



Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: Colisión múltiple

Lugar: Avenida Presidente Perón y Avenida Presidente Santiago Derqui, Morón, Buenos Aires

Vehículo: 1 ómnibus urbano de pasajeros, 1 furgón, 1 utilitario

Resultados: 1 persona lesionada

Fecha y hora: 21/7/2021, 15:01

Expediente: EX-2021-66059851- -APN-JST#MTR



Contenido

1. Introducción	2
1.1. Presentación JST	2
1.2. Modelo, método y objetivo	2
2. Acciones desarrolladas	3
3. Descripción de la información recolectada	3
3.1. Reseña del suceso	3
3.2. Factores físicos	4
3.2.1. Vía y entorno	4
.....	6
Figura 4. Señalización aplicable al Vehículo 2. Fuente: JST, 2021	6
3.2.2. Vehículo involucrado	6
3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso	9
3.4.1. Empresas operadoras del servicio	9
3.4.2. Personal involucrado	9
3.5. Secuencia fáctica	10
3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso	11
4. Observaciones	11
5. Limitaciones	11



1. Introducción

1.1. Presentación JST

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a partir de la Ley 27514, 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 y/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 27514, 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 se elabora y publica en un plazo sugerido de 45 días corridos desde que se tomó conocimiento del suceso automotor. El contenido de este documento 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).

1.2. 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; MAPRIACC 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, y 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.

2. 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, recolectando información sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó la observación sistemática del lugar del suceso, así como el relevamiento fotográfico y planimétrico.
- Se realizó el Informe Básico IF-2021-124454799-APN-DNISAU#JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas), así como la reconstrucción de la dinámica del suceso.
- Se consultó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre capacitaciones, licencias y antecedentes de tránsito.

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

3. Descripción de la información recolectada

3.1. Reseña del suceso

El ómnibus interno 59 de la línea 166 (Vehículo 1) circulaba por la Avenida Presidente Perón, sobre el sistema Metrobús del Oeste, en dirección hacia la Ruta Provincial 4 (Camino de Cintura), mientras que, de forma paralela y en el mismo sentido de circulación, sobre el sector de tránsito general circulaba un utilitario Mercedes Benz Sprinter (Vehículo 2). En la intersección con la Avenida Presidente Santiago Derqui, el Vehículo 2 comenzó a realizar un giro hacia su izquierda, ingresando de forma parcial al sistema de carriles exclusivos, instante en el cual ambos vehículos colisionaron. A partir de la colisión, el Vehículo 1 continuó circulando por el carril exclusivo para transporte de pasajeros e impactó durante su trayectoria contra una columna de iluminación y banderas peatonales, hasta obtener su estado de reposo. El Vehículo 2, luego de la colisión, comenzó a circular por los carriles establecidos para el tránsito general e impactó a un utilitario Citroën Berlingo (Vehículo 3), que se encontraba estacionado sobre la pasarela de circulación peatonal. Se registró una persona lesionada.



Figura 1. Posiciones y daños de los vehículos que participaron en el suceso. Fuente: [El diario de Morón](#) y JST, 2021.

3.2. Factores físicos

3.2.1. Vía y entorno

El suceso ocurrió en la localidad de Morón, provincia de Buenos Aires, sobre la intersección de la Avenida Presidente Perón y la Avenida Presidente Santiago Derqui.

La Avenida Presidente Perón se encuentra constituida por el sistema Metrobús del Oeste y dos carriles sin restricción al tránsito, con un sentido hacia la Ruta Provincial 4 y el opuesto hacia la Avenida Dolores Prats. Las manos están divididas por una bicisenda.

La Avenida Presidente Santiago Derqui está constituida por dos carriles por mano, uno, con sentido hacia la Autopista del Oeste, y el opuesto, con sentido hacia Avenida Rivadavia.

La intersección no cuenta con semáforos que permitan realizar giros hacia la izquierda. Para la mano con sentido hacia la Ruta Provincial 4 se relevó señalización vertical de “No girar a la izquierda” e informativa de “Esquema de recorrido”.



Figura 2. Captura de imagen satelital de la ubicación del suceso. Fuente: Google Maps, 2021.

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

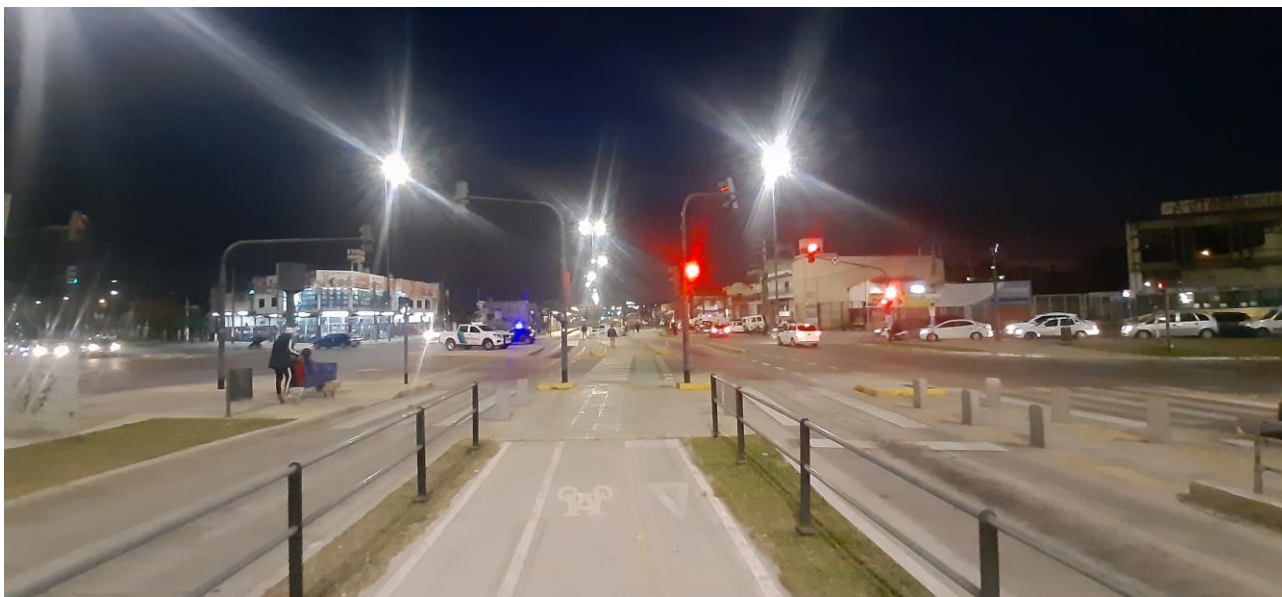


Figura 3. Sentido de circulación hacia la Ruta Provincia 4. Fuente: JST, 2021.

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Dos manos con el sistema Metrobús del Oeste compuesto por dos carriles exclusivos para transporte urbano de pasajeros y dos carriles de tránsito general
Material superficie	Hormigón
División física	Sí
Material división física	Bicisenda
Luminosidad	Luz artificial
Estado meteorológico	Bueno
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal
Semáforo	Sí

Para los carriles sin restricción de tránsito con sentido de circulación hacia Ruta Provincial 4, se registra la siguiente señalización vertical:

- Señal reglamentaria o prescriptiva de “No girar a la izquierda”.
- Señal informativa de “Esquema de recorrido”.

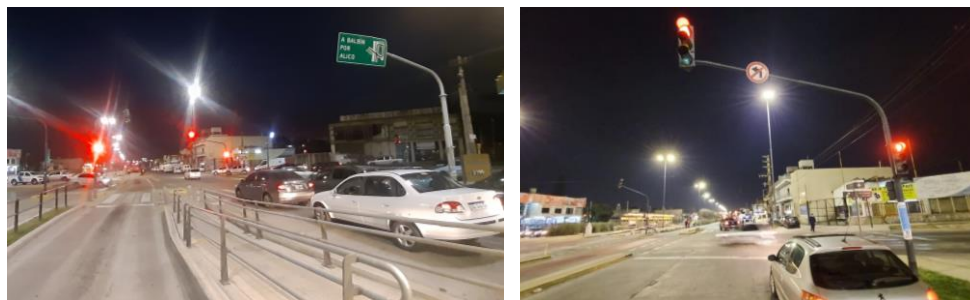


Figura 4. Señalización aplicable al Vehículo 2. Fuente: JST, 2021

3.2.2. Vehículo involucrado

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1	Dominio: OBC070	Tipo: ómnibus piso bajo
Categoría	M3: Vehículos para transporte de pasajeros con más de 8 asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos (5000 kg)	
Carrocería	Marca	Corwin
	Modelo	No
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	OH 1718 L/62
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte Interjurisdiccional
	Realizada	07/04/2021
	Vencimiento	07/10/2021
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	30	
Empresa	Empresa 216	
Interno	59	
Seguro	Sí	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Tipo de servicio	Pasajeros regular servicio urbano
	Origen	Palermo
	Destino	Morón
	Jurisdicción	Nacional
Sentido de circulación	Vía	Avenida Presidente Perón
	Desde	Avenida Dolores Prats
	Hacia	Ruta Provincial 4
Daños	Sector frontal	

El Vehículo 1 presenta daños a causa de los impactos contra el Vehículo 2 y la estructura edilicia del sistema Metrobús del Oeste

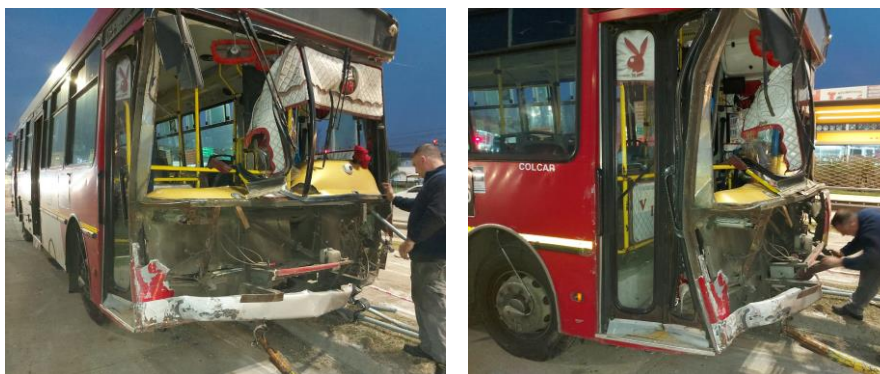


Figura 5. Daños en el sector frontal del Vehículo 1. Fuente: JST, 2021.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2	Dominio: OMH444	Tipo: Furgón	
Categoría	N1: Vehículo automotor que tenga por lo menos 4 ruedas, y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos (3500 kg)		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	Sprinter 415 CDI 3665		
Año	2014		
Tipo de caja	Cerrada		
Configuración de ejes	1S-1S		
Revisión Obligatoria	Técnica	Resultado	Apto
		Tipo	Transporte Interjurisdiccional
		Realizada	01/02/2021
		Vencimiento	01/02/2022
		Estado	Vigente
RUTA	Validación	29/12/2020	
	Clase de carga habilitada	Carga Masiva o a Granel	
	Tipo de transportista	Transporte de carga propio	
Daños	Lateral izquierdo y frontoangular derecho		
Servicio	Ocasión de servicio	No	
	Carga transportada	No aplica	
	Origen	No aplica	
	Destino	No aplica	
	Jurisdicción	Transporte Interjurisdiccional	
Sentido de circulación	Vía	Avenida Presidente Perón	
	Desde	Avenida Dolores Prats	
	Hacia	Ruta Provincial 4	

El Vehículo 2 presenta daños en el lateral izquierdo a causa del contacto con el Vehículo 1 y en el lateral derecho por el golpe con el Vehículo 3.



Figura 6. Daños adquiridos por el Vehículo 2 a causa de ambas colisiones. Fuente: JST, 2021.

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3	Dominio: AA185MW	Tipo: Furgón
Categoría	N1: Vehículo automotor que tenga por lo menos 4 ruedas, y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos (3500 kg)	
Marca	Citroën Berlingo	
Modelo	Berlingo Furgón 1.6 HDI Business AM54	
Año	2016	
Tipo de caja	Cerrada	
Configuración de ejes	1S-1S	
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte Interjurisdiccional
	Realizada	21/09/2020
	Vencimiento	21/09/2021
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	No
	Clase de carga habilitada	Transporte de carga masiva o granel, Transporte de carga fraccionada, Transporte de carga propia
	Tipo de transportista	Empresa Transporte
Daños	Sector frontal	
Servicio	Ocasión de servicio	No aplica
	Carga transportada	No aplica
	Origen	No aplica
	Destino	No aplica
	Jurisdicción	No aplica
Sentido de circulación	Vía	No aplica
	Desde	No aplica
	Hacia	No aplica

El Vehículo 3 presenta daños en el sector frontal a causa del impacto recibido por parte del Vehículo 1.



Figura 7. Daños en el paragolpes, capó y óptica delantera derecha del Vehículo 3. Fuente: JST, 2021.

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

3.4.1. Empresas operadoras del servicio

Tabla 5. Datos de la empresa transportista del Vehículo 1

ID CNRT	120
Fecha de inscripción	20/12/1996
Clase de modalidad	Servicio Público
Jurisdicción	Nacional

Tabla 6. Datos de la empresa transportista del Vehículo 2

Certificado	A424042
Fecha de inscripción	19/12/2017
Tipo de transportista	Transporte de Carga Propio
Categoría de transportista	Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Propia

Tabla 7. Datos de la empresa transportista del Vehículo 3

Certificado	A439103
Fecha de inscripción	09/2012
Tipo de transportista	Empresa de Transporte
Categoría de transportista	Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Fraccionada

3.4.2. Personal involucrado

Tabla 8. Datos básicos de los conductores que participaron del suceso

Conductores involucrados					
Ubicación	Género	Edad	Estado	LiNTI	
				Categoría	Estado
Vehículo 1	Masculino	51	Lesionado	Clases A, D y E Subclases A1.4, D.3 y E.1	Vigente
Vehículo 2	Masculino	41	Ileso	Clases A y B Subclases A.1.2 y B.1	Vigente

3.5. Secuencia fáctica

Por la Avenida Presidente Perón circulaba el Vehículo 2, por el sector de tránsito general, y el Vehículo 1 circulaba sobre el carril exclusivo del sistema Metrobús del Oeste.

Al llegar a la intersección con la Avenida Presidente Santiago Derqui, el Vehículo 2, sin detener su marcha, comenzó a realizar un giro hacia su izquierda y fue impactado por el Vehículo 1. Resulta relevante indicar que el Vehículo 1 no detuvo su marcha en la zona de detención para el ascenso y descenso de personas que se encuentra previo a la intersección, ya que esta acción no fue requerida. La zona de colisión quedó determinada por la huella del tipo *brochazo*.

A causa de la colisión, el Vehículo 1 se desplazó levemente hacia su izquierda, lo cual generó que ingrese a la bicisenda, luego de haber impactado previamente contra pilotes de seguridad y un semáforo, hasta obtener su posición de reposo.

Inmediatamente después de ser impactado, el Vehículo 2 realizó un giro horario y comenzó a trasladarse por la Avenida Presidente Perón en dirección a la Ruta Provincia 4, donde impactó al Vehículo 3, que se encontraba detenido sobre la pasarela de circulación peatonal. El Vehículo 2 encontró su posición de reposo sobre la cinta asfáltica y con su sector frontal solidario al sector frontal de Vehículo 3.

Previo a la intersección, sobre los carriles de circulación de tránsito general de la Avenida Presidente Perón, se relevó señalización vertical de “No girar a la izquierda” e informativa de “Esquema de recorrido”.



Figura 8. Cuatro fotografías que muestran huella del tipo *brochazo* del Vehículo 2 y efracciones posimpacto del Vehículo 1 y daños en estructura edilicia. Fuente: JST, 2021.



Figura 9. Posicionales de reposo del Vehículo 1 y Vehículo 2. Fuente: [El diario de Morón](#) y [SM Noticias](#), 2021.

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

- El Vehículo 2 intentó realizar una maniobra de giro hacia su izquierda
- El Vehículo 2 contaba con cartelería vertical que indicaba la prohibición de girar a la izquierda y el esquema de recorrido
- Las defensas edilicias funcionaron de forma correcta

3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso

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

- Comisaría 6, Morón
- Fiscalía centralizada de Morón 6
- SAME
- Secretaría de Seguridad Municipalidad de Morón

4. 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:

- Mejorar la señalización vertical y horizontal de *“No girar a la izquierda”* e informativa de *“Esquema de recorrido”*
- Establecer velocidad precautoria en puntos conflictivos para los vehículos de transporte de pasajeros

5. Limitaciones



Las circunstancias de relevamiento e investigación del suceso se realizaron en óptimas condiciones para el relevamiento, por lo que no se presentaron limitaciones para la generación del presente informe.