



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 139. IP. Pasajeros. Colisión. Saladas. Corrientes

Fecha y hora: 8/12/2022 20:55

Vehículos: un ómnibus doble piso y un automóvil particular

Resultados: dos personas fallecidas y una persona lesionada

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-133205436- -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: 139.IP. Pasajeros. Colisión. Saladas. Corrientes. 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	9
2.2.3. DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	11
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	12
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO.....	12
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	13
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	17
3. OBSERVACIONES	17
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 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

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

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-2022-137394999-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 2014 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 8 de diciembre de 2022, un ómnibus doble piso (Vehículo 1) salía de la ciudad de Saladas, provincia de Corrientes, donde habían ascendido pasajeros, y se dirigía por la Ruta Nacional 118 hacia el cardinal noroeste con sentido hacia la Ruta Nacional 12 y con destino hacia la provincia de Buenos Aires. Al aproximarse al kilómetro 3, se

produjo el impacto entre su sector anterior y el lateral derecho de un automóvil particular (Vehículo 2), el cual se encontraba derrapando fuera del control de su conductor. A causa del impacto, los dos tripulantes de automóvil fallecieron. Además, una pasajera del ómnibus resultó con lesiones leves.



Figura 1. Imagen obtenida con posterioridad al suceso en la cual puede apreciarse las posiciones finales del Vehículo 1 y del Vehículo 2. Fuente: [Bomberos Voluntarios de Saladas](#), 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	Ruta
Configuración	Un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta



Medio	
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	En el área donde se produjo el impacto entre las unidades, se observó que el carril presentó un parche con hundimiento y agrietamiento.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

El suceso se desarrolló en un trayecto de la Ruta Nacional 118, el cual conecta la ciudad de Saladas con el cruce con la Ruta Nacional 12 conocido como “4 bocas”. La colisión sucedió más precisamente en el kilómetro 3, en la ciudad de Saladas, provincia de Corrientes, en las coordenadas -28.256375 -58.678188.

En dicho tramo, la ruta posee un trazado recto orientado de noroeste a sureste. El tránsito se moviliza en ambos sentidos de la vía a través de dos carriles separados por doble línea amarilla continua central. La superficie de la calzada es de asfalto y se encuentra delimitada por líneas blancas continuas en sus márgenes.

La vía tiene un ancho de 6,30 metros y se encuentra en buenas condiciones generales. Sin embargo, en el lugar de ocurrencia de la colisión, el carril de marcha por el cual se desplazaba el Vehículo 1 presenta un parche de 2 metros de ancho por 35 metros de largo total, dispuesto contra el margen noreste de la calzada, donde se registraron hundimientos y agrietamientos, además de un bache reparado.

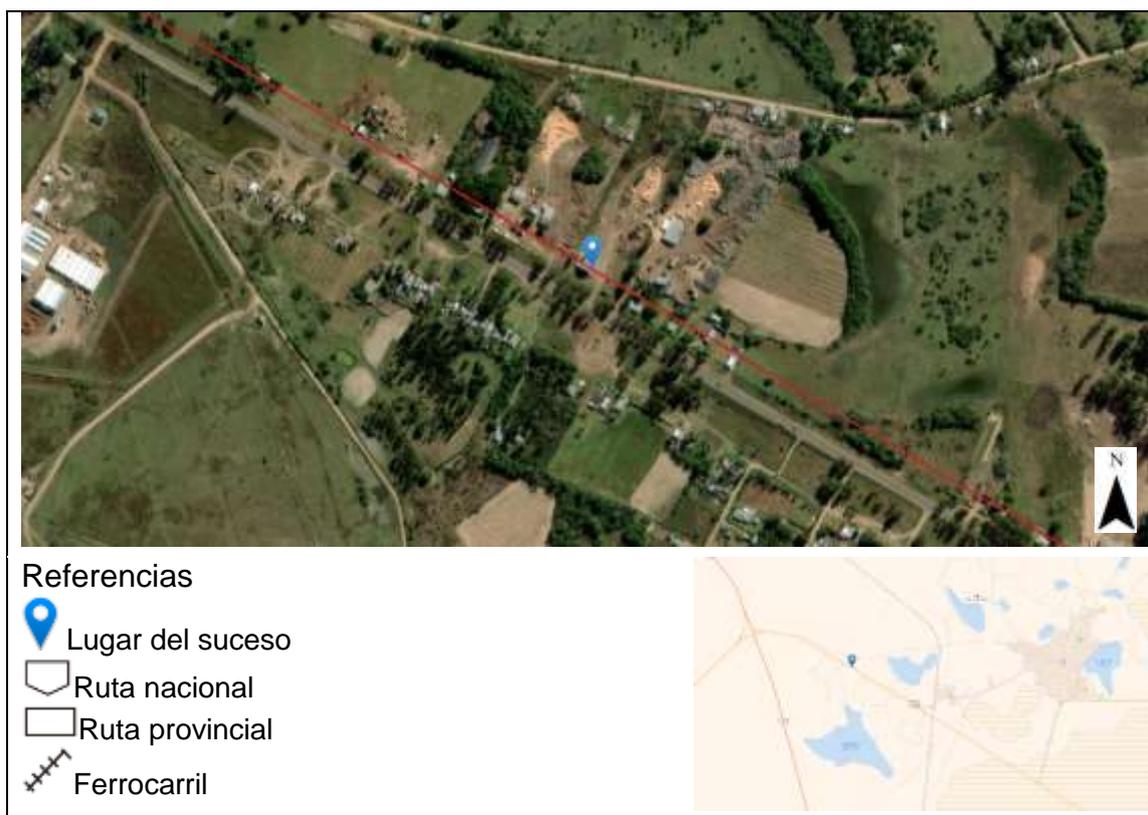


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2022

El tramo cuenta con banquetas de tierra con ripio a los lados. La del lado noreste presenta un ancho de 5,5 metros, y la del lado suroeste es de 4,2 metros de ancho.



Figura 3. Imagen panorámica del trayecto de la ruta donde se desarrolló el accidente con vista hacia la Ruta Nacional 12. Fuente: JST, 2022



Figura 4. Vista del bache observado en el parche en el carril de circulación del Vehículo 1 y localizado en el área de ocurrencia del impacto. Fuente: JST, 2022

Teniendo en cuenta el sentido de avance que previamente llevaba el Vehículo 1, se observaron las siguientes señales verticales desde la salida de la ciudad de Saladas hasta el sitio de ocurrencia del suceso.



Figura 5. Señales verticales cruzadas por el Vehículo 1 durante el desarrollo de su marcha con aproximación al sitio de ocurrencia del suceso. 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: AF387WC	Tipo: Ómnibus interurbano doble piso
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	Agrale
	Modelo	DP (doble piso)
Chasis	Marca	Scania
	Modelo	K440B6X2
Año	2022	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-063 RTO Buenos Aires
	Resultado	Apto
	Realizada	15/6/2022
	Vencimiento	15/12/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	60	
Empresa	Empresa San José SA (Rápido Tata)	
Interno	60522	
Seguro	Vencimiento	27/2/2023
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio ejecutivo
	Lista de pasajeros	Sí
	Origen	Saladas
	Destino	Buenos Aires
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 118
	Desde	Saladas, Corrientes
	Hacia	Ruta Nacional 12
Ubicación de daños	Anterior	



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

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó afectación de óptica derecha, rotura del paragolpes delantero en el sector derecho y astillamiento del cristal del parabrisas del lado del conductor. También se registraron afectaciones en el lateral anterior izquierdo del ómnibus.



Figura 7. Imagen del suceso en la cual se pueden apreciar los daños en el frente del Vehículo 1.

Fuente: [Bomberos Voluntarios de Saladas](#), 2022

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (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	Chevrolet	
Modelo	Classic	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 118
	Desde	A determinar
	Hacia	A determinar
Ubicación de daños	Lateral derecho	

Daños en el Vehículo 2

El automóvil presentó una pronunciada deformación en la zona central del lateral derecho con incidencia de derecha a izquierda, lo que generó que las puertas, zócalo, techo y parante central de dicho lado se adentraran al habitáculo.



Figura 8. Vistas de los daños y zona de impacto en el lateral derecho del 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 del vehículo involucrado 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	40
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	Turismo nacional
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	48	lleso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	35	Fallecido

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Agencia Nacional de Seguridad Vial, sede de Laferrere, La Matanza, Provincia de Buenos Aires	A determinar
	Sistema	Nacional	A determinar
	Clase	A.1, B.2, C.3, D.1, D.3, E.1	A determinar
	Vencimiento	3/8/2023	A determinar
LiNTI	Categoría	A2LD Interurbano Internacional de larga distancia A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre A2TR Interurbano Internacional de turismo	A determinar
	Vencimiento	6/7/2023	

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



Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
34	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones
1	Vehículo 1	Pasajera	Con lesiones
1	Vehículo 2	Acompañante	Fallecida

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.

El Vehículo 1 transitaba en horario nocturno por la Ruta Nacional 118 con dirección hacia el cardinal noroeste, dirigiéndose hacia el cruce con la Ruta Nacional 12. Al alcanzar la altura del kilómetro 3, embistió el lateral derecho del Vehículo 2, el cual, según información brindada por el personal policial, habría descrito una trayectoria preimpacto descontrolada con derrape a partir del esquite de un animal.

La colisión sucedió sobre el carril de circulación del Vehículo 1. Durante la secuencia del impacto, el Vehículo 1 frenó, maniobró hacia la derecha de su conductor y embistió con su frente al lateral medio derecho del Vehículo 2. Luego, continuó su trayectoria con dirección hacia la banquina noreste, donde finalmente se detuvo. El Vehículo 2 describió una trayectoria con rototraslación antihoraria y finalmente se detuvo también sobre la banquina noreste con su frente orientado hacia el cardinal noroeste.

A consecuencia del impacto, el conductor y la acompañante del Vehículo 2 fallecieron, mientras que una persona transportada en el Vehículo 1 resultó lesionada.

Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

El relato de la dinámica del suceso se realizó con ajuste a los elementos de interés accidentológico detectados en el lugar durante las tareas de procesamiento, los cuales se detallan a continuación.



En el lugar de colisión, en el borde noreste de la calzada, se verificó la presencia de una marca de neumático de 1,5 metros de largo que se proyecta hacia la banquina, luego de la cual se observaron marcas de fricción dentro del bache por espacio de 4,8 metros, las cuales continuaban oblicuas hacia la banquina acompañadas de restos materiales de las unidades dispersas sobre la vía.



Figura 9. Marca de neumático observada en el margen noreste de la ruta y en proximidad al punto de colisión. Fuente: JST, 2022



Figura 10. Marcas de fricción visualizadas a continuación de la impronta de neumático en el margen noreste de la ruta, producidas frente al acceso a un aserradero y generadas dentro del parche.

Fuente: JST, 2022



Estas últimas marcas fueron observadas frente al acceso a un aserradero instalado en el lugar. La dispersión de los restos de cristal alcanzó una proyección hasta varios metros más delante de dicha entrada que finaliza en un área donde se apreciaron manchas de fluido sobre la banquina que abarcaron un área de 4,4 metros de largo por 3,2 metros de ancho, quedando identificado así el lugar de detención final del Vehículo 2. Junto a él, se detuvo el Vehículo 1 sobre la misma banquina.



Figura 11. Manchas de fluido detectadas sobre la banquina noreste en el área de detención final del Vehículo 2. Fuente: JST, 2022



Figura 12. Imagen que muestra la posición final del Vehículo 2. Fuente: [Bomberos Voluntarios de Saladas](#), 2022



Figura 13. Imagen que muestra la posición final del Vehículo 1. Fuente: [Bomberos Voluntarios de Saladas](#), 2022

Desde la mancha antes mencionada, se observó una línea de fluido que siguió un patrón de derramamiento perpendicular a la ruta hasta el centro del carril noreste, y a partir de allí el mismo continuó sobre la vía con dirección hacia la ciudad de Saladas. Dichas manchas las produjo el derramamiento de algún líquido del motor del Vehículo 2 mientras fue retirado del lugar.



Figura 14. En la imagen se puede ver la marca de fluido desde el carril noreste de la ruta hasta el área donde se localizó la mancha de fluido en la banquina noreste. 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:

- El suceso se desarrolló en condiciones nocturnas de poca luminosidad
- Los elementos hallados en el lugar durante la investigación posibilitan determinar el sentido de circulación del Vehículo 1. Sin embargo, no se encontraron marcas que permitan establecer la trayectoria precolisión del Vehículo 2.
- En el área de la calzada donde se desarrolló la colisión, la vía presentó un parche con un bache reparado con hundimiento y agrietamiento.
- Durante la entrevista con el personal policial que intervino en el relevamiento del suceso, manifestaron la posibilidad de que el Vehículo 2, antes del impacto, haya experimentado una trayectoria descontrolada con derrape producto del esquivar de un animal que se habría cruzado en su línea de marcha.

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:

- Juzgado de Instrucción y Correccional de Saladas
- Comisaría Segunda de Saladas
- Bomberos Voluntarios de Saladas
- Hospital Regional María Auxiliadora de Saladas
- Tractor privado de un aserradero de Saladas

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:

- Condiciones de la vía y del entorno



4. LIMITACIONES

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

- Los daños en el Vehículo 1 no pudieron ser inspeccionados directamente por los investigadores de la JST porque ya había sido liberado por la Fiscalía actuante al momento de la intervención.
- Se espera información solicitada a diferentes organismos.