

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-04458692- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 206. IP. Pasajeros y cargas. Colisión. Sebero. CABA

Resultados: 7 personas lesionadas y 2 personas fallecidas

Fecha y hora: 12 de enero de 2024 9:22 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión sebero y 1 ómnibus urbano

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 9/2/2024

En relación con el suceso ocurrido el 12/1/2024, 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: 206. IP. Pasajeros y cargas. Colisión. Sebero. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

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	11
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	17
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	17
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	22
3. OBSERVACIONES	23
4. LIMITACIONES.....	23

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 N.º 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 N.º 27.514, 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; MAPRIAAC, 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

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

SAME: Servicio 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-2024-14953194-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 los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas y en las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción
- Se obtuvieron, en el lugar del suceso, información de las personas involucradas por parte de la policía

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 en la mañana del lunes 12 de enero de 2024, en el barrio de Balvanera de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, más precisamente en la intersección de las calles Viamonte y Paso. Por razones que se investigan,

colisionaron un camión que transportaba sebo (Vehículo 1) y circulaba por la calle Paso en dirección hacia calle San Luis y un ómnibus urbano (Vehículo 2) que circulaba por la calle Viamonte en dirección hacia la calle Larrea. Como consecuencia del accidente, se registraron 2 personas fallecidas, 7 personas lesionadas y daños en los vehículos.



Figura 1. Posición final de los vehículos involucrados. Se observa una estructura montada en la senda peatonal que cubre la ubicación de las personas fallecidas. Fuente: JST, 2024

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 en la intersección de las calles Viamonte y Paso, en el barrio de Balvanera, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas: -34. 6009623, -58.4034455.



Referencias

Lugar del suceso

Edificio de salud

Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Calle

Medio	
Configuración	Único sentido de circulación en ambas calzadas
Geometría del tramo	Intersección tipo +
Material superficie	Asfalto
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	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Al momento del relevamiento el semáforo se encontraba en funcionamiento

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso, la geometría de la vía es recta, con una intersección en forma de cruz entre las calles Viamonte y Paso.

La calle Viamonte presenta un sentido de circulación, de oeste a este, hacia la calle Larrea. La calzada presenta un ancho de 8,7 metros (m) entre veredas, y como señalización horizontal se relevó línea transversal de detención y senda peatonal.

La calle Paso presenta un sentido de circulación, de sur a norte, hacia la calle San Luis. La calzada presenta un ancho entre aceras de 8,7 m, y como señalización horizontal se relevó línea transversal de detención y senda peatonal.

Como señalización vertical, la intersección cuenta con carteles nomencladores de vías de circulación con flecha de sentido del tránsito. La intersección posee semaforización vehicular y peatonal con un sistema de dos tiempos.



Figura 3. Características de la calle Viamonte en el sentido hacia la calle Larrea. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Características de la calle Paso en el sentido hacia la calle San Luis. Fuente: JST, 2024

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		Dominio: WII870	Tipo: Camión rígido
Categoría	N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los tres mil quinientos kilogramos, pero inferior o igual a los doce mil kilogramos		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	LS 1114		
Año	1987		
Tipo de caja	TCABVOLC (caja abierta volcadora)		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	010-083 Good Control SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	11/12/2017	
	Vencimiento	11/6/2018	
	Estado	Vencida	
RUTA	Validación	No	
	Clase de carga habilitada	No aplica	
Ubicación de daños	Anterior y lateral izquierdo		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	Sebo	
	Origen	LaFerrere, Provincia de Buenos Aires	
	Destino	CABA	
Sentido de circulación	Vía	Paso	
	Desde	Calle Tucumán	
	Hacia	Calle San Luis	



Observaciones:

OPERADOR: MUZZUPAPPA GABRIEL JOSE

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020401	L	Tren Delantero, Trasero, Suspensión > Abrazadera Central de Montaje > Fijación Defectuosa o Floja (Rota o Faltante)	
030409	L	Frenos > Flexibles, Pulmones, Levas, Campanas y Cintas > Campana, Disco, Mordazas, Guarniciones, Cintas, Pastillas - Desgaste Visible o Roturas	

Figura 5. Fotovalidación y anomalías del camión dominio WII870 al momento de la última revisión en 2017. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó deformaciones por contacto directo en el lateral izquierdo que afectaron: guardabarros, paragolpes, capó, óptica y puerta. El sentido de la fuerza de deformación actuante en la colisión fue desde el lateral izquierdo hacia el lateral derecho.



Figura 6. Daños del Vehículo 1 originados en la colisión con el Vehículo 2. La flecha indica el sentido de la fuerza actuante. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2	Dominio: AG296GP	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	Todobus
	Modelo	Pompeya
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	38-MT 17.0 LE V 6200 6.7 5
Año	2023	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-025 CAISA
	Resultado	Apto
	Realizada	8/11/2023
	Vencimiento	8/5/2024
	Estado	Vigente

Cantidad de asientos	35	
Empresa	Colectiveros Unidos SAIF (CUSA)	
Interno	4067	
Seguro	Vencimiento	1/1/2025
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	99
	Ramal	Liniers - Retiro
Sentido de circulación	Vía	Viamonte
	Desde	Av. Pueyrredón
	Hacia	Calle Larrea
Ubicación de daños	Anterior y lateral derecho	



Figura 7. Fotovalidación del ómnibus dominio AG295GP al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó daños directos en el tercio derecho del sector anterior, como también daños indirectos y directos en lateral derecho. En el sector anterior resultaron dañados: frente, paragolpes, óptica, parabrisas y parante. El lateral derecho presentó daños indirectos en puerta delantera de ascenso y directos, a causa del contacto con la puerta izquierda y con el conductor y/o ocupante del Vehículo 1, en parte del lateral y ventanillas.



Figura 8. Daños del Vehículo 2 originados en la colisión con el Vehículo 1. La flecha indica el sentido de la fuerza actuante. Fuente: JST, 2024



Figura 9. Daños en el lateral derecho del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 10. Daños en el Vehículo 2 asociados con la puerta izquierda y uno de los ocupantes del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

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 1

Certificado RUTA	A503650
Fecha de inscripción	3/4/2018
Tipo de transportista	A determinar
Categoría del transportista	A determinar

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	23306
Fecha de inscripción	14/4/1999
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	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A/D	Fallecido
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	36	Lesionado

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Hurlingham	San Justo
	Sistema	Nacional	Nacional
	Clase	B	B, D
	Vencimiento	19/10/2028	21/6/2025
LiNTI	Categoría	No cuenta con la licencia nacional de conducir de transporte interjurisdiccional	Transporte de pasajeros
	Vencimiento	No	31/12/2024

Al conductor del Vehículo 2 se le realizó la prueba de alcoholemia por aire espirado, la cual arrojó resultado negativo. Asimismo, se le realizaron pruebas químicas orientativas de drogas de abuso en orina, que arrojaron resultado positivo en cocaína.

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del vehículo	Estado
1	Vehículo 1	Ocupante	Fallecido
1	Vehículo 1	Ocupante	Con lesiones
5	Vehículo 2	Pasajeros	Con lesiones
A/D	Vehículo 2	Pasajeros	Sin lesiones

Los ocupantes del Vehículo 1 se encontraban viajando en la caja de carga

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.

Sobre la calle Paso circulaba el Vehículo 1 con sentido hacia la calle San Luis y sobre la calle Viamonte circulaba el Vehículo 2 con sentido hacia la calle Larrea.

En el centro teórico de la intersección de ambas calles, se produjo el impacto entre el tercio anterior del lateral izquierdo del Vehículo 1 y el tercio derecho del sector anterior del Vehículo 2. Lo expresado quedó determinado por el ángulo de colisión estimado a partir de las deformaciones de ambos vehículos y el conjunto de huellas precolisión y poscolisión.

El conductor del Vehículo 2 realizó una maniobra de frenado y esquite previo a la colisión, la cual quedó evidenciada por las huellas de los neumáticos delanteros.



Figura 11. Huellas que evidenciaron la maniobra precolisión del conductor del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Luego del impacto, el Vehículo 2 continuó su trayectoria por la calle Viamonte y finalizó a 89 m de la zona de colisión.



Figura 12. Posición final del Vehículo 2 sobre la calle Viamonte. Fuente: JST, 2024

A causa del impacto, el Vehículo 1 realizó una rototraslación horaria sobre la calle Viamonte. Este movimiento se evidenció por las huellas del tipo brochazo que gradualmente se transformaron en huellas de arrastre.



Figura 13. Huellas del tipo brochazo a partir de la zona de colisión y comienzo de la rototraslación horaria. Fuente: JST, 2024



Figura 14. Las huellas del tipo brochazo exhibían continuación con las huellas de arrastre generadas durante el desplazamiento posimpacto del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

El conductor y un ocupante que se encontraba en la caja de carga del Vehículo 1 salieron despedidos durante la rototraslación poscolisión y al menos uno de ellos impactó contra el lateral derecho del Vehículo 2. Lo expresado quedó determinado por los daños en las ventanas del lateral derecho del Vehículo 2 y la posición final de ambos cuerpos sobre la calzada de la calle Viamonte.



Figura 15. Posición final del Vehículo 1 y dos de sus ocupantes. Las carpas indican la posición final de las dos personas fallecidas en el suceso Fuente: JST, 2024

La intersección cuenta con semáforos que indican la prioridad de paso.

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

- La prioridad de paso en la intersección se encuentra regulada por semáforos
- El conductor del Vehículo 2 realizó una maniobra de frenado y esquive
- El Vehículo 1 luego de la colisión realizó un movimiento de rototraslación hacia su derecha, desplazándose sobre la calle Viamonte en dirección hacia la calle Larrea
- En el Vehículo 1 se trasladaban dos personas en la caja de carga
- El conductor y un ocupante salieron despedidos del Vehículo 1 y fallecieron

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 37, Secretaría 129

- Comisaría vecinal 3C
- Gabinete Científico Área 1 Este
- Bomberos de la Ciudad
- Agentes de tránsito de la Ciudad

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 / medio ambiente de trabajo en conductores profesionales de transporte [AC11]
- Evaluaciones vinculadas a la aptitud psicofísica para la conducción [AC121]
- Planificación de las operaciones [AC21]
- Factores organizacionales vinculados a los ocupantes de las unidades [AC3]
- Uso del cinturón de seguridad [AC31]
- Traslado de personas en lugares no destinados para tal fin [AC33]
- Antigüedad del parque automotor [VH14]
- Control / fiscalización RTO [VH15]
- Aspectos vinculados a los remolques / la carga transportada [VH16]
- Señalización lumínica [VC133]
- Gestión de controles en la circulación [VC21]

4. LIMITACIONES

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

- Se encuentran pendientes distintas actividades de investigación, como entrevistas, ampliación de inspecciones y procesamiento de nueva información recibida, para complementar las etapas de registro y análisis
- No se pudo inspeccionar el interior de los vehículos al momento del relevamiento accidentológico en el lugar del suceso

- Se encuentra pendiente el acceso a información sobre el paso de los vehículos en el cruce semaforizado

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE