

# JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



## INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 148. IP. Pasajeros. Colisión. Mercedes. Corrientes

Fecha y hora: 30/1/2023 5:00 (UTC-3)

Vehículos: un ómnibus doble piso y un vehículo particular

Resultados: una persona fallecida, dos personas lesionadas y trece personas ilesas

Expediente: EX-2023-11739276- -APN-DNISAU#JST

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero  
la gente*



Ministerio de Transporte  
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 16/3/2023

En relación con el suceso ocurrido el 30/1/2023, 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: 148. IP. Pasajeros. Colisión. Mercedes. 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

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>6</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>7</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....</b>	<b>7</b>
<b>2.2. FACTORES FÍSICOS .....</b>	<b>8</b>
<b>2.2.1. VÍA Y ENTORNO .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....</b>	<b>12</b>
<b>2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....</b>	<b>16</b>
<b>2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....</b>	<b>16</b>
<b>2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....</b>	<b>16</b>
<b>2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....</b>	<b>17</b>
<b>2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....</b>	<b>21</b>
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>21</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>21</b>



## 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

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

A/D: A determinar

---

<sup>1</sup> 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-2023-15628222-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.
- Lista de pasajeros hallada durante la inspección vehicular del ómnibus dominio AC172JD, realizada en fecha 30/1/2023.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultó a la Asociación de Bomberos Voluntarios de Mercedes, quienes facilitaron parte de las fotografías que se incluyen en este informe.
- 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

## 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

Un ómnibus doble piso de la empresa Crucero del Sur (Vehículo 1) partió de la ciudad de La Plata en la provincia de Buenos Aires, con destino hacia la ciudad de Formosa,

en la provincia homónima. A las 5:00 transitaba por la Ruta Nacional 123 en una zona rural cercana a la ciudad correntina de Mercedes, transportando 13 pasajeros. A la altura del kilómetro 95, colisionó frontalmente contra una camioneta Nissan Frontier (Vehículo 2). Como resultado del suceso, falleció el conductor del Vehículo 2, mientras que su acompañante resultó con lesiones, al igual que el conductor del Vehículo 1. Los 13 pasajeros del ómnibus resultaron ilesos.



Figura 1. Las imágenes muestran las posiciones finales alcanzadas por los vehículos participantes de la colisión. Fuente: Asociación de Bomberos Voluntarios de Mercedes, 2023

## 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 cada sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
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	No

#### *Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial*

El suceso se desarrolló en un trayecto de la Ruta Nacional 123, el cual conecta la ciudad de Yofre con el cruce con la Ruta Nacional 119. La colisión sucedió en el kilómetro 95, en la ciudad de Mercedes, provincia de Corrientes, en las coordenadas -29.120848 -58.204191.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#). 2023

En dicho tramo, la ruta posee un trazado recto orientado de oeste a este. El tránsito se moviliza en ambos sentidos de la vía a través de dos carriles separados por línea blanca discontinua central. El carril ascendente conduce al cruce con la Ruta Nacional 119 y el carril descendente se orienta hacia la ciudad de Yofre. 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 6,90 metros y en ella no se observaron fisuras, baches o ahuellamientos que pudieran afectar la transitabilidad. Las banquetas a sus lados son de tierra cubiertas de vegetación baja. La banquina norte, que corresponde al sentido hacia la ciudad de Yofre, posee un ancho de 3,20 metros, mientras que la banquina sur, hacia el cruce con Ruta Nacional 119, es de 3,70 metros de ancho.



Figura 3. Imagen panorámica del trayecto de la ruta donde se desarrolló el accidente con vista hacia la ciudad de Yofre. Fuente: JST, 2023

Teniendo en cuenta el sentido de avance que previamente llevaba el Vehículo 1, se observaron las siguientes señales verticales desde la salida del cruce con la Ruta Nacional 119 hasta el sitio de ocurrencia del suceso.



Figura 4. Vista del puesto de control caminero y las señales cruzadas previamente por el Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

Teniendo en cuenta el sentido de avance que previamente llevaba el Vehículo 2, desde Yofré hacia la Ruta Nacional 119, se observó la siguiente señal vertical informativa del kilómetro 95 previo a la zona de colisión.



Figura 5. La imagen muestra la señal vertical informativa del kilómetro 95 visible para el Vehículo 2 antes de que se produjera la colisión. Fuente: JST, 2023

### 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: AC172JD	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 Marcopolo Modelo G7 1600	
Chasis	Marca Scania Modelo K400B	
Año	2017	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	070-112 Timec SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	11/11/2022
	Vencimiento	11/5/2023
	Estado	Vigente



Cantidad de asientos	36
Empresa	Turismo Parque SRL
Interno	2400
Seguro	Vencimiento 3/4/2023
	Estado Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio Sí
	Clase y modalidad Servicio público, ejecutivo
	Lista de pasajeros Sí
	Origen La Plata
Sentido de circulación	Destino Formosa
	Vía Ruta Nacional 123
	Desde Cruce con Ruta Nacional 119
Ubicación de daños	Hacia Yofre
	Anterior



Figura 6. Fotovalidación RTO. Fuente: RTO, CENT, 2023

### *Daños en el Vehículo 1*

En el Vehículo 1 se observaron daños por impacto contra el Vehículo 2: Rotura de paragolpes delantero, destrucción del cristal del parabrisas, deformación del parante izquierdo del parabrisas, desprendimiento del panel lateral anterior e inferior izquierdo, estallido de cristales anteriores izquierdos, plegamiento de panel de guardabarros y

panel lateral y anterior izquierdo, cortes en flanco de neumático delantero izquierdo, marcas de fricción en panel lateral izquierdo.

Por impacto contra elementos del lugar: Torsión de parante derecho del parabrisas, deformación de la escalera de acceso de conductores, afectación de compuerta del habitáculo de conductores.



Figura 7. Vista de los daños en el extremo frontal izquierdo del Vehículo 1 por causa de la colisión contra el Vehículo 2. Fuente: JST. 2023



Figura 8. Vistas de los daños en el lateral derecho del Vehículo 1 a causa del choque contra los arbustos del terreno por el cual despistó. Fuente: JST. 2023

Tabla 2. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Camioneta pick up cabina doble	
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	Nissan	
Modelo	Frontier	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 123
	Desde	Yofre
Ubicación de daños	Hacia	Cruce con Ruta Nacional 119
	Anterior	

### *Daños en el Vehículo 2*

En el Vehículo 2 se observó deformación en el extremo frontal izquierdo de la estructura con alcance hasta el habitáculo por el mismo costado. El impacto generó el desprendimiento de la rueda delantera izquierda con el sistema de dirección y amortiguación correspondiente.



Figura 9. Vista de los daños en el extremo frontal izquierdo del Vehículo 2 por causa del impacto contra el Vehículo 1. Fuente: JST. 2023



## 2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a la empresa transportista y al personal de conducción del vehículo involucrado en el suceso.

### 2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 3. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	89
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	Servicio público
	Turismo nacional
	Servicio ejecutivo
Jurisdicción	Nacional

### 2.3.2. Personal involucrado

Tabla 4. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	46	Lesionado
Conductor 2	Vehículo 1	Pausa operativa	Varón	24	lleso

Tabla 5. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2	
Porte	Centro emisor	Corrientes	
	Sistema	Nacional	
	Clase	D.3, E.1	A.1.3, D.1, D.3, E.1
	Vencimiento	26/5/2023	14/5/2023

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



## LINTI

Categoría	Pasajeros: Interurbano internacional de larga distancia Interurbano internacional de oferta libre Interurbano internacional de turismo	Pasajeros: Interurbano internacional de larga distancia Interurbano internacional de oferta libre Interurbano internacional de turismo
Vencimiento	13/9/2023	31/12/2023

Tabla 6. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
13	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones
1	Vehículo 2	Conductor	Fallecido
1	Vehículo 2	Acompañante	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.

El Vehículo 1 transitaba en horario de la madrugada con ambiente de oscuridad por la Ruta Nacional 123 dirigiéndose hacia la ciudad de Yofre y, al aproximarse a la altura del kilómetro 95, colisionó de manera frontal excéntrica contra el Vehículo 2, que previamente circulaba por el carril adyacente con dirección hacia el cruce con la Ruta Nacional 119.

El impacto se desarrolló en el carril de circulación del Vehículo 1, y a partir de allí el ómnibus se desvió hacia la derecha del conductor, cruzó la banquina adyacente a su carril de circulación original y se adentró en el terreno aledaño sobre el que describió una trayectoria de más de 90 metros sobre superficie ondulada e irregular, chocando arbustos en el proceso, hasta que finalmente se detuvo con el frente orientado hacia el norte. Por su parte, el Vehículo 2 describió una rototraslación posimpacto con



dirección hacia la banquina sur, donde adquirió su inmovilidad final, con el frente orientado en el sentido opuesto al de su marcha original.

*Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta*

La zona del impacto fue identificada a partir del hallazgo de diferentes marcas y manchas concentradas en un sector de la calzada donde se observaron hendiduras, fricciones y derramamiento de fluidos. Alrededor de dicha área se observó la dispersión de restos materiales y fragmentos de las unidades. El área de impacto fue localizada entonces sobre el carril de marcha del Vehículo 1.



Figura 10. Vista del área de ocurrencia del impacto desde la perspectiva del conductor del Vehículo 1.

Fuente: JST, 2023

Desde el sector del impacto, se observaron marcas de fricción de neumático, efracciones y manchas de fluido proyectadas hacia el cardinal sureste, las cuales se adentraron a la banquina sur hasta el lugar del terreno donde se verificó la detención final del Vehículo 2.



Figura 11. Marcas producidas por el Vehículo 2 durante su trayectoria posimpacto. Fuente: JST, 2023



Figura 12. Posición final del Vehículo 2. Fuente: Asociación de Bomberos Voluntarios de Mercedes, 2023

Desde el área de colisión, se observaron también marcas de fricción de neumático y efracciones proyectadas hacia el cardinal noroeste, las cuales cruzaron la banquina norte y se adentraron de forma curva al terreno aledaño extendiéndose por más de 90 metros hasta el lugar del terreno donde se verificó la detención final del Vehículo 1.



Figura 13. Marcas producidas por el Vehículo 1 durante su trayectoria posimpacto. Fuente: JST, 2023

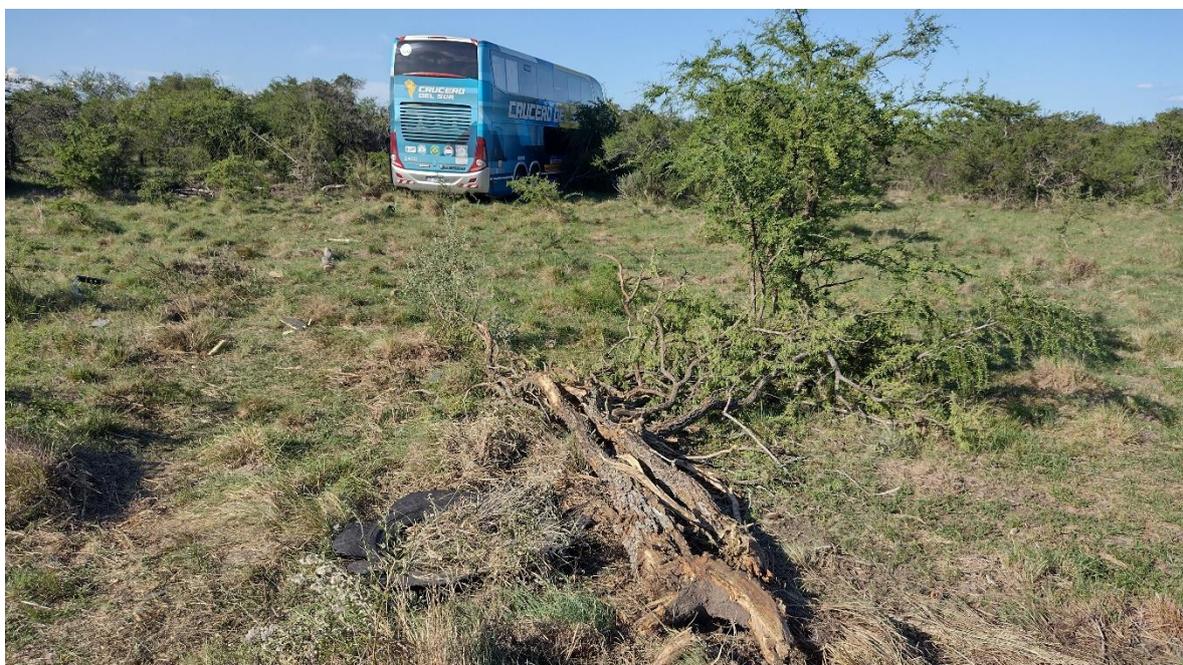


Figura 14. La imagen muestra las marcas producidas por el Vehículo 1 durante su trayectoria posimpacto hasta el lugar de detención final. Fuente: JST, 2023

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 y de poca luminosidad
- Los elementos hallados en el lugar durante la investigación posibilitan determinar que el impacto sucedió en el carril de marcha del Vehículo 1



- Los daños observados y analizados en los vehículos protagonistas de la colisión permiten establecer que se trató de impacto frontal excéntrico

## 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 de Investigación Rural y Ambiental de Mercedes
- Comisaría Seccional Segunda de Mercedes
- Escuadrón de Seguridad Vial de Gendarmería Nacional
- Asociación de Bomberos Voluntarios de Mercedes
- Servicio de Emergencias 107 del Hospital Las Mercedes
- Municipalidad de Mercedes
- Municipalidad de Yofre

## 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:

- Los datos obtenidos durante la investigación y su análisis no sugieren potenciales temas de interés de seguridad operacional.

## 4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por las condiciones del trabajo de campo debido a que, al arribo de la JST al lugar del suceso, la escena había sido modificada por tareas de asistencia, rescate y remoción de una de las unidades.