

Informe preliminar

Expediente: EX-2023-136958483- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 193. IP. Pasajeros. Choque. Miguel Ortiz. Salta

Resultados: daños materiales, sin personas lesionadas

Fecha y hora: 12 de noviembre de 2023, 7:50 (UTC-3)

Vehículos: un ómnibus doble piso

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 26 de febrero de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 12/11/2023, 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 N.º 27.514. 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: 193. IP. Pasajeros. Choque. Miguel Ortiz. Salta. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
MODELO, MÉTODO Y OBJETIVO	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	6
1. ACCIONES DESARROLLADAS	7
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA	7
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO.....	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	11
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	14
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	14
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	14
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	15
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 fue creado en el año 2019 en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación a partir de la Ley N.º 27.514, 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

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 relevamiento y entrevista a testigos del suceso y la recopilación de material audiovisual (fotografías y videos) sobre el estado final del vehículo, del inmueble, personas involucradas y tareas de remoción.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2023-138428399-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 consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI.
- Se remitieron pedidos de información por nota a ANSV, CNRT y a la fiscalía interviniente.

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 tuvo lugar el 12 de noviembre de 2023, cuando un ómnibus doble piso que circulaba por calle Matienzo, en sentido oeste a este, en la ciudad de Salta, al llegar a la intersección con calle Dean Funes su conductor perdió el control de la unidad, subió a la vereda, impactó con la edificación de una casa de dos pisos, un árbol y un poste del tendido eléctrico ubicados en la acera de la esquina del cruce. Como resultado del accidente, se registraron daños materiales en el vehículo y los elementos impactados.



Figura 1. Vista desde calle Matienzo de la posición final del ómnibus después del choque. Fuente: [Diario digital Informat Salta](#), 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 lugar del accidente consiste en una intersección en cruz entre las calles Matienzo y Dean Funes, en una zona urbana de la ciudad de Salta. El sitio se ubica en las coordenadas geográficas -24.756723, -65.408151.



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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Calle
Configuración	Ambas calles con una calzada con doble sentido de circulación
Geometría del tramo	Intersección tipo +

Medio	
Material superficie	Hormigón o concreto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	A determinar
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	No
Semáforo	No
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

Calzada:

- Calle Matienzo: presenta una calzada única con doble sentido de circulación, con un trazado de oeste a este (sentido Barrio Miguel Ortiz a Barrio General Mosconi) y viceversa. Cuenta con un ancho de 7,9 metros, la cual se hallaba seca y limpia al momento del suceso. Se encontraba conformada hacia el oeste de la intersección por hormigón y al este por carpeta asfáltica.
- Calle Dean Funes: la calzada es única, conformada de concreto, con un ancho de 10 metros y con doble sentido de circulación de sur a norte (sentido Barrio Miguel Ortiz a Barrio Lamadrid) y viceversa.

Costados de la calzada: ambas calles presentaban veredas hacia los costados. En la esquina donde se produjo el choque, la acera de calle Matienzo medía 3,4 metros y la de Dean Funes 2,9 metros. Contaba con ochava de 5,1 metros.

Señalización: no se observó señalización horizontal ni vertical en ninguno de los sentidos, previo a la intersección de las calles.



Figura 3. Calle Matienzo desde el centro de la intersección con vista este a oeste. Fuente: JST, 2023

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre el vehículo involucrado en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo (pasajeros)	Dominio: JQL908	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	Sudamericanas
	Modelo	DP (doble piso)
Chasis	Marca	Scania
	Modelo	K380 B6X2
Tacógrafo	Continental	
Año	2011	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	120-029: Planta Revesa SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	6/9/2023

	Vencimiento	6/1/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	62	
Empresa	Viajes y Turismo El Petiso SRL	
Interno	2	
Seguro	Vencimiento	7/9/2024
	Estado	Vigente
Servicio no regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Turismo nacional. Lanzadera.
	Lista de pasajeros	Sí
	Origen	Palpalá, Jujuy
	Destino	Ciudad de Salta
Sentido de circulación	Vía	Calle Matienzo
	Desde	Barrio Miguel Ortiz
	Hacia	Barrio General Mosconi
Ubicación de daños	Lateral izquierdo	



Observaciones:

LÍNEA: 70059TU INTERNO: 2
 FICHA RCM AITA N°: 2648998
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 600.0
 ICM (CIC) 63140

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
010401	L	Sistema de Dirección > Barras, Brazos y Amortiguadores de Dirección > Extremos de dirección - Rótulas con juego	juego en extremo lado derecho barra larga

Figura 4. Fotovalidación de RTO del Vehículo 1 y anomalías detectadas. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

Los daños se localizan en las partes frontal y lateral izquierdo del vehículo, con deformaciones por impacto en el sector superior de la carrocería (piso y techo), con rotura y desprendimiento del parabrisas delantero superior y ventanas laterales, desprendimiento parcial de espejo retrovisor izquierdo, fracturas en parabrisas de piso inferior y marcas de arrastre de fricción en sector izquierdo de carrocería con sentido de adelante hacia atrás.



Figura 5. Daños en el Vehículo 1. Fuente: [El Tribuno Salta](#), 2023

Tabla 3. Documento Universal de Transporte, servicio no regular

Empresa contratada	
Nombre	Viajes y Turismo El Petiso SRL
Clase y modalidad	Turismo nacional. Lanzadera
Número de DUT	70059-1061669
Fecha inicio de servicio	11/11/2023
Fecha fin de servicio	12/11/2023
Origen	Palpalá, Jujuy

Empresa contratada	
Destino	Ciudad de Salta
Conductor	
Declarado	Coincide

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	70059
Fecha de inscripción	8/5/2018
Clase y modalidad	Turismo nacional, contratado interurbano
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	33	Ileso
Conductor 2	Vehículo 1	Pausa operativa	Varón	42	Ileso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
Centro emisor	Sede Norte	Sede Norte
Porte	Sistema	Nacional
	Clase	E.1, D.3, D.1, A.1.3
Vencimiento	7/8/2025	18/10/2025

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

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
LiNTI	Categoría	<ul style="list-style-type: none"> • Interurbano internacional de larga distancia • Interurbano internacional de oferta libre • Interurbano internacional de turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Interurbano internacional de larga distancia • Interurbano internacional de oferta libre • Interurbano internacional de turismo
Vencimiento		31/12/2023	31/12/2023

Personal de tránsito de la Secretaría de Movilidad Ciudadana de Salta efectuaron en el lugar del suceso pruebas de alcoholemia a los conductores a las 8:31 y 8:33, que arrojaron como resultado 0,0 g/l para ambos.

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.

Momentos previos al suceso, el ómnibus doble piso circulaba con sentido oeste a este por calle Matienzo del Barrio Miguel Ortiz, en dirección hacia el Barrio General Mosconi, en la provincia de Salta. Por motivos que se encuentran bajo investigación, al llegar a la intersección con la calle Dean Funes, el conductor perdió el dominio del vehículo y se desplazó hacia la esquina noreste, de forma oblicua, y ascendió a la vereda.

Luego, impactó con su parte anterior izquierda un árbol, un poste del tendido eléctrico y la edificación de la planta superior de una casa, situada en Matienzo 598. Los impactos tuvieron lugar en la esquina del referido cruce (ver Figura 6). Producto del choque, el ómnibus doble piso quedó encastrado en la edificación del inmueble, sobre sus ruedas y con su frente hacia el este (ver Figura 7).

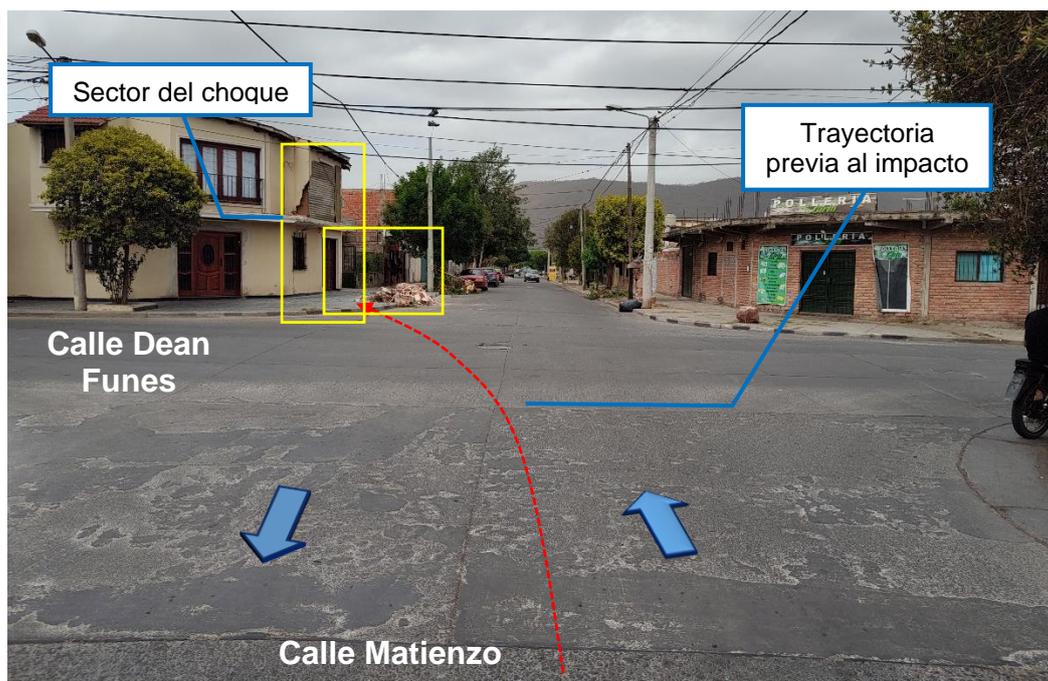


Figura 6. Trayectoria del ómnibus hasta el sitio del choque. Fuente: JST, 2023



Figura 7. Posición final del ómnibus encastado en la estructura edilicia producto del choque. Fuente: [Diario digital Ahora Salta](#), 2023

Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- En la escena del suceso no se hallaron huellas e indicios que denoten alguna maniobra evasiva efectuada por el conductor a fin de evitar el choque.
- Hubo una pérdida de dominio del vehículo previo al choque.
- En el lugar relevado no se observaron rastros e indicios que sugieran alguna falla mecánica en el vehículo, al menos en el sistema de dirección o neumáticos, durante la trayectoria previa al choque.
- No se constató evidencia que dé cuenta de la participación de terceros.

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 y de información fueron:

- Observatorio Provincial de Incidentes y Seguridad Viales de Salta (OPRIV).
- Comisaría 3 del Barrio Tres Cerritos.
- Fiscalía Penal 2 de Salta.
- Interno 997 del Sistema de Atención Médica de Emergencias y Catástrofes (SAMEC).
- Secretaría de Movilidad Ciudadana de la Municipalidad de Salta.
- Interno 2257 del Departamento de Bomberos de la Policía de Salta.
- Subsecretaría de Prevención y Emergencias de la Municipalidad de Salta.
- Empresa Distribuidora de Electricidad de Salta SA.

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:

- Duración / configuración de la tarea de conducción, pausas, descansos o gestión de fatiga [AC111]
- Elementos asociados a la distracción en la conducción [AC112]

- Tecnologías ADAS [VH122]

4. LIMITACIONES

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

- Al arribo de la JST al sitio del suceso, la escena del accidente ya había sido modificada y el vehículo había sido retirado del lugar, por lo que en este lapso se pudieron haber perdido o desnaturalizado indicios o evidencia material de interés accidentalológico sustancial para una reconstrucción más precisa del suceso investigado.
- El vehículo no pudo ser inspeccionado debido a que, al momento del arribo de la JST al lugar del suceso, éste ya había sido entregado por la fiscalía a la empresa y fue removido, por lo que no pudieron constatarse de forma directa los daños, sistemas de seguridad y otras condiciones del ómnibus.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE