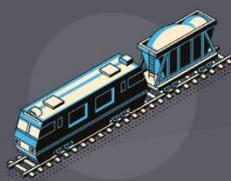


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 117. IB. Pasajeros, colisión por alcance, Constitución, Caba

Fecha y hora: 8/8/2022 14:42

Resultados: seis personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-82891021- -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: 117. IP. Pasajeros, colisión por alcance, Constitución, Caba. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2022.

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	10
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	15
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	15
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	15
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	16
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	18
3. OBSERVACIONES	18
4. LIMITACIONES.....	18



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

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

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 mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2022-85814167-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 consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos de RTO 2022 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción.

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 8/8/2022 a las 14:42, aproximadamente, en la Avenida Dr. Enrique Finochietto 900, próximo a la intersección con la Avenida Montes de Oca, en el barrio de Constitución, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por motivos que son causa de investigación, se produjo una colisión por alcance entre dos ómnibus

urbanos. Como consecuencia de la colisión, se registraron daños materiales y seis personas resultaron lesionadas.



Figura 1. 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.

2.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	6 carriles
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Otra
Material división física	Pasto y demarcación de hormigón
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No



Medio	
Obstáculos	Otro
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No

El suceso ocurrió en el barrio de Constitución, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Avenida Dr. Enrique Finochietto, en las coordenadas geográficas aproximadas -34,3746, -58.2247.

La traza presenta una configuración recta de un solo sentido de circulación. El sector de la Avenida Dr. Enrique Finochietto que se encuentra a la altura del cruce a desnivel con la Au. Presidente Arturo Frondizi presenta tres carriles de circulación y un ancho entre aceras de 9,85 m.

El suceso ocurrió en el tramo de la Avenida Dr. Enrique Finochietto posterior al cruce con la Au. Presidente Arturo Frondizi y previo al cruce con la Av. Montes de Oca (intersección tipo "T" en ángulo recto) donde la calzada se extiende a seis carriles y presenta un ancho entre aceras de 20 m. La calzada presenta imperfecciones en la superficie asfáltica no asociadas al suceso.

Se relevaron separadores físicos 40 m previos a la intersección con la Avenida Montes de Oca, que dividen a la avenida en tres carriles para girar a la izquierda en dirección hacia la Avenida Caseros y otros tres para girar a la derecha en dirección hacia la calle Ituzaingó. Se relevó también señalización vertical, horizontal y semafórica.

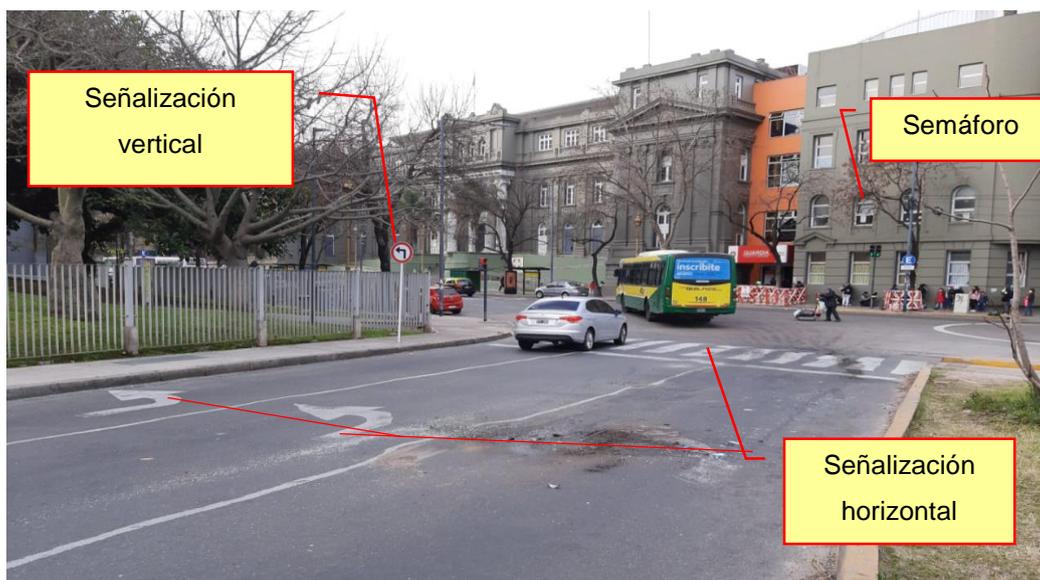


Figura 2. Señales horizontales, verticales y semafóricas. Fuente: JST, 2022

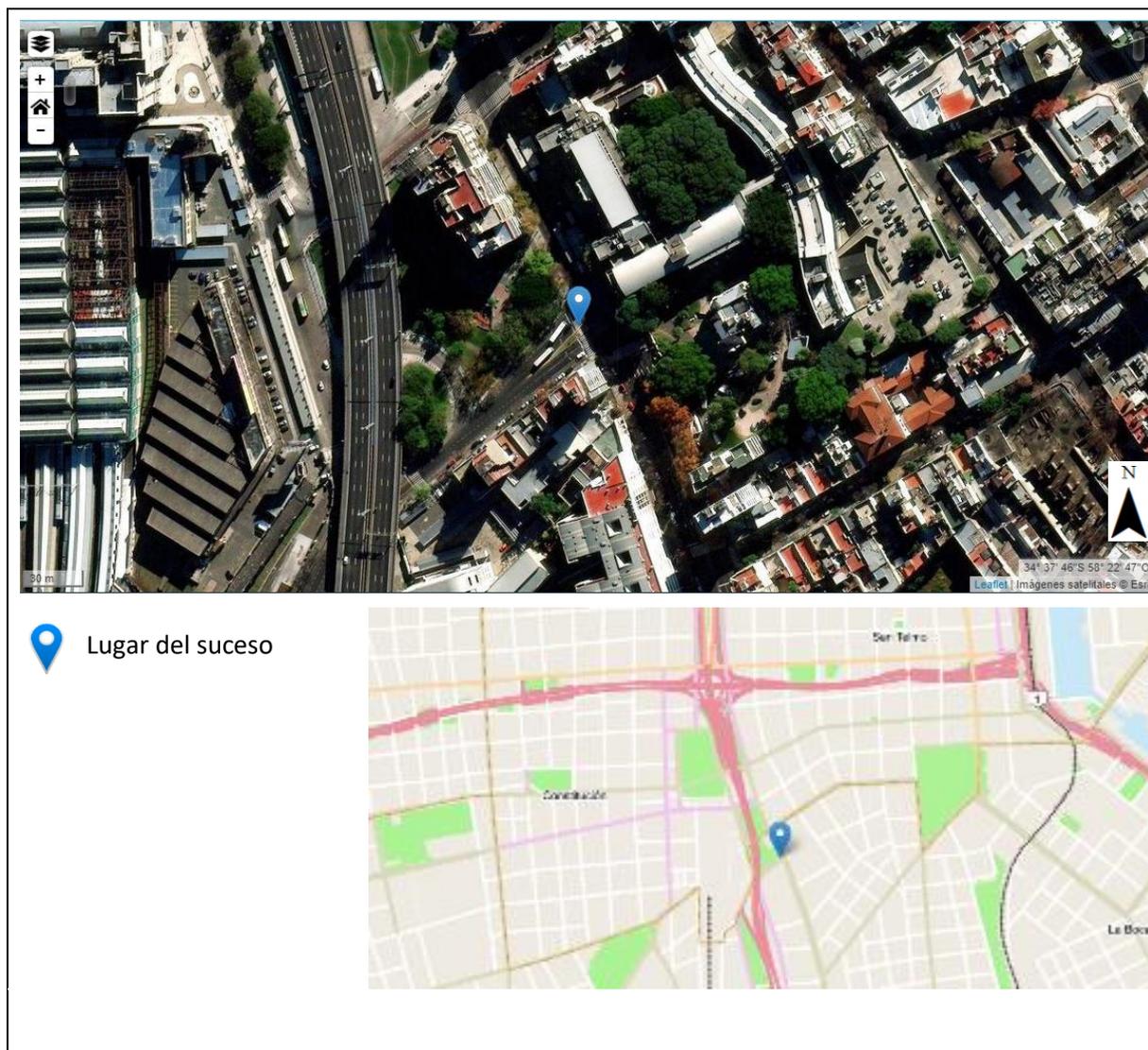


Figura 3. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2022



Figura 4. Intersección a bajo nivel de la Avenida Dr. Enrique Finochietto y Au. Presidente Arturo Frondizi. Fuente: JST, 2022



Figura 5. Inicio de los seis carriles de la Avenida Dr. Enrique Finochietto. Fuente: JST, 2022



2.2.2. Vehículos involucrados

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: NVX793	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	Metalpar
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	OH 1718 L/62
Año	2014	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	063- RTO Buenos Aires SA
	Resultado	Apto
	Realizada	14/04/2022
	Vencimiento	14/10/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	29	
Empresa	La Central de Vicente López	
Interno	848	
Seguro	Vencimiento	29/12/2022
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	129
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Av. Doctor Enrique Finochietto
	Desde	Au. Presidente Arturo Frondizi
	Hacia	Av. Montes de Oca
Ubicación de daños	Posterior	

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 adquirió daños en su sector posterior a causa de la colisión con el Vehículo 2. Resultaron con deformaciones la tapa del motor, paragolpes, ambas ópticas y luneta.



Figura 6. Daños adquiridos por el Vehículo 1 en su sector posterior. Fuente JST, 2022



Fecha Vencimiento: 14/10/2022
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GP (Pasajeros Interjurisdiccional)
Certificado: S 624886
Taller: (063) RTO BUENOS AIRES S.A.



Observaciones:

LÍNEA: 129 INTERNO: 848
FICHA RCM AITA N°: 1373183
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

Figura 7. Fotovalidación del Vehículo 1. Fuente RTO, 2022

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros)	Dominio: MBM338	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	Metalpar
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	BMO 368 1718
Año	2013	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	070- EducAuto SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	30/05/2022
	Vencimiento	30/11/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	29	



Empresa	El Nuevo Halcón	
Interno	48	
Seguro	Vencimiento	09/09/2022
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	148
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Av. Dr. Enrique Finochietto
	Desde	Au. Presidente Arturo Frondizi
	Hacia	Av. Montes de Oca
Ubicación de daños	Posterior	

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 adquirió daños en su sector frontal con mayor incidencia sobre su parte izquierda, compatibles con alcanzar e impactar al Vehículo 1. Las partes dañadas incluyen el paragolpes, ambos parabrisas, las ópticas, parante izquierdo, extremo anterior del techo, cartel indicador de número de línea y panel plástico cobertor de los indicadores de tablero.



Figura 8. Daños
Vehículo 2. Fuente

adquiridos por el
JST, 2022

Fecha Vencimiento: 30/11/2022
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GP (Pasajeros Interjurisdiccional)
Certificado: S 829184
Taller: (070) EducAuto S.R.L.



Observaciones:
LÍNEA: 148 INTERNO: 48
FICHA RCM AITA N°: 1488562
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

Figura

Fotovalidación del Vehículo 2. Fuente RTO, 2022

9.



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

Número de empresa	2033
Fecha de inscripción	23/8/2004
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

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

Número de empresa	8337
Fecha de inscripción	3/12/1999
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	A determinar	Lesionado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductora 2
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar

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



Tabla 8. 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 Dr. Enrique Finochietto, en dirección hacia la Avenida Montes de Oca, circulaba en primera instancia el Vehículo 1 y, por detrás, el Vehículo 2.

Ambos vehículos transitaban por el margen derecho de los carriles habilitados para girar a la izquierda, cuando el Vehículo 2 alcanzó e impactó al Vehículo 1. Las unidades se hallaban prácticamente paralelas al eje longitudinal de la calzada. Lo expresado se determinó con base en las deformaciones adquiridas por ambos vehículos, los restos de carrocería y vidrios de las unidades y los rastros de fluidos mecánicos del Vehículo 1.

No se observaron huellas previas al impacto que correspondan a los vehículos involucrados.



Figura 10. Restos de vidrio y fluidos mecánicos que determinaron la zona de colisión y las posiciones finales de los vehículos. Fuente JST, 2022



Figura 11. Posiciones finales de los vehículos intervinientes en el suceso. 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:

- Las condiciones climáticas y de visibilidad eran buenas.
- No se relevaron huellas previas al impacto que correspondan a los vehículos involucrados.

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:

- Fiscalía Penal, Contravencional y Faltas 39
- Comisaría Vecinal 4-D
- 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:

- Colocación de semáforos con cuenta regresiva numérica para indicar el tiempo de cambio de prioridad de circulación.
- Adecuación de la ubicación de los semáforos con el fin de mejorar su visualización.
- Colocación de alertadores para indicar a los conductores la proximidad de una zona de conflicto.
- Modificación de la ubicación de la línea de PARE con el fin de generar un espacio de seguridad con la senda peatonal.

4. LIMITACIONES

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

Se aguardan datos solicitados para complementar el proceso de recolección de datos y análisis.