

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-121710048- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 188. IP. Pasajeros. Colisión. Floresta. CABA

Resultados: 2 personas lesionadas

Fecha y hora: 10 de octubre de 2023 9:15 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus urbano y 1 vehículo compacto

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24/11/2023

En relación con el suceso ocurrido el 10/10/2023, 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

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: 188. IP. Pasajeros. Colisión. Floresta. 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	4
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	6
1. ACCIONES DESARROLLADAS	7
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	7
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	7
2.2. FACTORES FÍSICOS	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	14
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	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 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

A/D: A determinar

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-2023-123473833-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 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

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 10 de octubre de 2023, en la Avenida Juan B. Justo al 5900, en la intersección con la calle Helguera, en el barrio de Floresta, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se produjo una colisión entre un ómnibus urbano (Vehículo 1) y un vehículo compacto (Vehículo 2) que circulaban por la Avenida Juan B. Justo desde calle Cuenca hacia calle Helguera. Como consecuencia del accidente se registraron dos personas lesionadas y daños en los vehículos.



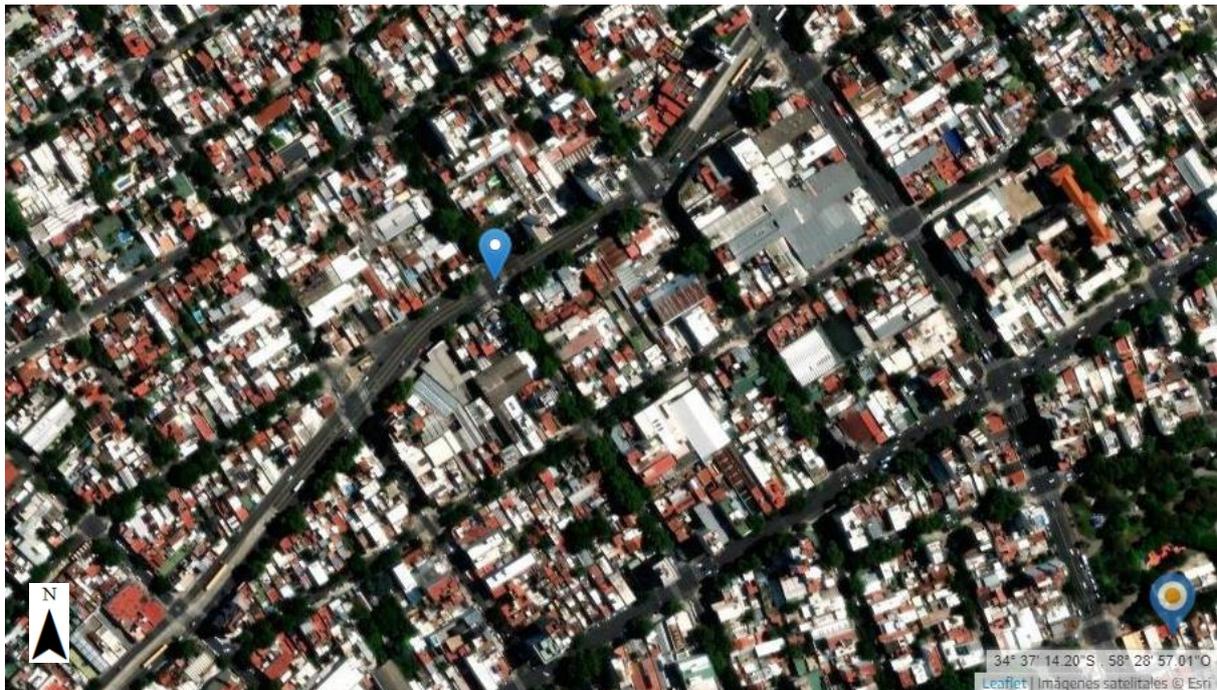
Figura 1. Posiciones finales de los vehículos. Fuente: JST, 2023

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

El suceso tuvo lugar sobre la Avenida Juan. B. Justo, en la intersección con la calle Helguera, en el barrio de Floresta, CABA, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.619829, -58.478339.



Referencias

-  Lugar del suceso
-  Límite interdepartamental

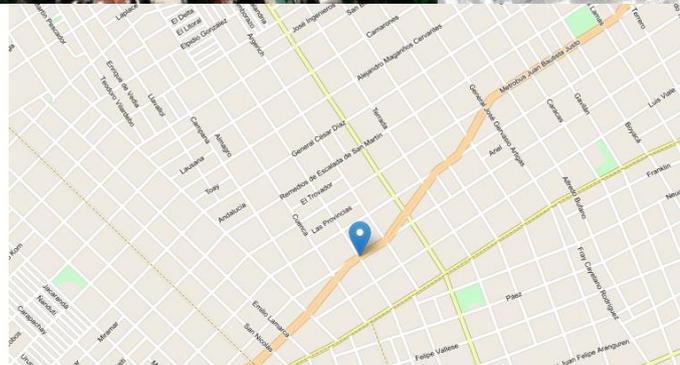


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, localización [Localización IGN](#) , 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Calzada de doble sentido de circulación, con tres carriles por mano: uno central exclusivo para Metrobús y dos para tránsito general



Medio	
Geometría del tramo	Curva e intersección +
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La Avenida Juan B. Justo se encuentra constituida por una calzada única con doble sentido de circulación y tres carriles por mano. En el centro de la calzada se desarrolla el sistema Metrobús, con un carril exclusivo para cada sentido, y en los márgenes externos de la calzada se ubican dos carriles sin restricción al tránsito para cada sentido, uno hacia el barrio de Villa General Mitre (hacia calle Helguera) y el opuesto hacia el barrio de Monte Castro (hacia calle Cuenca).

En el tramo donde ocurrió el suceso, la geometría de la vía es curva, con una intersección en forma de cruz con la calle Helguera. La calzada de la mano hacia el barrio de Villa General Mitre presenta un ancho de 12 m. En cada mano el carril del sistema Metrobús se encuentra separado de los carriles sin restricción de tránsito por delimitadores cementicios.

Para la mano con sentido hacia el barrio de Villa General Mitre, se relevó señalización horizontal y vertical presente en la zona del suceso. Entre ellas, doble línea amarilla continua separadora de manos, líneas blancas discontinuas y continua separadora de carriles, senda peatonal, flecha blanca indicadora de sentido de circulación, leyenda "BUS", cartel de prohibido de girar a la izquierda y carteles nomencladores de vías de



circulación con flecha de sentido del tránsito. La intersección se encuentra semaforizada.



Figura 3. Características de la vía en el sentido hacia el barrio de Villa General Mitre. Fuente: JST, 2023



Figura 4. Cartelería de prohibido girar a la izquierda, de calles y alturas. 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 urbano)	Dominio: AD506NO	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 Autobus SA	
	Modelo Piso bajo	
Chasis	Marca Mercedes Benz	
	Modelo OH 1721 L-SB/62	
Año	2019	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	020-084 Inspección Técnica San Justo SA
	Resultado	Apto
	Realizada	16/8/2023
	Vencimiento	16/2/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	26	
Empresa	Juan B. Justo SATCI	
Seguro	Vencimiento	25/8/2024
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	34
	Ramal	Liniers - Palermo
Sentido de circulación	Vía	Juan B. Justo
	Desde	Cuenca
	Hacia	Helguera
Ubicación de daños	Anterior	



Figura 5. Fotovalidación del ómnibus dominio AD506NO. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

El ómnibus presentó deformación y rotura de alma de paragolpes extremo derecho y parabrisas con un sentido de la fuerza actuante desde el sector anterior al sector posterior, que generó mayoritariamente la resistencia con la estructura del Vehículo 2.



Figura 6. Daños producidos en el Vehículo 1 por el impacto con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2023



Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Compacto	
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	Fiat	
Modelo	Mobi Like 1.0	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Juan B. Justo
	Desde	Cuenca
	Hacia	Helguera
Ubicación de daños	Lateral izquierdo y techo	

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 adquirió daños y rotura de puertas, ventanillas, espejo retrovisor y techo, con un sentido de la fuerza actuante desde el lateral izquierdo hacia el lateral derecho.



Figura 7. Daños producidos en el Vehículo 2. 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 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	2065
Fecha de inscripción	7/1/1997
Clase y modalidad	Servicio público
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	46	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A/D	Lesionado

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductora 2
Porte	Centro emisor	San Justo
	Sistema	Nacional
	Clase	A/D
	Vencimiento	A/D
LiNTI	Categoría	A1OL, A1TP, A1TR, A2LD, A2OL, A2TR
	Vencimiento	16/8/2024
		No cuenta con la licencia nacional de conducir transporte interjurisdiccional

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
A/D	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones

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



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.

Por la Avenida Juan B. Justo circulaba por el sector de tránsito general, desde el barrio de Monte Castro hacia el barrio de Villa General Mitre, el Vehículo 2, y el Vehículo 1 circulaba sobre el carril exclusivo del sistema Metrobus en igual sentido.

Al llegar a la intersección con la calle Helguera, el Vehículo 2 comenzó a realizar un giro hacia su izquierda y fue impactado por el Vehículo 1. La zona de colisión quedó determinada por el inicio de la huella de arrastre generada por el Vehículo 1 a causa del impacto.

Luego de la colisión, ambos vehículos se desplazaron solidarios en dirección hacia la mano opuesta por un espacio de 6,4 metros. Luego, el Vehículo 2 realizó un giro antihorario hasta obtener su posición de reposo sobre los carriles sin restricción de tránsito, y el Vehículo 1 finalizó sobre el carril del Metrobus, de la mano con sentido al barrio de Monte Castro.



Figura 8. Inicio de huella de arrastre correspondiente al Vehículo 2. Fuente: JST, 2023



Figura 9: Finalización de huella de arrastre correspondiente al Vehículo 2. Fuente: JST, 2023



Figura 10: Posiciones finales de los vehículos participantes en el suceso. 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 Vehículo 2 giró a su izquierda para incorporarse a la calle Helguera
- El conductor del Vehículo 1 realizó una maniobra de esquite hacia su izquierda
- La avenida Juan B. Justo cuenta con señalización que prohíbe el giro a la izquierda
- Las condiciones climáticas y de visibilidad eran buenas

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 vecinal 11-A
- Gabinete científico de la policía de la ciudad
- Bomberos de la ciudad
- Agentes de tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



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:

- Aspectos vinculados a la seguridad de las vías de tránsito y condiciones de circulación
 - Señalización
 - Ubicación de señales verticales

4. LIMITACIONES

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

- No se pudo entrevistar a los conductores
- Se requieren actividades adicionales de investigación para complementar el registro de datos y análisis.