

Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: Colisión

Lugar: Avenida General Francisco Fernández de la Cruz y Pergamino, Villa Soldati, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Vehículos: un ómnibus urbano de pasajeros, un automóvil particular

Resultados: cuatro personas lesionada

Fecha y hora: 20 de noviembre de 2021, 09:20

Expediente: EX-2021-113931629- -APN-DINISAU#JST



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005 AAG

(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 Fuente: EX-2021-113931629- -APN-DNISAU#JST, Junta de Seguridad en el Transporte.

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



Contenido

1. Introducción	3
1.1. Presentación JST	3
1.2. Modelo, método y objetivo	3
2. Acciones desarrolladas	4
3. Descripción de la información recolectada	4
3.1. Reseña del suceso	4
3.2. Factores físicos	5
3.2.1. Vía y entorno	5
3.2.2. Vehículo involucrado	7
3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso	8
3.4.1. Empresa operadora del servicio	9
3.4.2. Personal involucrado	9
3.5. Secuencia fáctica	9
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-2021-116643760-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 y a la Comisión Nacional de Regulación de Transporte sobre capacitaciones, licencias, antecedentes de tránsito y Revisión Técnica Obligatoria.
- Se solicitó información a la empresa de transporte de pasajeros.

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 20 de noviembre de 2021, en la intersección de la Avenida General Francisco Fernández de la Cruz y la calle Pergamino, dentro del sistema de carriles preferenciales denominado Metrobus Sur, colisionaron un ómnibus de la línea 101, interno 472 (Vehículo 1), y un Chrysler Caravan (Vehículo 2). Se reportaron cuatro personas lesionadas, tres pasajeros del bus y el conductor del vehículo particular.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos, huellas y vestigios generados sobre la vía. Fuente: JST, 2021

3.2. Factores físicos

3.2.1. Vía y entorno

El suceso ocurrió en el barrio de Villa Soldati, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sobre la intersección de la Avenida General Francisco Fernández de la Cruz y la calle Pergamino.

La Avenida General Francisco Fernández de la Cruz se encuentra constituida por el sistema Metrobús Sur y dos carriles sin restricción al tránsito, con un sentido hacia Autopista Presidente Héctor José Cámpora y el opuesto hacia la Avenida De la Fuente. Las manos están divididas por delimitadores verticales y horizontales.

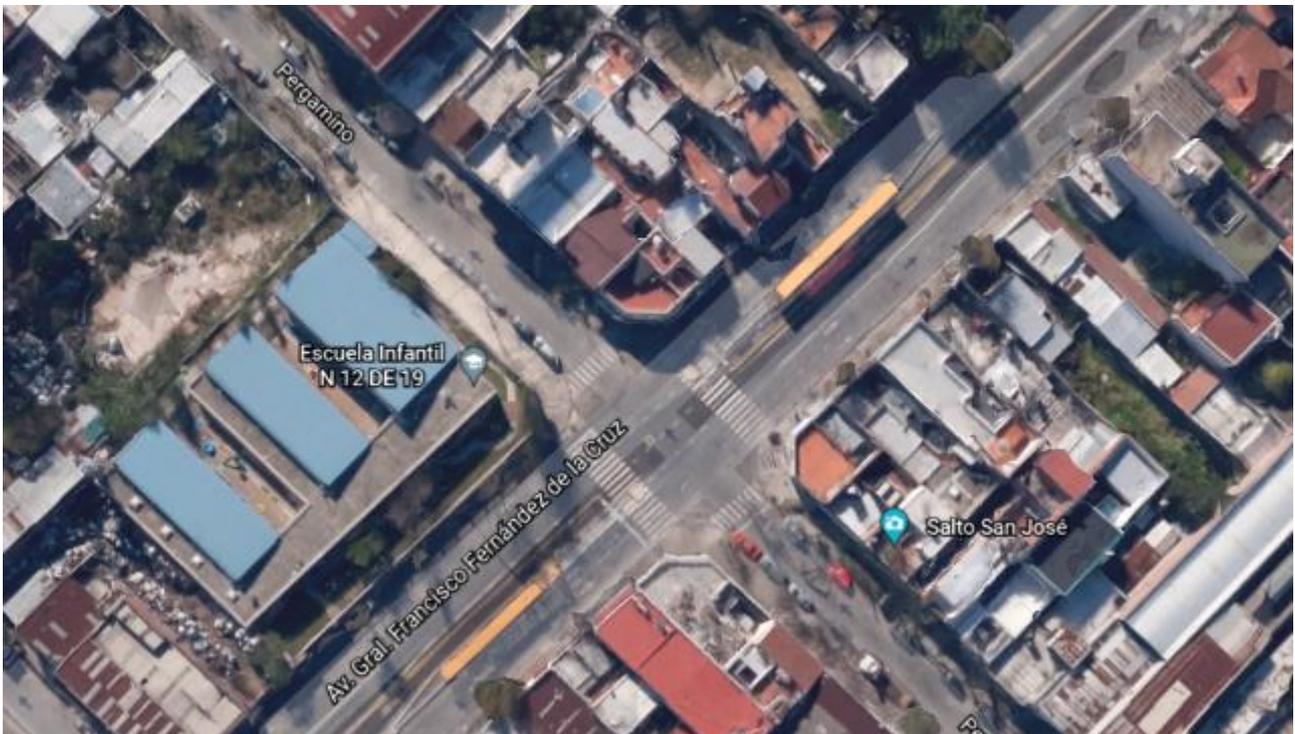


Figura 2. Captura de imagen satelital de la ubicación del suceso. Fuente: Google Earth, 2021

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Dos manos con el sistema Metrobús Sur 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	Delimitadores verticales y horizontales
Luminosidad	Natural
Iluminación artificial	No
Estado meteorológico	Bueno
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No



Figura 3. Fotografía del lugar del suceso, con sentido de circulación hacia la Avenida de la Fuente. Fuente: JST, 2021.

Se registra las siguientes señalizaciones horizontales:

- Delimitadores verticales y horizontales, que demarcan el límite entre los carriles que posee cada sentido de circulación.
- Línea blanca continua, que demarca los bordes de calzada que lindan con la banquina externa y el cantero central.



3.2.2. Vehículos involucrados

Tabla 2. Datos del vehículo 1

Vehículo 1	Dominio: AE512KD	Tipo: Ómnibus
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	TODOBUS
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	MT 17.0 LE (L24- 106)
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte interjurisdiccional de pasajeros
	Realizada	24/06/2021
	Vencimiento	24/12/2021
Configuración de ejes	1S-1D	
Cantidad de asientos	28	
Empresa	DOTA SA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	
Interno	472	
Seguro	Sí. Vencimiento: 28/02/2022	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Tipo de servicio	Pasajeros regular servicio urbano
	Origen	Terminal de colectivos Puente La Noria
	Destino	Retiro
	Jurisdicción	Nacional
Sentido de circulación	Vía	Avenida General Francisco Fernández de la Cruz
	Desde	Autopista Presidente Héctor José Cámpora
	Hacia	Avenida La Fuente
Daños	Frontal	

El Vehículo 1 presentó daños en el tercio derecho del sector frontal en el paragolpes, óptica y parabrisas.



Figura 4. Daños generados en el Vehículo 1 en el contacto con el Vehículo 2. Fuente JST, 2021.

Tabla 3. Datos del vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Familiar Rural
Categoría	M1: Vehículo para transporte de pasajeros, que no contengan más de 8 asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de tres mil quinientos kilogramos (3500 kg)
Marca	Chrysler
Modelo	Caravan
Año modelo	2008
Uso	Particular
Daños	Lateral izquierdo

El Vehículo 2 resultó dañado en su lateral izquierdo en el tercio central, dañándose principalmente la puerta del conductor.



Figura 5. Daños originados en el Vehículo 2 por la colisión con el Vehículo 1. Fuente: JST, 2021

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



3.4.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos de la empresa transportista del Vehículo 1.

Número de empresa	403
Fecha de inscripción	03/10/1997
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

3.4.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos de los conductores que participaron del suceso

Conductores involucrados					
Ubicación	Género	Edad	Estado	LiNTI	
				Categoría	Estado
Vehículo 1	Masculino	30	Ileso	Cargas generales	Vigente
				Pasajeros A10L, A1TP, A1TR, A2LD, A2OL, A2TR	
Vehículo 2	Masculino	A determinar	Lesionado	No aplica	No aplica

Tabla 6. Datos básicos de otros actores que participaron en el suceso

Otras personas involucradas				
Acompañante/pasajero	Ubicación	Género	Edad	Estado
Acompañante	Vehículo 2	Femenino	A determinar	Ilesa
Pasajero	Vehículo 1	A determinar	A determinar	Lesionado
Pasajero	Vehículo 1	A determinar	A determinar	Lesionado
Pasajero	Vehículo 1	A determinar	A determinar	Lesionado

3.5. Secuencia fáctica

Por la Avenida General Francisco Fernández de la Cruz circulaba desde la Autopista Presidente Héctor José Cámpora hacia la Avenida De la Fuente el Vehículo 2, por el sector de tránsito general, y el Vehículo 1 circulaba sobre el carril exclusivo del sistema Metrobús Sur.

Al llegar a la intersección con la calle Pergamino, el Vehículo 2, sin detener su marcha, comenzó a realizar un giro hacia su izquierda y fue impactado por el Vehículo 1. La zona de colisión quedó determinada por el inicio de la huella de arrastre generada por el Vehículo 1 a causa del impacto.

Luego de la colisión, ambos vehículos se desplazaron solidarios en dirección hacia la mano opuesta por un espacio de 8 metros, hasta obtener sus posiciones de reposo sobre la senda peatonal y su delimitador cementicio.

La Avenida General Francisco Fernández de la Cruz, en el sentido de circulación hacia la Avenida De la Fuente, no posee señalización que permita incorporarse a la calle Pergamino.



Figura 6. Huellas de frenado y arrastre de material suelto correspondiente al Vehículo 1 (a). Huella de arrastre de material suelto (b) y derrape (c) generadas por el Vehículo 2. Fuente: JST, 2021



Figura 7. Posiciones finales del Vehículo 1 y Vehículo 2. Fuente: JST, 2021

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

- El conductor del Vehículo 2 realizó un giro no permitido para ingresar a la calle Pergamino.
- El conductor del Vehículo 1, previo a la colisión, realizó una maniobra de esquite hacia su izquierda.



3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso

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

- Comisaría Comunal 8
- Policía Científica
- SAME

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:

- Incorporación de señalización vertical y horizontal de *Prohibido girar a la izquierda* y de *Esquema de recorrido* para poder ingresar a la calle Pergamino.

5. Limitaciones

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