

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-45043552- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 224. IP. Pasajeros. Colisión. Juncal. CABA

Resultados: 7 personas lesionadas

Lugar: Juncal y Metrobús Avenida 9 de Julio, CABA

Fecha y hora: 2 de mayo de 2024 00:30 (UTC-3)

Vehículos: 2 ómnibus urbanos

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 11 de junio de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 2/5/2024, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley N.º 27.514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 224. IP. Pasajeros. Colisión. Juncal. CABA.

Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	7
1. ACCIONES DESARROLLADAS	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	8
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO.....	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	17
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO.....	17
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	17
2.4. SECUENCIA FÁCTICA	18
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	22
3. OBSERVACIONES	23
4. LIMITACIONES.....	23

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Economía, creado en el año 2019 a partir de la Ley N.º 27.514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública o que involucran problemas de carácter recurrente, o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley N.º 27.514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional, que incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).

Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason, 2008; MAPRIAAC, 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.

LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

A/D: A determinar

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

1. ACCIONES DESARROLLADAS

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento:

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2024-47500681-APN-DNISAU%JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI
- Se obtuvo y utilizó para la confección de este informe un video del momento del suceso publicado por múltiples portales de noticias.

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El 2 de mayo de 2024, a las 00:30, a la altura de la intersección de calle Juncal y Metrobús de la Avenida 9 de Julio. Por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión entre un ómnibus interurbano de la línea 101 (Vehículo 1), que circulaba por Juncal hacia el oeste desde calle Suipacha hacia calle Cerrito, y un ómnibus interurbano de la línea 67 (Vehículo 2), que circulaba por el carril exclusivo

Metrobús de la Avenida 9 de Julio hacia el sur, desde calle Arroyo hacia calle Arenales. Como resultado del accidente, se registraron 7 personas lesionadas, daños en los vehículos y daños en la vía y su entorno.



Figura 1. Posición final del Vehículo 2. Fuente: [Infobae](#), 2024

2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y los vehículos involucrados, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

El suceso tuvo lugar en la intersección del Metrobús 9 de Julio y calle Juncal, en el barrio de Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas: -34.5928395, -58.3820913

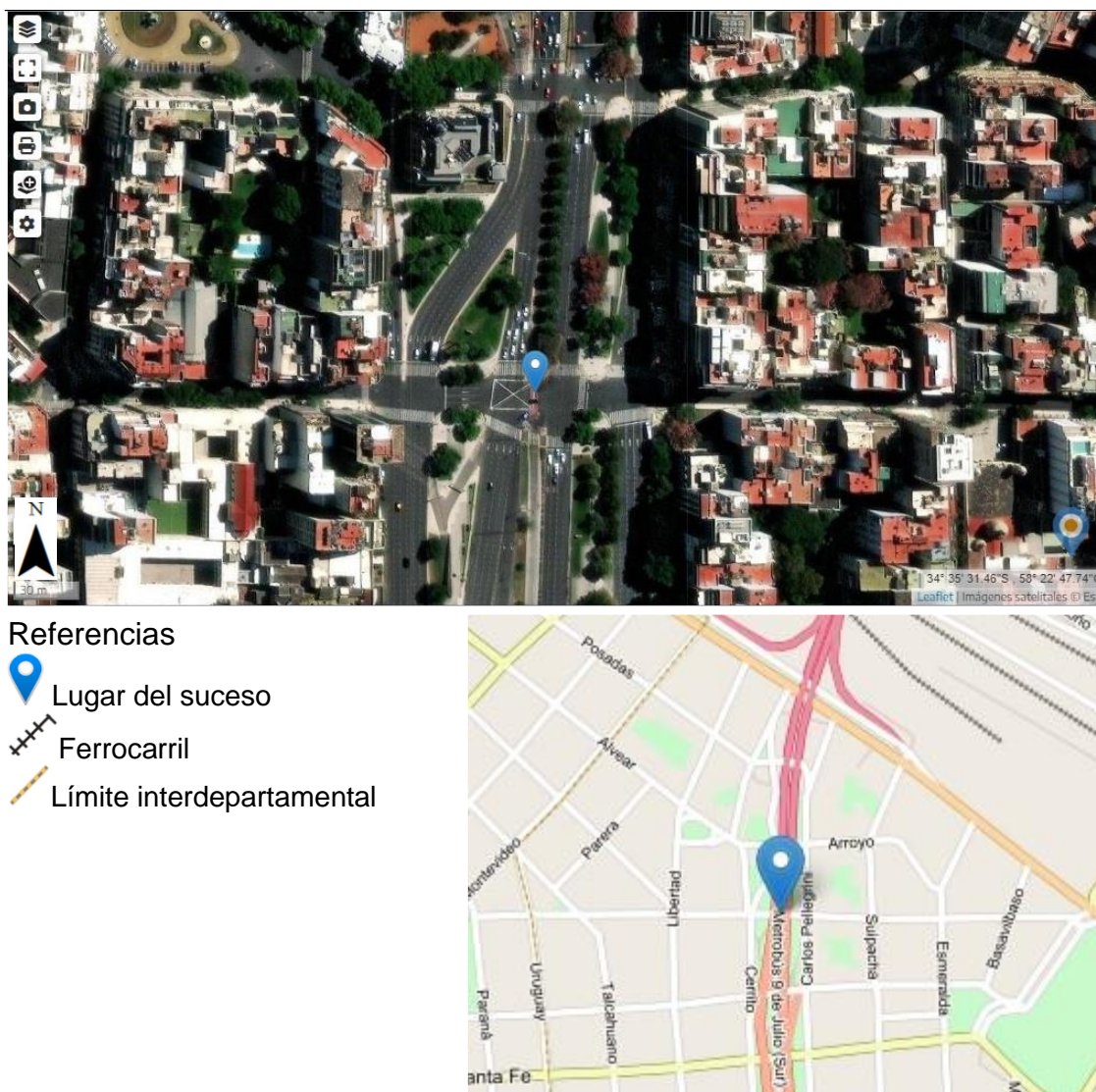


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	4 carriles de circulación en calle Juncal y carril exclusivo Metrobús en Avenida 9 de Julio
Geometría del tramo	Intersección tipo +
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna

Medio	
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Intersección de calle Juncal con avenida 9 de Julio (doble mano multicarril), altura del carril exclusivo Metrobús con sentido sur

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso, la geometría de las vías es recta, con una intersección en forma de cruz entre la avenida 9 de Julio y la calle Juncal.

La calle Juncal presenta cuatro carriles y un sentido de circulación, de este a oeste, hacia la calle Cerrito. La calzada es de pavimento asfáltico, y como señalización horizontal se relevó línea transversal de detención y senda peatonal.

La avenida posee doble sentido de circulación, es multicarril, presenta zonas parquizadas y contiene al sistema Metrobús 9 de Julio (exclusivo para transporte de ómnibus urbanos). El Metrobús 9 de Julio presenta un sentido de circulación, de norte a sur, hacia la calle Arenales. La calzada presenta como señalización horizontal una línea transversal de detención y senda peatonal. En la intersección de Avenida 9 de Julio y calle Juncal, la calzada presenta señalización horizontal del tipo prohibido bloquear cruce. Como señalización vertical, la intersección cuenta con carteles nomencladores de vías de circulación con flecha de sentido del tránsito.

La intersección del Metrobús y calle Juncal posee semaforización vehicular y peatonal con un sistema de dos tiempos y cuenta con luminaria pública que se encontraba funcionando al momento del suceso.

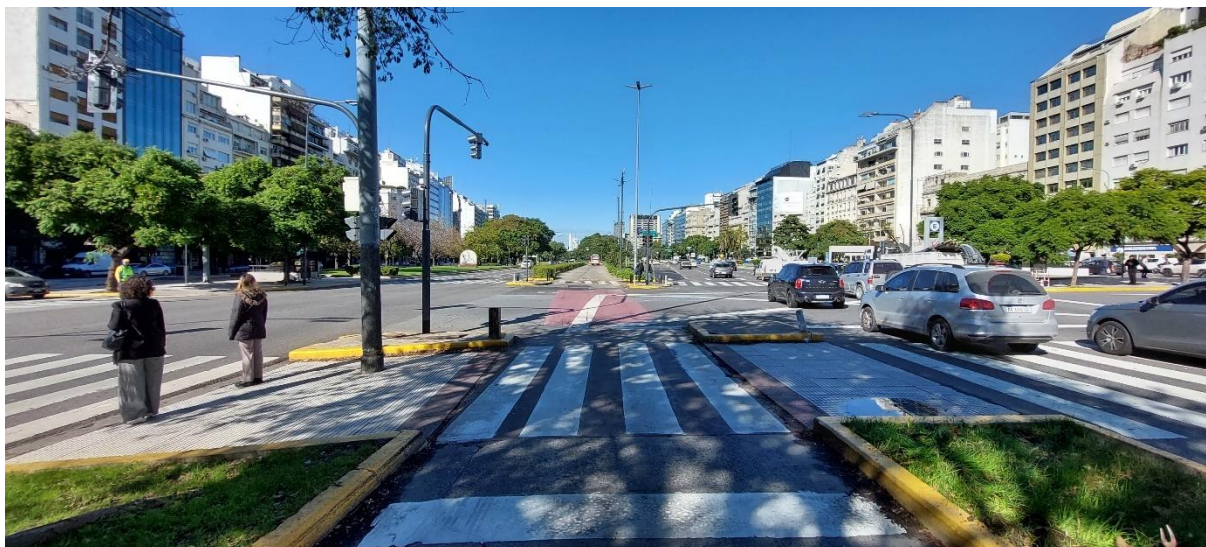


Figura 3. Vista de la vía de circulación del Vehículo 2 desde el carril exclusivo del Metrobús. Fuente JST, 2024

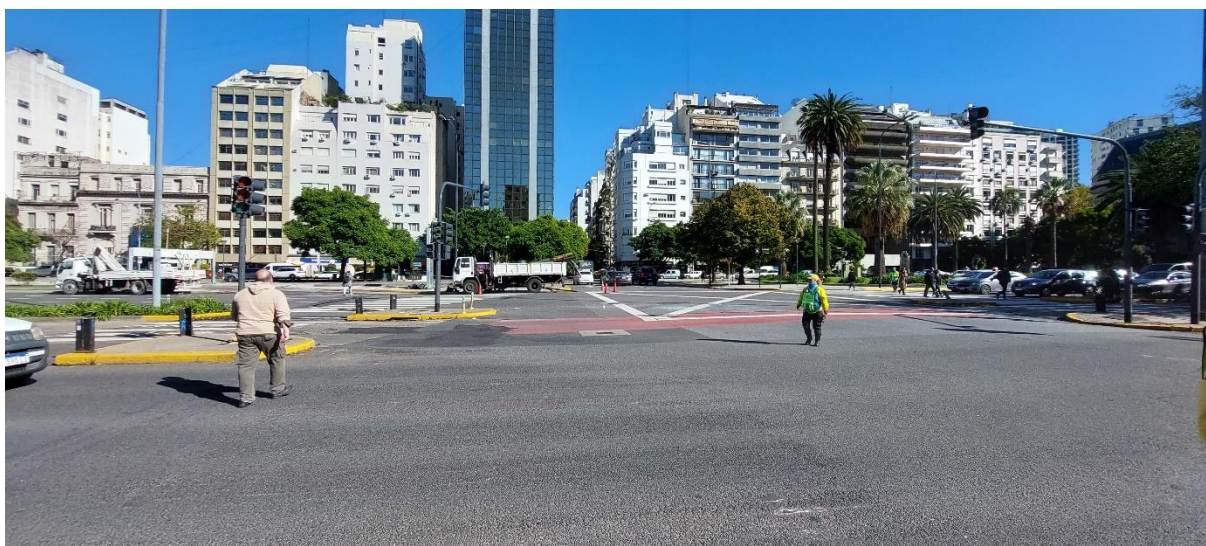


Figura 4. Vista de calle Juncal en dirección hacia Calle Cerrito por donde circulaba el Vehículo 1. Fuente JST, 2024

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre los vehículos involucrados en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 3. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros urbano)	Dominio: AF595UT	Tipo: Ómnibus interurbano
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Todobus
	Modelo	Pompeya
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	MT 17.0 LE V 6200 6.7 5 228 AUTR
Año	2022	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-025 CAISA
	Resultado	Apto
	Realizada	26/3/2024
	Vencimiento	26/9/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	35	
Empresa	DOTA SA	
Interno	483	
Seguro	Vencimiento	20/2/2025
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	101
	Ramal	Lomas de Zamora - CABA
Sentido de circulación	Vía	Juncal
	Desde	Suipacha
	Hacia	Cerrito
Ubicación de daños	Lateral derecho	

► Fotovalidación



Figura 5. Fotovalidación Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

Deformación y raspado de carrocería, rotura de vidrios y puerta en sector lateral derecho.



Figura 6. Daños en Vehículo 1. Fuente [La Nación](#), 2024

Tabla 2. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros urbano)	Dominio: LWG994	Tipo: Ómnibus interurbano
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	BAM BAM
	Modelo	PB (piso bajo)
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	OH 1718 L-SB /62
Año	2013	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-030 TUV SA
	Resultado	Apto
	Realizada	6/4/2024
	Vencimiento	6/8/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	26	
Empresa	Transportes del Tejar SA	
Interno	76	
Seguro	Vencimiento	A determinar
	Estado	A determinar
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	67
	Ramal	CABA-Munro
Sentido de circulación	Vía	Avenida 9 de Julio
	Desde	Arroyo
	Hacia	Arenales
Ubicación de daños	Anterior	

► Fotovalidación



Figura 7. Fotovalidación Vehículo 2. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

Roturas y afecciones presentes mayormente en sector frontal, mitad izquierda, que incluyen rotura de parabrisas frontal, ópticas izquierdas, sistemas, carrocería y desprendimiento de paragolpes.



Figura 8. Daños en Vehículo 2. Fuente JST, 2024

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas transportistas y al personal de conducción de los vehículos involucrados en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 3. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Empresa operadora del servicio del Vehículo 1 (Pasajeros)	
Número de empresa	50
Fecha de inscripción	18/5/1999
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Empresa operadora del servicio del Vehículo 2 (Pasajeros)	
Número de empresa	75
Fecha de inscripción	3/10/1997
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	36	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	23	Lesionado

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Lomas de Zamora
	Sistema	Nacional

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).

Clase	B y D	B y D
Vencimiento	17/11/25	11/10/2024
LiNTI	Categoría <ul style="list-style-type: none"> • A1OL Urbano Suburbano Oferta Libre • A1TP Urbano Suburbano Transporte Público • A1TR Urbano Suburbano Turismo • A2LD Interurbano Internacional de larga distancia • A2OL Interurbano Internacional de Oferta Libre • A2TR Interurbano Internacional de Turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • A1OL Urbano Suburbano Oferta Libre • A1TP Urbano Suburbano Transporte Público • A1TR Urbano Suburbano Turismo • A2LD Interurbano Internacional de larga distancia • A2OL Interurbano Internacional de Oferta Libre • A2TR Interurbano Internacional de Turismo
Vencimiento	31/12/24	31/12/24

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
7	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

Sobre la calle Juncal circulaba el Vehículo 1 con sentido hacia la calle Cerrito y sobre el Metrobús 9 de Julio circulaba el Vehículo 2 con sentido hacia la calle Arenales (Figura 10).

En el centro teórico de la intersección de ambas vías, se produjo el impacto entre el sector anterior del Vehículo 2 y el sector lateral derecho del Vehículo 1. Lo expresado

quedó determinado por el ángulo de colisión estimado a partir de las deformaciones de ambos vehículos y la videograbación de la cámara del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (figuras 10 y 11). Asimismo, pudo comprobarse en dicho video, que tanto el Vehículo 1 como el Vehículo 2 realizaron el cruce de la intersección cuando sus respectivos semáforos se encontraban en rojo (Figura 12).

Luego del impacto, el Vehículo 1 se desplazó por la calle Juncal con sentido hacia Cerrito, como circulaba originalmente, mientras que el Vehículo 2 adoptó una trayectoria en diagonal hacia su derecha y hasta concluir sobre la vereda del cantero situado al sudoeste, donde impactó un semáforo, cartelería y un árbol con su sector anterior.

Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

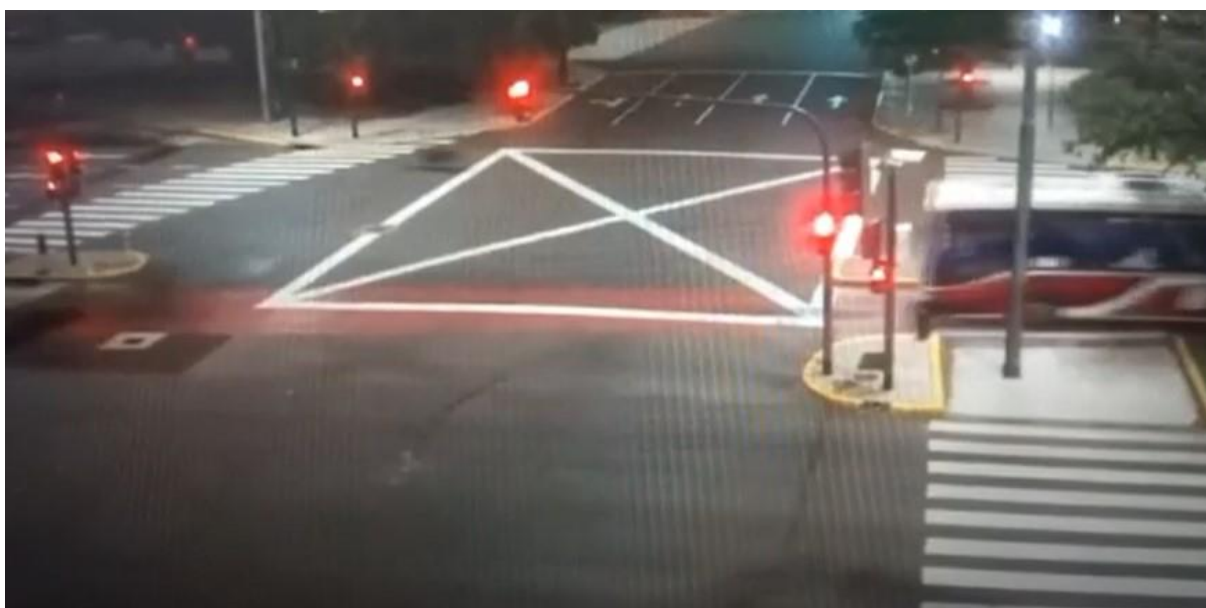


Figura 9. Vista hacia calle Cerrito. El Vehículo 2 circulaba por el Metrobús 9 de Julio. Fuente: [La Nación](#), 2024

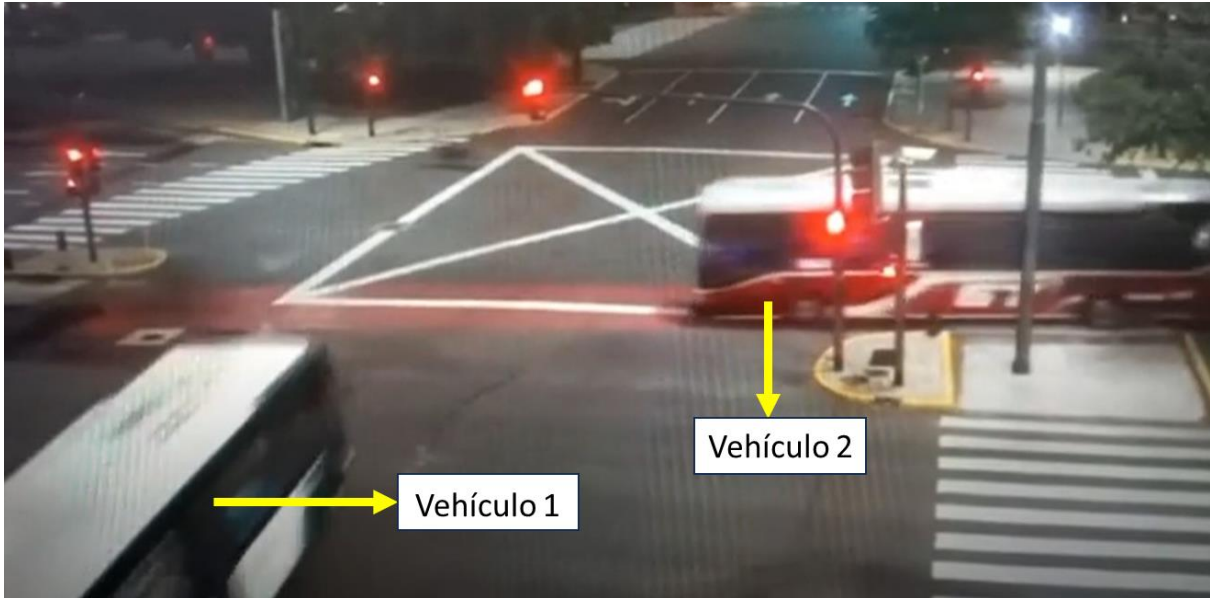


Figura 10. El Vehículo 2 inició su marcha con el semáforo en rojo y el Vehículo 1 aparece en cámara por calle Juncal, atravesando Avenida 9 de Julio también con el semáforo en rojo. Fuente [La Nación](#), 2024



Figura 11. El Vehículo 2 en la intersección y el Vehículo 1 muy cerca de ingresar al cruce. Fuente [La Nación](#), 2024



Figura 12. Momento del impacto entre el frente del Vehículo 2 y el lateral derecho del Vehículo 1.

Fuente [La Nación](#), 2024



Figura 13. Desplazamientos posteriores al impacto. El Vehículo 1 continuó por calle Juncal mientras que el Vehículo 2 ingresó a la vereda sudoeste. [La Nación](#), 2024

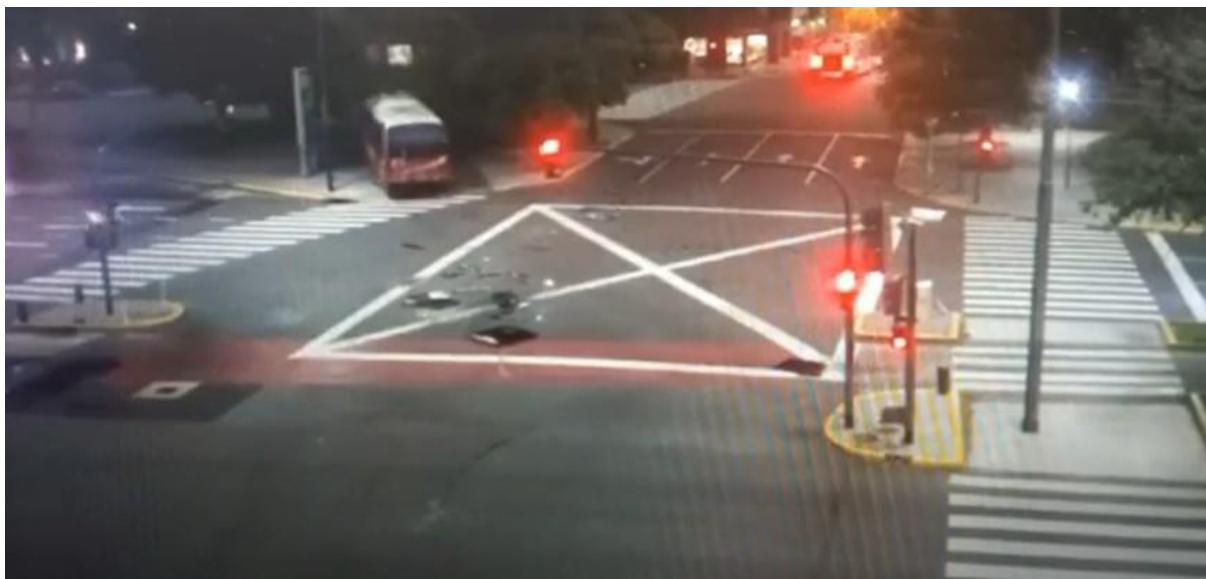


Figura 14. Posiciones finales de los vehículos 1 y 2. Fuente [La Nación](#), 2024

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- La prioridad de paso en la intersección se encuentra regulada por semáforos de dos fases
- Ambos vehículos cruzaron la intersección con sus respectivos semáforos en rojo
- El Vehículo 2 impactó con su sector anterior el sector lateral derecho del Vehículo 1
- El Vehículo 1 terminó posicionado sobre calle Juncal después de haber atravesado la calle Cerrito
- El Vehículo 2 terminó posicionado sobre la vereda en la esquina de la Avenida 9 de Julio y Juncal tras impactar contra un semáforo, un árbol y cartelería

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- Unidad de Flagrancia Este
- Comisaría Vecinal 1
- Bomberos CABA

- SAME
- Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires
- Grúa

3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Formación de conductores de transporte automotor [AC122]
- Tecnologías ADAS [VH13]

4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por lo siguiente:

- Al arribo de la JST al lugar del suceso, los vehículos habían sido removidos, los semáforos no estaban funcionando debido a los daños generados por el accidente y el tránsito estaba restablecido.
- Al arribo de la JST al depósito donde se encontraban ambos vehículos, no fue posible realizar la inspección y toma de fotografías de los daños del Vehículo 1, por encontrarse en una ubicación inaccesible.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE