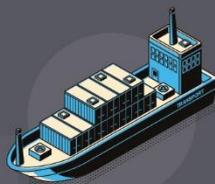
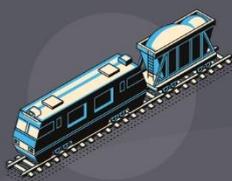


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 113. IP. Pasajeros, colisión frontal, Hurlingham, Buenos Aires

Fecha y hora: 25/7/2022, 09:30

Resultados: seis personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-77108999- -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: 113. IP. Pasajeros, colisión frontal, Hurlingham, Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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.....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	4
2.2. FACTORES FÍSICOS	5
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	5
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	8
2.2.3. DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS.....	10
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	12
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	12
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO.....	13
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	14
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	16
3. OBSERVACIONES	16
4. LIMITACIONES.....	16

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 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

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

UFI4: Unidad Fiscal 4

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencias

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, fotografía, planimetría y toma de datos e información.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2022-79885445-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 consultó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sobre Revisión Técnica Vehicular.
- Se consultó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre licencias.

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 lunes 25/7/2022 a las 09:30, aproximadamente, en la Avenida Pedro Díaz 1335, entre las calles Coraceros y Biazet, partido de Hurlingham, provincia de Buenos Aires. Por motivos que son causa de investigación, se produjo una colisión frontal entre dos ómnibus urbanos. Como consecuencia de la colisión, se registraron daños en ambos rodados y seis personas resultaron lesionadas.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos involucrados. Fuente: [Oeste Noticias](#), 2022

2.2. Factores físicos

2.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Hormigón o concreto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Mojada
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	A determinar
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	Otro
Estado meteorológico	Lluvia
Restricción de tránsito	No
Señalización	Vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial



El suceso ocurrió en la localidad de Villa Tesei, partido de Hurlingham, provincia de Buenos Aires, en la avenida Pedro Díaz 1335, coordenadas geográficas aproximadas -34.3621, -58.3906

La traza presenta un ancho de 7 m y dos sentidos de circulación con un carril por cada uno, hacia la calle Coraceros y hacia la calle Biazet, respectivamente. A continuación de la calzada se encuentran aceras que limitan con construcciones edilicias.

La superficie de rodamiento no presenta baches, roturas, fisuras ni deformaciones significativas. No se relevaron bocas de tormentas en la zona del suceso.



Figura 2. Ubicación geográfica de la zona del suceso. Fuente: [Argenmap](#), 2022



Figura 3. Sector de la avenida Pedro Díaz, donde se produjo la colisión. Fuente: JST, 2022

En la zona de la colisión, se relevaron señalizaciones urbanas de calles y alturas. No se halló en la zona señalización horizontal.



Figura 4. Señalización vertical informativa de nomenclatura urbana. Fuente: JST, 2022

Al momento del suceso, la calzada se hallaba mojada producto de precipitaciones. Se observó acumulación de agua no drenada junto a los bordes de la calzada.



Figura 5. Acumulación de agua en calzada. Fuente: [Oeste Noticias](#), 2022

2.2.2. Vehículos involucrados

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: LTR827	Tipo: Ómnibus urbano
Categoría	M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda un peso máximo de cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	A determinar
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	BMO 384 1418/52CM
Año	2012	
Revisión Técnica Obligatoria (Provincial)	Tipo	VTJL Pasajeros provincial
	Emisor	Buenos Aires
	Resultado	Apto
	Realizada	20/5/2022



	Vencimiento	29/11/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	A determinar	
Empresa	Empresa del Oeste SAT	
Interno	15	
Seguro	Vencimiento	A determinar
	Estado	A determinar
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Lista de pasajeros	No aplica
	Origen	San Miguel
	Destino	Ruta 8 y Ruta 197
Sentido de circulación	Vía	Avenida Pedro Díaz
	Desde	Coraceros
	Hacia	Biazet
Ubicación de daños	Anterior	
Descripción de daños	Rotura de parabrisas y extremo izquierdo del sector frontal	

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros)	Dominio: PMI003	Tipo: Ómnibus urbano
Categoría	M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda un peso máximo de cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Metalpar
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	OH 1618 L-SB/55
Año	2016	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	13/6/2022
	Vencimiento	13/12/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	25	
Empresa	Sargento Cabral SA de Transporte	



Interno	2514	
Seguro	Vencimiento	30/11/2022
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Lista de pasajeros	No aplica
	Origen	San Miguel, Provincia de Buenos Aires
	Destino	Yerbal y Rojas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sentido de circulación	Vía	Avenida Pedro Díaz
	Desde	Biazet
	Hacia	Coraceros
Ubicación de daños	Anterior	
Descripción de daños	Rotura de parabrisas y extremo izquierdo del sector frontal	

2.2.3. Daños en los vehículos

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó daños directos en su sector frontal con expansión de la fuerza de deformación sobre parte del lateral izquierdo a causa de la colisión frontal con el Vehículo 2.



Figura 6. Daños adquiridos por el Vehículo 1. Fuente: [Oeste Noticias](#), 2022

Daños en el Vehículo 2

Acorde a las imágenes brindadas por la empresa Sargento Cabral Sociedad Anónima de Transporte, los daños en el ómnibus de la línea 163 implicaron al sector frontal, sobre el lateral izquierdo. Particularmente se observaron daños en la zona baja de la carrocería (zona de la óptica y paragolpes izquierdos) y la rotura del parabrisas izquierdo. También se observó la rotura de la primera ventana fija del mismo lateral y la deformación de sus marcos.



Figura 7. Daños adquiridos por el Vehículo 2. Fuente: Empresa Sargento Cabral Sociedad Anónima de Transporte, 2022

La empresa también informó sobre las reparaciones realizadas sobre la unidad entre los días 26 y 30 del mes de julio de 2022. Entre ellos se incluyen las partes de la carrocería: el frente completo, paragolpes delantero, la óptica y el parabrisas. En cuanto a la mecánica, se informó sobre reubicación de cubiertas y reparaciones en el tren delantero, las ópticas, sirenas y limpiaparabrisas.

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó 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	67109
Fecha de inscripción	1/11/2003
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Provincial

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

Empresa operadora del servicio del Vehículo 2 (Pasajeros)	
Número de empresa	2007
Fecha de inscripción	24/6/2016
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	Varón	32	Lesionado
Conductora 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	42	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductora 2
Porte	Centro emisor	Hurlingham	Moreno
	Sistema	Nacional	Nacional
	Clase	<ul style="list-style-type: none">• A1.2• B.1• B.2• C.3• D.1• D.3	<ul style="list-style-type: none">• A.1.2.• B.2• C.1• C.3• D.1• D.3
	Vencimiento	18/05/2021	20/07/2023
LiNTI	Categoría	No cuenta con la licencia nacional de conducir transporte interjurisdiccional	<ul style="list-style-type: none">• Urbano Suburbano de Oferta Libre• Urbano Suburbano Transporte Público• Urbano Suburbano Turismo• Interurbano Internacional de Larga Distancia• Interurbano Internacional de Oferta Libre
	Vencimiento	No	01/12/2022



Tabla 8. Otras personas involucradas

Otras personas involucradas			
Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
A determinar	Vehículo 1	Pasajero	Con lesiones
A determinar	Vehículo 2	Pasajero	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 avenida Pedro Díaz, en el partido de Hurlingham, el Vehículo 1 circulaba desde la calle Coraceros hacia la calle Biazet y en dirección opuesta circulaba el Vehículo 2.

A la altura catastral 1335 de la avenida Pedro Díaz, el Vehículo 2 invadió la mano opuesta a la de su circulación e impactó con su sector frontal el sector frontal del Vehículo 1. Lo expresado queda determinado por los restos de barro observados en la zona del impacto y por los restos de carrocería. Cabe destacar que, al momento de un impacto, parte del barro que se encuentran en los pasaruedas se desprende y se deposita en la calzada.

Ambos vehículos obtuvieron su posición final en la zona del impacto. El Vehículo 1, sobre su mano de circulación, paralelo y junto al cordón que indica el límite entre calzada y acera, y el Vehículo 2 se detuvo oblicuo, en relación al eje longitudinal de la calzada con su sector frontal sobre la mano opuesta a la de su circulación.



Figura 8. Restos de barro y carrocería pertenecientes al Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 9. Posiciones finales de los ómnibus participantes en el suceso. Fuente: [Oeste Noticias](#), 2022



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

- La calzada no presenta baches o deformaciones que generen cambios bruscos de trayectoria.
- El impacto ocurrió sobre el sentido de circulación del Vehículo 1.
- No se relevaron indicios que permitan determinar los factores desencadenantes del suceso.
- Calzada mojada a causa de precipitaciones. El agua de lluvia se acumula y estanca sobre ambos laterales de la calzada, lo cual podría provocar que los vehículos circularan próximos al centro de la avenida.

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:

- Comisaría 4° Hurlingham
- UFI 4
- SAME

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:

- Sistema de gestión para informar vencimiento de licencias.
- Capacitación de conducción en condiciones adversas.

4. LIMITACIONES

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

- No se relevaron indicios que permitan determinar con certeza la trayectoria previa al impacto.
- Imposibilidad de inspección y registro de las unidades involucradas.