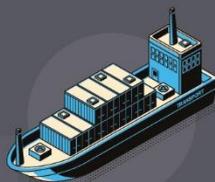
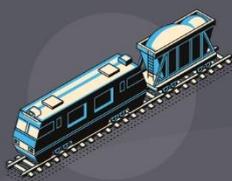


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: IP. Pasajeros, colisión frontolateral, Mitre y Uruguay, CABA

Fecha y hora: 6/7/2022 07:00

Vehículos:

Resultados: tres personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-69230108- -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: IP. Pasajeros, colisión frontolateral, Mitre y Uruguay, CABA. El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS	4
1. ACCIONES DESARROLLADAS	5
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA	5
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	5
2.2. FACTORES FÍSICOS	6
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	7
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	10
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	14
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	14
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	14
2.4. SECUENCIA FÁCTICA	16
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	18
3. OBSERVACIONES.....	19
4. LIMITACIONES	19

INTRODUCCIÓN

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 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).

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, 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

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran 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 coordinaron acciones con los organismos intervinientes para la intervención en el caso.
- Se realizó el relevamiento accidentológico, que incluyó registros escrito, fotográfico y fílmico para la captura de datos de la vía, el entorno, los elementos e indicios asociados al suceso, los vehículos y los actores intervinientes en la escena del accidente.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2022-72746942-APN-DNISAU#JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y la reseña del suceso.
- Se consultó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sobre Revisión Técnica Vehicular y Registro Único de Transporte Automotor.
- 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.

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 ocurrió el miércoles 6 de julio de 2022 a las 07:00 en la intersección de las calles Bartolomé Mitre y Uruguay, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por motivos que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión



frontolateral entre dos ómnibus de transporte urbano de pasajeros. La colisión se produjo cuando el Vehículo 1 (línea 98) circulaba por la calle Bartolomé Mitre y, al llegar a la intersección con calle Uruguay, impactó con su sector frontal en el sector lateral derecho del Vehículo 2 (línea 102). Como resultado del suceso, se registraron daños materiales en los rodados y hasta el momento tres personas resultaron lesionadas. Resta determinar la cantidad de personas involucradas en el suceso y sus resultados en esta instancia de la investigación.



Figura 1. Imágenes de momentos posteriores al accidente con las posiciones finales de los vehículos involucrados. Fuente JST, 2022

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.

El suceso ocurrió en el barrio de San Nicolás, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, específicamente en la intersección de calles Bartolomé Mitre y Uruguay, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.607596, -58.386289.

La calle Bartolomé Mitre posee un sentido de circulación desde calle Paraná hacia calle Uruguay, es decir, en sentido cardinal de este a oeste, y la calle Uruguay posee un sentido de circulación desde calle Teniente Juan Domingo Perón hacia calle Bartolomé Mitre, es decir, en sentido cardinal de norte a sur.



Figura 3. Localización del suceso en mapas. Fuente: [Argenmap](#), 2022

2.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno



Medio	
Tipo	Calle
Configuración	Intersección
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No

Respecto de la señalización horizontal, ambas calles presentan sendas peatonales con líneas de detención.

En cuanto a la señalización vertical, se observó, también para ambas calles, semáforos vehiculares aéreos que al momento de la inspección ocular se encontraban en funcionamiento. En el sector superior del poste travesaño del semáforo de la calle Mitre se observó cartelería de color amarillo que indica “senderos escolares” y un cartel que indica velocidad máxima permitida de 20 km/h para la circulación en la intersección.

En calle Bartolomé Mitre se observó semáforos peatonales que al momento de la inspección en el lugar se encontraban en funcionamiento.



Figura 4. Señalización vertical y horizontal en calle Bartolomé Mitre. Fuente JST, 2022



Figura 5. Señalización vertical y horizontal en calle Uruguay. Fuente JST, 2022



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 (pasajeros)	Dominio: OJH810	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	Todo Bus SA
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	M17.0 LE
Año	2014	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Resultado	Apto
	Realizada	06/04/2022
	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Vencimiento	06/10/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	28	
Empresa	Línea 98 - Expreso Quilmes SA	
Interno	167	
Seguro	Vencimiento	01/10/2022
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público interurbano
	Lista de pasajeros	No aplica
	Origen	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
	Destino	Quilmes, Buenos Aires
Sentido de circulación	Vía	Bartolomé Mitre
	Desde	Paraná, CABA
	Hacia	Uruguay, CABA
Ubicación de daños	Anterior	



Resultado: Apto
Vencimiento: 06/10/2022
Observaciones: LÍNEA: 98 INTERNO: 167
FICHA RCM AITA N°: 1354640
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

► Certificado

[Mercosur] S - 614300

► Fotovalidación



Figura 6. Fotovalidación del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2022

Daños del Vehículo 1

El Vehículo 1 presenta daños en el sector inferior frontal, rotura y hundimiento en la carrocería.



Figura 7. Daños en Vehículo 1. Fuente JST, 2022

Tabla 3. Datos del Vehículo 2



Vehículo 2 (pasajeros)	Dominio: AA489HC	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	La Favorita SA
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	OH 1719 u OH 1721
Año	2016	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Resultado	Apto
	Realizada	22/01/2022
	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Vencimiento	22/07/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	28	
Empresa	Línea 102 - Sargento Cabral SA (Ex- Transportes Sargento Cabral Sociedad colectiva)	
Interno	A determinar	
Seguro	Vencimiento	25/08/2022
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, diferencial urbano y suburbano
	Lista de pasajeros	A determinar
	Origen	CABA
	Destino	CABA
Sentido de circulación	Vía	Uruguay
	Desde	Teniente Juan Domingo Perón
	Hacia	Bartolomé Mitre
Ubicación de daños	Lateral derecho	



Resultado: Apto
Vencimiento: 16/01/2023
Observaciones: LÍNEA: 102 INTERNO: 29
FICHA RCM AITA N°: 1609212
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

► Certificado

{Mercosur} S - 946467

► Fotovalidación



Figura 8. Fotovalidación del Vehículo 2. Fuente RTO, CENT, 2022

Daños del Vehículo 2

El Vehículo 2 presenta daños en su sector lateral derecho medio, donde se observó abrasiones y hundimiento en el sector inferior de la carrocería y roturas de cristales de las ventanillas.



Figura 9. Daños en Vehículo 2. Fuente JST, 2022



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

Empresa operadora del servicio del Vehículo 1 (Pasajeros)	
Número de empresa	2021
Fecha de inscripción	19/07/1999
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Empresa operadora del servicio del Vehículo 2 (Pasajeros)	
Número de empresa	2051
Fecha de inscripción	18/12/1996
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	M	27	Ileso
Conductor 2	Vehículo 1	Conducción efectiva	M	38	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Quilmes	Quilmes
	Sistema	SINALIC	SINALIC
	Clase	A, B y D; subclases D.3, D.1 y A.1.2	A, B, C y D; subclases D.3, D.1, C.3 y A.1.2
	Vencimiento	02/02/2024	07/05/2023
LiNTI	Categoría	Pasajeros: <ul style="list-style-type: none">• Urbano suburbano-oferta libre• Urbano suburbano-transporte público• Urbano suburbano-turismo• Interurbano internacional de larga distancia• Interurbano internacional de oferta libre• Interurbano internacional de turismo	Pasajeros: <ul style="list-style-type: none">• Urbano suburbano-oferta libre• Urbano suburbano-transporte público• Urbano suburbano-turismo• Interurbano internacional de larga distancia• Interurbano internacional de oferta libre Interurbano internacional de turismo
	Vencimiento	31/12/2022	05/03/2023

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
3	A determinar	Pasajero	Con lesiones

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



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.

Del análisis realizado sobre los datos preliminares con los que se cuenta hasta el momento, se estableció que a las 7:00 del miércoles 6 de julio de 2022 el Vehículo 1 circulaba por la calle Bartolomé Mitre con sentido cardinal de oeste-este, es decir, desde calle Paraná hacia calle Uruguay. El Vehículo 2 circulaba por calle Uruguay con sentido cardinal de norte-sur, es decir desde calle Teniente General Juan Domingo Perón hacia calle Bartolomé Mitre.



Figura 10. Calle Bartolomé Mitre, sentido de circulación del Vehículo 1. Fuente JST, 2022



Figura 11. Calle Bartolomé Mitre, sentido de circulación del Vehículo 1. Fuente JST, 2022

Al llegar a la intersección, por razones que se encuentran bajo investigación, el Vehículo 1, al intentar atravesar la intersección, colisionó con su sector frontal en el sector lateral medio derecho del Vehículo 2.

Como posición final ambos vehículos quedaron en cercanía del área de suceso, sin tanto desplazamiento producto de la colisión. El Vehículo 1 quedó ubicado sobre la intersección de ambas calles, mientras que el Vehículo 2 quedó detenido sobre calle Uruguay, una vez atravesada la intersección.



Figura 12. Posición final de los vehículos, vista desde calle Uruguay. Fuente JST, 2022

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

- Posible cruce con el semáforo en rojo del Vehículo 1, el cual circulaba por calle Uruguay.
- Posible cruce con el semáforo en rojo del Vehículo 2, el cual circulaba por calle Mitre.

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- Unidad Fiscal Este, CABA
- Comisaría 1B, CABA
- Cuerpo de tránsito, CABA



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:

- Factores y elementos asociados a la distracción en la conducción.
- Formación de conductores de transporte urbano de pasajeros.

4. LIMITACIONES

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

- Debido al tiempo transcurrido entre el momento del suceso y el del relevamiento de la JST, la escena fue modificada, por lo que se pudieron haber perdido o desnaturalizado indicios o evidencia material de interés accidentológico, sustanciales para una reconstrucción más precisa del suceso investigado.