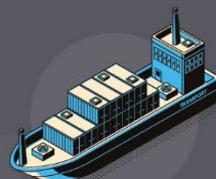
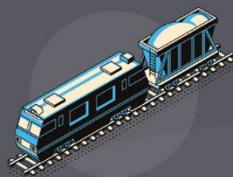


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME ANTICIPADO (IAN)

Lugar: Ruta Nacional 34, kilómetro 197, Angélica, Santa Fe

Fecha y hora: 16/2/2022

Vehículos involucrados: un ómnibus doble piso

Resultados: 18 pasajeros y pasajeras con lesiones

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-15988200-APN-DNISAU#JST

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

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: 87. IAN. Pasajeros, vuelco, Angélica, Santa Fe. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
1.1. RESEÑA DEL SUCESO	2
1.2. RESULTADOS DEL SUCESO	2
1.3. LESIONES A LAS PERSONAS	2
1.4. DAÑOS EN EL VEHÍCULO	3
2. ANÁLISIS.....	3
2.1. MARCO NORMATIVO PARA LA HOMOLOGACIÓN DE AUTOPARTES.....	4
2.2. ANTECEDENTES Y PROBLEMAS PARA EL ABASTECIMIENTO DE NEUMÁTICOS	6
2.3. TRAZABILIDAD DEL NEUMÁTICO	8
3. HALLAZGOS	9
4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL ANTICIPADAS.....	10



INTRODUCCIÓN

El objetivo de la JST es contribuir al desarrollo de políticas que aporten a consolidar un sistema de transporte seguro, eficiente y sustentable. Su línea de acción consiste en investigar con un carácter estrictamente técnico los factores relacionados con accidentes e incidentes. Dichas investigaciones no condicionan ni prejuzgan cualquier otra de índole administrativa o judicial, encontrándose prohibida la determinación de responsabilidades civiles o criminales. La Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores (DNISAU) asume la responsabilidad de esta tarea para el caso del transporte automotor de pasajeros y de cargas de Jurisdicción Nacional e Internacional que, al momento del accidente o incidente, estuviesen en ocasión de servicio y que como resultado presentaran daños severos a las personas, a la infraestructura o al ambiente.

El presente informe anticipado contiene Recomendaciones de Seguridad Operacional Anticipadas (RSO-A) formuladas a partir de la identificación de deficiencias y riesgos críticos con la potencialidad de afectar la seguridad de las operaciones del transporte automotor. Si durante el transcurso de la investigación se realizaran nuevos hallazgos, podrían formularse nuevas Recomendaciones de Seguridad Operacional. El informe refleja los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones según avance la investigación.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del Suceso

El 16 de febrero de 2022 a las 17:20, el ómnibus doble piso dominio KFG226, según datos consignados en el Documento Universal de Transporte (DUT), partió desde la localidad de Escobar, provincia de Buenos Aires, con destino a Villa Atamisqui, provincia de Santiago del Estero, prestando un servicio de turismo de jurisdicción nacional con 50 pasajeros declarados a bordo.

Según lo indagado en la etapa de entrevistas, luego de un cambio de roles de conducción en Rosario y una parada técnica en San Martín de las Escobas (provincia de Santa Fe), el vehículo continuó su marcha hacia Rafaela como parte del itinerario planificado. Distintas declaraciones de pasajeros y pasajeras en el expediente judicial refieren que los conductores habían realizado varias paradas durante el camino para revisar el estado de los neumáticos. Aproximadamente a las 23:30, mientras el ómnibus transitaba en sentido sur-norte por la Ruta Nacional 34 (RN 34), a la altura del kilómetro 197, el neumático delantero izquierdo de la unidad sufrió una avería y posterior destalonamiento de la llanta. Como consecuencia, el vehículo desvió su marcha, cruzó de carril y salió de la vía. Al llegar al talud del cantero central, se produjo el vuelco de la unidad y posterior arrastre sobre su lateral izquierdo hasta su detención total.

1.2. Resultados del suceso

En esta sección del informe se resumen aspectos vinculados con las lesiones a las personas y daños a las cosas involucradas directamente en el suceso.

1.3. Lesiones a las personas

De acuerdo con las fuentes judiciales consultadas, fueron entrevistados en el lugar del suceso 66 pasajeros, de los cuales 2 fueron diagnosticados con lesiones graves y 16 con lesiones leves. Los conductores y el resto de los pasajeros resultaron ilesos.



Tabla 1. Personas involucradas en el suceso

Gravedad de las lesiones					
Participantes	Mortales	Graves	Leves	llesos	Total
Conductor	0	0	0	2	2
Pasajero/a	0	2	16	48	66

Fuente: Expediente Judicial (IF-2022-124775006-APN-DNISAU#JST)

1.4. Daños en el vehículo

En la inspección realizada al vehículo involucrado, se observaron daños en la zona anterior del ómnibus que incluyeron el desprendimiento del guardabarros delantero, destrucción de los paneles izquierdos del parabrisas, tanto del piso inferior como del superior, así como astillado de los paneles del lado derecho. Del mismo modo, el lateral izquierdo presentaba daños por impacto en la puerta de acceso de los choferes, destrucción de 8 paneles de ventanillas, incluida la del baño, daños por impacto en el sector frontal de la carrocería y abrasión por arrastre en toda la extensión del lateral. En la parte posterior, se observó la destrucción de la luneta. Finalmente, en la parte superior, la claraboya expulsable trasera presentaba daños. Según lo relevado en la etapa de entrevistas, tanto los paneles del parabrisas, la luneta como la claraboya habrían sido utilizados para la evacuación de los pasajeros tras la colisión.

2. ANÁLISIS

Al identificarse como factor desencadenante del suceso una falla técnica en el neumático, en este apartado se presentan las principales normativas que regulan el mercado de reposición de neumáticos y los organismos encargados de la certificación de los procesos productivos que aseguran su calidad y su fiscalización, aspectos que constituyen una defensa en el sistema destinada a reducir la probabilidad de ocurrencia de sucesos viales originados en fallas técnicas de estos componentes.



2.1. Marco normativo para la homologación de autopartes

El Decreto 779/1995 establece que todos los componentes, piezas u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o importen deben ser certificados. La certificación implica que se han realizado las pruebas o ensayos necesarios para garantizar un estándar de calidad adecuado para los componentes o autopartes. Las autopartes originales del vehículo que vienen instaladas de fábrica se certifican por medio de la Licencia para Configuración de Modelo (LCM). Para habilitar su comercialización, importación o transferencia en el mercado de reposición de estas autopartes originales, los titulares de la LCM pueden tramitar el Certificado de Autoparte Primer Equipo (CAPE).

Las autopartes de seguridad no producidas como provisión normal del modelo de vehículo que se fabriquen o se importen para el mercado de reposición exclusivamente serán certificadas como repuesto no original y deben obtener el correspondiente Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (CHAS), según se estipula en la Resolución 166/2019 de la Secretaría de Industria.

Para su obtención, primero se debe contar con una Licencia de Certificación emitida por un organismo certificador que garantiza el cumplimiento de los requisitos de seguridad. En cuanto a los organismos que tienen capacidad de certificación, la norma avala tres diferentes posibilidades:

- Organismos TRANS/WP.29/343 reconocidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU)
- El Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) o el Instituto Argentino de Normalización (IRAM)
- Instituciones que estén acreditadas a tal efecto por el Organismo Argentino de Acreditación (OAA) y cuenten con la conformidad de la



Dirección Nacional de Industria dependiente de la secretaria productora de la norma

La Resolución busca, a su vez, poder controlar la trazabilidad de las licencias de certificación emitidas, por lo que solicita a los organismos certificadores cargar la información de licencias en una base de datos administrada por la Dirección Nacional de Industrias.

Una vez obtenida la Licencia de Certificación, puede iniciarse el trámite para la obtención del CHAS, cuya emisión está a cargo del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI). La emisión del CHAS es acompañada por un código de identificación que contiene el número correspondiente asignado, número de CUIT y razón social del fabricante o importador, identificación y marca del producto y vigencia del certificado. El código debe ser claro, legible e impreso por el solicitante en una etiqueta y estar adherido al repuesto o, en su defecto, al envase que contenga el producto.

Los certificados tienen una vigencia de dos años desde su emisión, salvo que durante ese tiempo se hayan introducido modificaciones sobre las autopartes o elementos de seguridad, que obligan al fabricante o importador a solicitar una nueva certificación.

Además de lo descrito hasta aquí de la Resolución 166/2019, existen dos normativas específicas para el mercado de reposición de neumáticos que se deben mencionar.

En primer lugar, la Resolución 25/2007 de la Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa, que implementa requisitos adicionales para asegurar la calidad del proceso productivo de los neumáticos, la trazabilidad, su identificación y la debida responsabilidad y garantía que los fabricantes nacionales e importadores deben cumplir para su comercialización en el país. Allí se resuelve que, para cumplir con los estándares de calidad, los neumáticos deben cumplir con las definiciones y los requisitos establecidos en las normas IRAM 113320 y 113321. Luego, obliga a los fabricantes e importadores a tener



aprobados por el INTI un sistema de garantía y un sistema de trazabilidad de los neumáticos. El sistema de garantía de producto es un conjunto de medidas que deben asegurarle al usuario un resarcimiento por fallas de diseño o de fabricación del neumático. El sistema de trazabilidad es un conjunto de medidas, acciones y procedimientos que permiten identificar cada producto o lote de productos, a partir de las marcaciones inscriptas, a su importador o fabricante, la planta y la semana de su fabricación.

La resolución 205/2010 es otra norma que refiere a la obtención del CHAS, particularmente a los requisitos necesarios para neumáticos reconstruidos. El proceso es similar al establecido en la Resolución 166/19: para la obtención de la CHAS, se necesita primero la licencia de certificación emitida por los organismos reconocidos, que permite certificar el proceso de reconstrucción de neumáticos y que acredita el cumplimiento de las condiciones de seguridad del neumático reconstruido. La norma también exige que el neumático reconstruido cuente con una identificación en forma legible e indeleble de la sigla CHAS, acompañada por el número de registro del reconstructor nacional o importador debidamente inscripto en los registros oficiales.

2.2. Antecedentes y problemas para el abastecimiento de neumáticos

Las cámaras empresarias del transporte automotor de pasajeros urbano e interurbano y de transporte de cargas de Jurisdicción Nacional presentaron formalmente¹ ante la JST notas en las que expresaron su preocupación respecto de las dificultades que experimentan para la provisión de neumáticos en el país,

¹ La Asociación Civil Transporte Automotor (ACTA), la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (AAETA), la Cámara del Transporte de la Provincia de Buenos Aires (CTPBA), la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (C.E.A.P) y la Cámara Empresaria del Transporte Urbano de Buenos Aires (CETUBA.), mediante nota IF-2021-49449161-APN-JST#MTR; la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) mediante nota IF-2021-49448192-APN-JST#MTR; la Federación Argentina de Entidades de Transporte y Logística (FAETYL) mediante nota IF-2021-49448807-APN-JST#MTR.



señalando que, a partir de las limitaciones para su importación, los fabricantes locales no consiguen compensar con producción nacional el faltante proveniente del extranjero, lo que genera una fuerte suba en los precios e impacta en la actividad del transporte de pasajeros y de cargas. Como consecuencia, según declaran las cámaras, las empresas se ven obligadas a utilizar los neumáticos hasta el extremo de su vida útil y a recurrir a neumáticos recapados.

A partir de ello la Junta de Seguridad del Transporte realizó un estudio para realizar una estimación de las necesidades del sector en cuanto a la demanda de neumáticos para un funcionamiento acorde a los parámetros de seguridad operacional (JST, 2022). El documento [Modelo de estimación de la demanda mínima de neumáticos en el transporte público automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional](#) evalúa la necesidad mínima que tienen las empresas de transporte automotor urbano e interurbano —públicas y de turismo— para que el ciclo de demanda de neumáticos pueda funcionar, considerando necesario crear las condiciones que permitan a los operadores adquirir la cantidad de los distintos tipos de neumáticos para garantizar la continuidad de los servicios. A partir de este análisis, la JST emitió una Recomendación de Seguridad Operacional (RSO AU-0011-22) en la que se recomienda arbitrar los medios para asegurar la provisión de neumáticos para el funcionamiento de los distintos subsegmentos de actividad que componen el transporte automotor de pasajeros.

En el transcurso del corriente año, la JST tuvo intervención en otros dos sucesos que ocurrieron en circunstancias similares, en las localidades de Monte Quemado, provincia de Santiago del Estero (EX-2022-84910531-APN-DNISAU#JST) y en Palmira, San Martín, provincia de Mendoza (EX-2022-103752108-APN-DNISAU#JST), donde se vieron involucradas las fallas de los neumáticos delanteros izquierdos y con la consecuencia del despiste y posterior vuelco del vehículo. Para estos casos se canalizaron las notas de pedido de información correspondientes a la certificación de los neumáticos respectivos y, hasta el momento, no se ha obtenido respuesta.



2.3. Trazabilidad del neumático

En el marco de la investigación del suceso, se realizó el rastreo de información referida a la habilitación del neumático delantero izquierdo del ómnibus, identificado como marca Sunset, modelo 385/65 R 22.5 20PR 160K TRANS fleet H5, sin cámara de aire. Como resultado de esta búsqueda se encontró que el actual Ministerio de Desarrollo Productivo es el encargado de concentrar la información de estos certificados, sin embargo, no se encontró una plataforma de consulta inmediata para constatar la validez de este tipo de producto. Luego del pedido de información por medio de la vía de comunicación institucional (Gestión Documental Electrónica), y en la etapa de entrevistas, se pudo constatar que el neumático en cuestión no figura con CHAS en los registros que comienzan en 2017 (esto debería ser suficiente ya que el período de validez del CHAS es de 2 años según la normativa vigente: Art. 7 de la Resolución 166/2019 de la Secretaría de Industria del Ministerio de Producción y Trabajo).

La imposibilidad de obtener la información sobre la validez de la autoparte por parte de organismos fiscalizadores, fuerzas de seguridad o particulares interesados expone el riesgo que existe en que neumáticos no homologados sean utilizados en vehículos sin que el usuario pueda advertirlo. Por otro lado, el control de la homologación de esta y otras autopartes tampoco es contemplado dentro de las fiscalizaciones que se realizan sobre caminos, ni se encuentran dentro del manual de las revisiones técnicas vehiculares.



3. HALLAZGOS

- El uso de autopartes de seguridad no homologados representa un riesgo para la seguridad durante la circulación.
- Actualmente no existen mecanismos de consulta pública para conocer el estado de certificación de las autopartes de seguridad.
- No se realizan fiscalizaciones relacionadas con la homologación de autopartes de seguridad.
- La recurrencia de sucesos del mismo tipo manifiesta la necesidad de establecer un control más estricto sobre los neumáticos utilizados en el transporte de cargas y pasajeros, en particular los direccionales.



4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL ANTICIPADAS

RSO AU-0027-22

Al Ministerio de Desarrollo Productivo

Implementar un sistema de consulta pública de las autopartes de seguridad vigentes, con el objetivo de que el usuario tenga la posibilidad de corroborar su debida homologación.

RSO AU-0028-22

A la Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor de la CNRT

Incorporar el control de la homologación de los neumáticos, especialmente los direccionales, en los procesos de fiscalización de vehículos de carga y pasajeros.