

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-63992392- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 231. IP. Pasajeros y cargas. Choque y colisión. Puente
General Paz. CABA

Resultados: 10 personas lesionadas

Lugar: Avenida General Paz y Avenida de los Corrales, CABA

Fecha y hora: 15 de junio de 2024 06:50 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión con semirremolque y 1 ómnibus

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30/7/2024

En relación con el suceso ocurrido el 15/6/2024, 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: 231. IP. Pasajeros y cargas. Choque y colisión. Puente General Paz. 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	14
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	20
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	20
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	20
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	21
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	23
3. OBSERVACIONES	23
4. LIMITACIONES.....	24

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

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

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-2024-64789313-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 solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción

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 suceso tuvo lugar el sábado 15 de junio de 2024 a las 6:50, en la Av. Gral. Paz a la altura de la Av. De Los Corrales, en el barrio de Mataderos, CABA. Por razones que se investigan, un camión con semirremolque (Vehículo 1) que circulaba en dirección hacia calle Pila (hacia Riachuelo) chocó con la parte superior del semirremolque contra un puente vehicular y luego fue colisionado por alcance por un ómnibus (Vehículo 2). Como resultado del suceso, se registraron la menos 9 pasajeros y el

conductor del ómnibus lesionados, daños en la infraestructura vial y en los vehículos involucrados.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos participantes. Fuente: [Ámbito](#), 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 Av. Gral. Paz, a la altura de la Av. de los Corrales, en el barrio de Mataderos, CABA, en las coordenadas geográficas aproximadas - 34.6693944, -58.5082718.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Tres carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	Barrera
Material división física	Hormigón
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No

Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	Sí
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No aplica
Observaciones	En el lugar del suceso se encuentra un puente vehicular. El Vehículo 1 superaba la altura máxima señalizada.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La traza presenta una configuración de doble calzada y tres carriles por mano, con un sentido de circulación hacia el Riachuelo y el opuesto hacia el Río de la Plata, divididos físicamente por una barrera rígida de hormigón. La vía presenta una geometría recta, con un paso superior conformado por un puente peatonal / vehicular de la Avenida de los Corrales.

En el sector donde ocurrió el suceso, de forma previa y contigua al puente de la Avenida de los Corrales, junto al borde izquierdo de la calzada se observa una barrera semirrígida metálica que a 30 m antes del puente se convierte en rígida de hormigón, mientras que, junto al borde derecho, existe una banquina asfaltada que linda con una barrera semirrígida metálica, situada en un talud de pasto que separa la calzada principal de la vía colectora. Al aproximarse al puente, el ancho de la banquina se reduce progresivamente hasta desaparecer.

En la zona del suceso, se relevó señalización vertical, aérea y horizontal. Respecto de la señalización vertical, se relevó indicador reglamentario de altura máxima de 3,80 m, vehículos excedidos salir, indicador informativo de orientación de destino Av. Eva Perón - Riachuelo, orientación salida Av. de los Corrales y, sobre puente de Av. de los Corrales, indicador de altura máxima 3,80 m y panel de prevención de obstáculo fijo.

Como señalización horizontal se observó línea blanca continua de demarcación de borde de calzada y línea blanca discontinua de separación de carriles, todas en buen estado de conservación. Se enumerarán los carriles, siendo el primer carril el que se encuentra junto a la barrera de contención divisora de manos de circulación.



Figura 3. Características de la vía donde se produjo el choque y la colisión. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Señalización vertical previa al puente impactado. Fuente: JST, 2024



Figura 5. Señalización vertical orientativa de caminos. Fuente: JST, 2024



Figura 6. Señalización de altura máxima y panel de prevención sobre el puente chocado. 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 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas internacionales)		Dominio: RHU1F28	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Volvo		
Modelo	FH460		
Año	A determinar		
Tipo de caja	A determinar		
Configuración de ejes	1S-2D		
Revisión Técnica	Estado revisor	Brasil	
	Resultado	A determinar	
	Realizada		
	Vencimiento	A determinar	
Registro CNRT	Estado		
	Número de empresa		
	PAUT		
	Orden de Servicio		
	Jurisdicción	A determinar	
	Clase de carga habilitada		
Ubicación de daños	Origen		
	Destino		
Ubicación de daños	No presenta daños		
Descripción de daños	No aplica		
		Dominio: QTM6596	Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	A determinar		
Modelo	A determinar		
Año	A determinar		
Tipo de caja	A determinar		
Configuración de ejes	3D		
Revisión Técnica	Estado revisor	Brasil	
	Resultado	A determinar	
	Realizada	A determinar	
	Vencimiento		
Registro CNRT	Estado		
	Número de empresa	A determinar	

	PAUT	
	Orden de Servicio	
	Jurisdicción	
	Clase de carga habilitada	
	Origen	
	Destino	
Ubicación de daños	Anterior y posterior	
	Ocasión de servicio	Sí
Servicio	Carga transportada	A determinar
	Origen	Salvio, Brasil
	Destino	Tapiales, PBA
Sentido de circulación	Vía	Av. General Paz
	Desde	Av. Eugenio Garzón
	Hacia	Calle Pila

Daños en el Vehículo 1

El camión tractor no presentó daños ocasionados en el suceso. El semirremolque presentó daños en el tercio derecho del sector anterior producto del choque con el puente y en el tercio izquierdo del sector posterior y en el tercio posterior del lateral izquierdo producto de la colisión por alcance del Vehículo 2.



Figura 7. Sector anterior y lateral izquierdo del camión tractor sin deformaciones. Tercios anterior y central izquierdos del semirremolque sin daños ocasionados en el suceso Fuente: JST, 2024



Figura 8. Daños en el sector derecho anterior del semirremolque. Sector anterior y lateral derecho del camión tractor sin deformaciones. Tercios central y posterior derechos del semirremolque sin daños ocasionados en el suceso. Fuente: JST, 2024



Figura 9. Detalle de las deformaciones en el sector anterior del semirremolque. Fuente: JST, 2024



Figura 10. Daños en el sector posterior y lateral izquierdo del semirremolque a causa de la colisión con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros)	Dominio: JFA490	Tipo: Ómnibus urbano
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	Italbus
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	OH1618 L
Tacógrafo	A determinar	
Año	A determinar	
Revisión Técnica Obligatoria	Tipo	A determinar
	Emisor	
	Resultado	
	Realizada	
	Vencimiento	

	Estado	
Cantidad de asientos	A determinar	
Empresa	A determinar	
Interno	A determinar	
Seguro	Vencimiento	A determinar
	Estado	A determinar
Servicio No Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	A determinar
	Lista de pasajeros	A determinar
	Origen	San Fernando, PBA
	Destino	Ingeniero Budge, PBA
Sentido de circulación	Vía	Av. General Paz
	Desde	Av. Eugenio Garzón
	Hacia	Calle Pila
Ubicación de daños	Anterior y lateral derecho	

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó daños directos en el sector anterior parte derecha por la colisión por alcance con el Vehículo 1. Se observaron daños que incluyen parabrisas, paragolpes, faro derecho, parante, techo y puerta.



Figura 11. Daños en el sector anterior producto de la colisión con el Vehículo 1. Fuente: JST, 2024



Figura 12. Daños indirectos en el lateral derecho. Fuente: JST, 2024



Figura 13. Sector trasero con daños no producidos en el suceso. Fuente: JST, 2024

Si bien las características del ómnibus corresponden a un vehículo de transporte escolar, se reportó que se habría encontrado brindando servicio de traslado de

pasajeros a conglomerado comercial de venta masiva de productos. Se encuentran pendientes de verificación los datos del servicio.

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 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	No
Fecha de inscripción	No
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 6. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	A determinar
Fecha de inscripción	
Clase y modalidad	
Jurisdicción	

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 7. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A/D	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	20	Lesionado

Tabla 8. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
------------------	-------------	-------------

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

Porte	Centro emisor	San Fernando	A determinar
	Sistema	Nacional	
	Clase	B	
	Vencimiento	15/12/2026	
LiNTI	Categoría	No cuenta con la licencia nacional de conducir transporte interjurisdiccional	No cuenta con la licencia nacional de conducir transporte interjurisdiccional

Tabla 9. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
9	Vehículo 2	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 Av. Gral. Paz, en dirección hacia el Riachuelo y sobre el tercer carril, circulaba el Vehículo 1. El Vehículo 2 circulaba también en dirección hacia el Riachuelo, por detrás del Vehículo 1.

Al llegar a la intersección con el puente vehicular, el semirremolque transportado por el Vehículo 1 chocó con su parte superior contra el puente. Lo expresado quedó evidenciado por los daños que se observó en las partes bajas del puente vehicular y los daños en el sector superior derecho del semirremolque.

El Vehículo 2 alcanzó e impactó con su sector anterior tercio derecho al sector posterior en el tercio izquierdo del semirremolque transportado por el Vehículo 1. Esto quedó evidenciado por la ubicación de los daños adquiridos.

Previo al choque con el puente y la colisión entre vehículos, ambos conductores realizaron acciones de frenado, la cuales quedaron evidenciadas por las huellas relevadas.

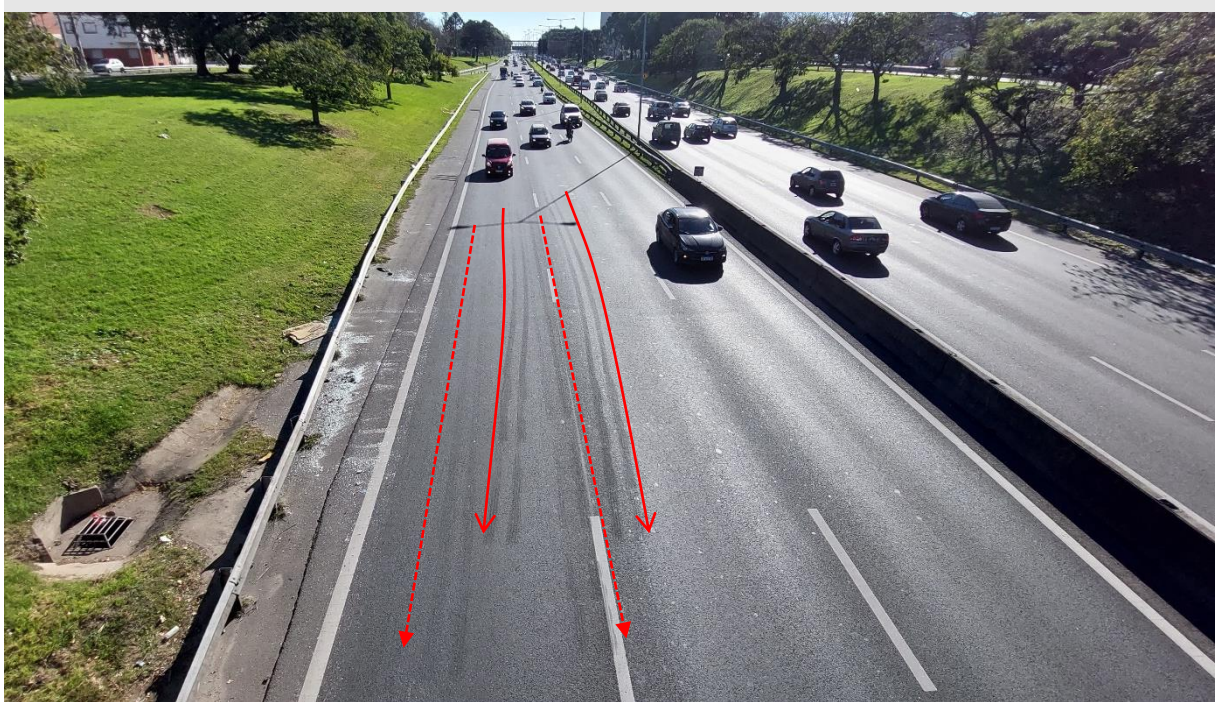


Figura 14. Flechas punteadas indican huellas de frenado del Vehículo 1 y flechas continuas las huellas de frenado del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 15. Posiciones finales de los vehículos involucrados en el suceso. Fuente: [Clarín](#), 2024

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

- Previo a la salida hacia Avenida de los Corrales, se relevó señalización vertical que indicaba que los vehículos excedidos de una altura máxima de 3,80 m debían egresar de la calzada
- No se observaron elementos fijos que dificulten la visualización de la señal de altura máxima, la cual se encontraba en buenas condiciones de conservación
- Se observaron maniobras defensivas de frenado por parte de ambos conductores
- Las condiciones climáticas eran buenas y las condiciones de visibilidad se encontraban restringidas a los sistemas de iluminación de la vía y de los propios vehículos por el horario nocturno

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:

- Fiscalía Penal, Contravencional y de Faltas 31
- Comisaría 9
- Bomberos de la Ciudad
- SAME
- AUSOL

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:

- Estados / funcionamientos / disponibilidad de cinturones de seguridad [VH121]
- Estado / conservación de anclaje de butacas [VH122]
- Factores organizacionales de las empresas [AC2]
- Gestión de controles en la circulación [VC21]
- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Diseño / características de la vía [VC1]

4. LIMITACIONES

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

- No se pudo inspeccionar el interior del Vehículo 2 al momento del relevamiento accidentológico en el lugar del suceso
- No se pudo entrevistar a los conductores de ambos vehículos ni pasajeros
- Se requieren actividades adicionales para complementar registro y análisis

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE