

# JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



## INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2022-97394087- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 123. IP. Pasajeros y cargas. Colisión múltiple. Lugano. CABA

Fecha y hora: 12/9/2022 7:10

Vehículos: un camión, un ómnibus urbano y dos vehículos particulares

Resultados: dieciséis personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

**primero  
la gente**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24/4/2023

En relación con el suceso ocurrido el 12/9/2022, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley 27514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.



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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto: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: 123. IP. Pasajeros y cargas. Colisión múltiple. Lugano. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

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 .....	6
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....	9
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 .....	16
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 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 SIGLAS<sup>1</sup>

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

---

<sup>1</sup> 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 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 un relevamiento de campo mediante una inspección del lugar. Se generaron registros escritos, fotográficos y fílmicos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2022-101893044-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 consultaron las bases de datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sobre las revisiones técnicas obligatorias y Registro Único de Transporte Automotor.
- Se solicitaron datos a la División Autopistas de la Policía de la Ciudad.

## 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 12 de septiembre de 2022, a las 7:10 en la Autopista Dellepiane, altura calle Montiel, Lugano, CABA. Por motivos que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión múltiple entre cuatro vehículos: un ómnibus urbano articulado de la línea 86 (Vehículo 4), un camión tractor (Vehículo 2) y dos automóviles particulares (Vehículo 1 y Vehículo 3). Como resultado del suceso, se registraron dieciséis personas lesionadas y daños materiales en los rodados.





Figura 1. Imagen de momentos posteriores al accidente donde se observan tres de los vehículos involucrados, detenidos en el lugar del suceso. 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 la Autopista Dellepiane, altura calle Montiel, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.6841297,-58.4828606.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2022

### 2.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Tipo	Autopista
Configuración	Dos sentidos de circulación, con tres carriles cada uno
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Cantero central
Material división física	Barrera rígida de hormigón
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica



Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No aplica
Observaciones	No

A continuación, se hará referencia a características adicionales de la vía sobre el sentido de circulación hacia el centro de CABA, en el lugar donde ocurrió el suceso.

Respecto de la señalización horizontal, se observaron flechas simples rectas en los carriles, líneas blancas discontinuas divisoras de carriles y líneas blancas continuas de demarcación de borde de calzada. Adyacente al carril derecho se encuentra una banquina asfaltada seguida de una barrera de contención semirrígida metálica. Junto al carril izquierdo, existe una división física entre sentidos de circulación conformada por un cantero central de doble barrera rígida de hormigón (a excepción de un segmento que posee doble barrera semirrígida metálica) donde se observan un alambrado, columnas de alumbrado y sectores con vegetación.

En cuanto a la señalización vertical, se observó cartelera que indica “Acceso a red de tránsito pesado de Capital Federal”, otro cartel que indica “Atención Altura 4,10 m”, señal preventiva de incorporación de tránsito lateral y por último un cartel informativo que indica “Buenos Aires Al Centro”.





Figura 4. Señalización vertical de tránsito pesado. Fuente JST, 2022



Figura 5. Señalización vertical de altura máxima e incorporación de tránsito lateral. Fuente JST, 2022



Figura 6. Señalización vertical “Al centro”. 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 (particular)	Tipo: Sedán	
Categoría	M1: vehículo para transporte de pasajeros que no contengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de tres mil quinientos kilogramos	
Marca	A determinar	
Modelo	A determinar	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Autopista Dellepiane
	Desde	Avenida General Paz
	Hacia	Centro de CABA
Ubicación de daños	A determinar	
Descripción de daños	A determinar	



### *Daños del Vehículo 1*

No constatados, dado que el vehículo no se hallaba en el lugar al momento del relevamiento. Al aguardo de información solicitada.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2 (cargas)</b>	<b>Dominio: NPX217</b>	<b>Tipo: Camión tractor</b>
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Iveco	
Modelo	450E 33T	
Año	2014	
Tipo de caja	Camión tractor	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-057
	Resultado	Apto
	Realizada	21/4/2022
	Vencimiento	21/4/2023
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	04/5/2022
	Clase de carga habilitada	Transporte de Carga Masiva o Granel
Ubicación de daños	Anterior y posterior	
Servicio	Ocasión de servicio	A determinar
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Autopista Dellepiane
	Desde	Avenida General Paz
	Hacia	Centro de CABA





Resultado: Apto  
Vencimiento: 21/04/2023  
Observaciones: OPERADOR: TRANSPORTE LOS CINCO LAGOS S.R.L.  
FICHA RCM AITA N°: 1388139  
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 1350.0  
INFORME DE MODELO N:112546

► Certificado

(Mercosur) S - 728049

► Fotovalidación



Figura 7. Fotovalidación del Vehículo 2. Fuente: RTO, CENT, 2022

### Daños en el Vehículo 2

Se observaron fragmentos de vidrio roto en la zona del paragolpes delantero, y daños en el sistema de iluminación trasero derecho.



Figura 8. Vistas generales del Vehículo 2. Fuente JST, 2022



Figura 8. Detalles en sectores posterior (fotografía izquierda) y anterior (fotografía derecha) del Vehículo 2. Fuente JST, 2022

<b>Vehículo 3 (particular)</b>	<b>Tipo: Sedán</b>	
Categoría	M1: vehículo para transporte de pasajeros que no contengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Chevrolet	
Modelo	Meriva GLS 1.8 16V	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Autopista Dellepiane
	Desde	Avenida General Paz
	Hacia	Centro de CABA
Ubicación de daños	Sector anterior y posterior	
Descripción de daños	Hundimiento en sector frontal y posterior y rotura de vidrio luneta	

### *Daños en el Vehículo 3*

El Vehículo 3 presentó daños en el sector frontal, un hundimiento con rotura de paragolpes y deformación de capó. En el sector trasero, presentó daños de hundimiento en la carrocería y rotura de la luneta.





Figura 9. Daños en Vehículo 3. Fuente JST, 2022



Figura 10. Daños en Vehículo 3. Fuente JST, 2022

<b>Vehículo 4 (pasajeros)</b>	<b>Dominio: OON712</b>	<b>Tipo: Ómnibus articulado</b>
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	2008
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	O 500 UA
Año	2013	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	010-082
	Resultado	Apto
	Realizada	27/6/2022
	Vencimiento	27/12/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	40	
Empresa	DUVI Sociedad Anónima	
Interno	1058	
Seguro	Vencimiento	1/11/2022
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, diferencial urbano y suburbano
	Línea	86
	Origen	González Catán
	Destino	La Boca
Sentido de circulación	Vía	Autopista Dellepiane
	Desde	Avenida General Paz
	Hacia	Centro de CABA
Ubicación de daños	Anterior	
Descripción de daños	Abrasiones en el sector frontal inferior	

Resultado: Apto  
 Vencimiento: 27/12/2022  
 Observaciones: LÍNEA: 86 INTERNO: 1058  
 FICHA RCM AITA N°: 1555480  
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 420.0

► Certificado

(Mercosur) S - 839464

► Fotovalidación



Figura 9. Fotovalidación del Vehículo 4. Fuente RTO, CENT, 2022



### Daños en el Vehículo 4

El Vehículo 4 presentó abrasiones en el sector frontal inferior y en una de sus tres ópticas de lado izquierdo.



Figura 10. Daños en el Vehículo 4. 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 2

Certificado RUTA	A091294
Fecha de inscripción	4/1/2013
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 4

Número de empresa	9067
Fecha de inscripción	6/4/1999
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 2	Conducción efectiva	A determinar	A determinar	Ileso
Conductor 2	Vehículo 4	Conducción efectiva	A determinar	A determinar	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia		Conductor 2	Conductor 4
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema		
	Clase		
	Vencimiento		
LiNTI	Categoría	A determinar	A determinar
	Vencimiento		

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
15	Vehículo 4	Pasajeros y pasajeras	Con lesiones
A determinar	Vehículo 4	Pasajeros y pasajeras	Sin lesiones
1	Vehículo 1	Conductor	A determinar
1	Vehículo 3	Conductor	Con lesiones
1	Vehículo 3	Acompañante	Sin lesiones

### 2.4. Secuencia fáctica

Del análisis realizado sobre los datos preliminares con los que se cuenta hasta el momento, se estableció que a las 7:10 del lunes 12 de septiembre de 2022 los Vehículos 1, 2, 3 y 4 circulaban por la Autopista Dellepiane, desde Avenida General Paz hacia el centro de CABA.

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



Figura 10. Autopista Dellepiane, sentido de circulación de los Vehículos 1, 2, 3 y 4, hacia el centro de CABA. Abajo, detalle de fragmentos vítreos en calzada. Fuente: JST, 2022

A la altura de la calle Montiel, por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión múltiple en la que se reportaron involucrados 4 vehículos, de los cuales 3 se encontraban en el lugar al arribo de la JST. Se registraron restos de vidrio en la calzada (ver Figura 10). El Vehículo 2 (camión) presentó fragmentos vítreos en su paragolpes frontal y daños en una de sus ópticas traseras del sector derecho. Por otro lado, el Vehículo 3 (particular) presentó daños en su sector frontal y posterior correspondientes a impactos. Luego, el Vehículo 4 (ómnibus), presentó daños en su paragolpes delantero parte inferior y en una de sus ópticas del sector derecho. Hasta el momento no se encuentran confirmados los daños en el Vehículo 1.

Los vehículos posteriormente fueron movilizados hacia la banquina para permitir la circulación del tránsito. Al momento del arribo de la JST, los vehículos se encontraban

en la banquina de la autopista en el siguiente orden: primero el Vehículo 2, luego el Vehículo 3 y finalmente el Vehículo 4, tal como lo ilustra la siguiente figura. El Vehículo 1 se retiró luego del suceso, motivo por el cual no se cuenta con registro fotográfico.



Figura 12. Posición de los vehículos involucrados al arribo de la JST. 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:

- Los tres vehículos de los cuales se obtuvieron datos presentaron daños.
- Uno de los vehículos no se encontraba en el lugar del suceso al arribo de la JST.
- Se registraron fragmentos vítreos en la calzada del sentido de circulación el carril central de la Au. Dellepiane en sentido al centro de CABA.
- Se registraron fragmentos vítreos pertenecientes a otro vehículo en el paragolpes frontal del Vehículo 2.
- Se aguardan datos adicionales para complementar las etapas de registro y análisis.

## 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 8 A – Policía de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME).
- Autopistas Urbanas Sociedad Anónima.

### 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 al desempeño en la conducción
- Capacitaciones a conductores profesionales sobre conducción defensiva/preventiva
- Uso de tecnologías de seguridad en vehículos de transporte

### 4. LIMITACIONES

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

- Al arribo de la JST, la escena había sido modificada, lo cual afectó las posibilidades de una reconstrucción más precisa del suceso investigado. Uno de los vehículos ya no se encontraba en el lugar. Los otros tres habían sido desplazados de sus posiciones finales. El tránsito estaba habilitado, fluyendo de forma cargada y continua en dos de los tres carriles de interés, lo que impidió un relevamiento completo.
- Se requieren actividades adicionales de investigación y se aguarda información solicitada para complementar el proceso de recolección de datos y análisis.