

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-40331733- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 222. IP. Pasajeros. Colisión múltiple. Au. 25 de Mayo II. CABA

Resultados: 5 personas lesionadas

Lugar: Autopista 25 de Mayo y Pichincha

Fecha y hora: 18 de abril de 2024 08:15 (UTC-3)

Vehículos: 1 minibús y 2 vehículos particulares

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30/5/2024

En relación con el suceso ocurrido el 18/4/2024, 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](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: 222. IP. Pasajeros. Colisión múltiple.

Au. 25 de Mayo II. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>8</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>	<b>8</b>
2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....	8
2.2. FACTORES FÍSICOS .....	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO .....	10
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....	12
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 .....	17
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	18
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	19
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>20</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>20</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 Economía, creado en el año 2019 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 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; 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

SAME: Servicio Atención Médica de Emergencia

AUSA: Autopistas Urbanas S.A

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-2024-41913015-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 18 de abril de 2024, a las 8:15 aproximadamente, a la altura de la calle Pichincha en el Metrobús de la Autopista 25 de Mayo, por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión múltiple entre dos vehículos particulares y un vehículo de transporte de pasajeros que circulaban hacia Au. Buenos Aires – La Plata. Como resultado del accidente, se registraron daños en los tres vehículos involucrados y lesiones en cinco personas.



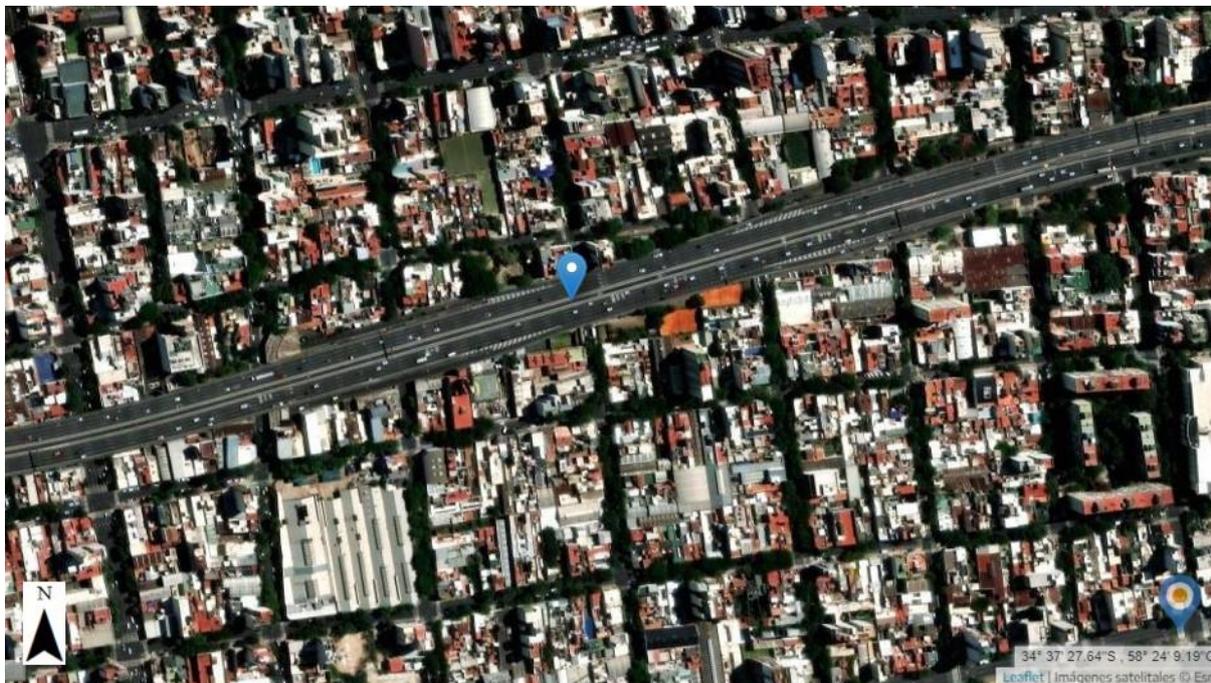
Figura 1. Imagen aérea de la posición final del Vehículo 3. Fuente: [Telefé](#), 2024

## 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 el Metrobús de la Autopista 25 de Mayo a la altura de la calle Pichincha, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas: -34.6249386, -58.3975465.



#### Referencias

-  Lugar del suceso
-  Localidad
-  Red vial provincial

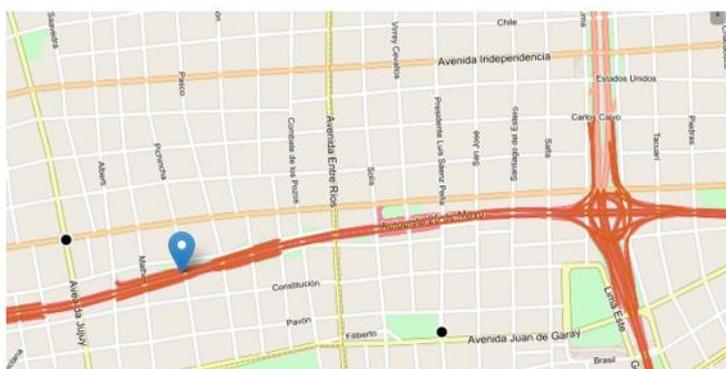


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Carril de circulación exclusiva Metrobús
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Barrera
Material división física	Hormigón
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	No
Observaciones	En el horario que ocurrió el suceso, el sentido de circulación del Metrobús era en dirección hacia Au. Buenos Aires - La Plata

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

La traza presenta una geometría recta y una configuración de doble calzada y cuatro carriles por mano, con un sentido de circulación hacia la Au. Buenos Aires – La Plata y el opuesto hacia la avenida Gral. Paz, divididos físicamente por un carril central exclusivo de transporte público, sobre el cual se centrarán las siguientes descripciones.

El carril central exclusivo para transporte público, Metrobús, presenta un ancho de 6 m entre barreras rígidas de hormigón y 4,5 m entre líneas blancas continuas, y cuenta con rejillas de desagüe en el centro de la calzada. El carril presenta un sentido de circulación reversible: en días hábiles de 6:00 a 12:00 se habilita el tránsito en dirección hacia la Au. Buenos Aires – La Plata y de 15:00 a 21:00, en dirección hacia la avenida Gral. Paz. En las restantes horas el carril central exclusivo para transporte público permanece cerrado al tránsito.

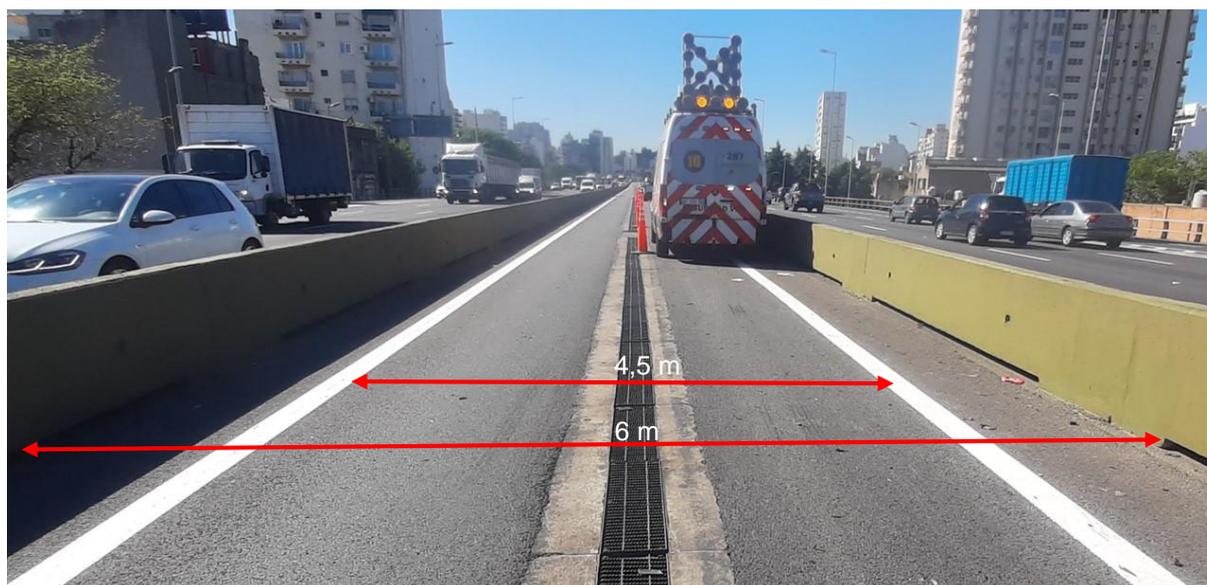


Figura 3. Fotografía del carril central exclusivo para transporte público, Metrobús, en sentido hacia la autopista Buenos Aires – La Plata. Fuente: JST, 2024

### 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

<b>Vehículo 1 (particular)</b>	<b>Tipo: SUV</b>	
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	Volkswagen	
Modelo	Taos	
Caja	No	
Uso	Oficial	
Sentido de circulación	Vía	Metrobús Au. 25 de Mayo
	Desde	Av. General Paz
	Hacia	Au. Buenos Aires – La Plata
Ubicación de daños	Anterior	

### Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó daños en el sector posterior que afectaron portón, paragolpes y ópticas.



Figura 4. Daños ocasionados en la colisión por alcance con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2 (particular)</b>	<b>Tipo: Camioneta pick up cabina doble</b>	
<b>Categoría</b>	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	
<b>Marca</b>	Ford	
<b>Modelo</b>	Ranger	
<b>Caja</b>	Sí	
<b>Uso</b>	Oficial	
<b>Sentido de circulación</b>	Vía	Metrobús Au. 25 de Mayo
	Desde	Av. General Paz
	Hacia	Au. Buenos Aires – La Plata
<b>Ubicación de daños</b>	Anterior y posterior	

### Daños en el Vehículo 2

Presentó daños directos en su sector anterior, donde resultaron afectados el paragolpes, parrilla, faros y capó. También se observaron daños indirectos en ambos guardabarros delanteros.



Figura 5. Daños en el Vehículo 2 ocasionados por la colisión con el Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

En el sector posterior, resultaron deformados el portón, faros y paragolpes.



Figura 6. Daños en el sector posterior del Vehículo 2 ocasionados por la colisión con el Vehículo 3.

Fuente: JST, 2024

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3 (pasajeros)		Dominio: AB298UI	Tipo: Minibús
Categoría	M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda un peso máximo de cinco mil kilogramos		
Carrocería	Marca	Mercedes Benz	
	Modelo	ACO (Combi)	
Chasis	Marca	Mercedes Benz	
	Modelo	Sprinter 515 CDI-C 4325	
Tacógrafo	Digitac T028424		
Año	2017		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional	
	Emisor	010-106 Revicar SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	20/10/2023	
	Vencimiento	20/4/2024	
	Estado	Vigente	
Cantidad de asientos	19		
Empresa	La Medalla Bus SRL		
Interno	8		
Seguro	Vencimiento	1/4/2025	
	Estado	Vigente	
Servicio No Regular	Ocasión de servicio	Sí	
	Clase y modalidad	Oferta libre	
	Lista de pasajeros	No	
	Origen	A determinar	
	Destino	A determinar	
Sentido de circulación	Vía	Metrobús Au. 25 de Mayo	
	Desde	Av. General Paz	
	Hacia	Au. Buenos Aires – La Plata	
Ubicación de daños	Anterior		



Observaciones:

LÍNEA: 13563 INTERNO: 8  
 FICHA RCM AITA N°: 2761371  
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 75.0  
 TURISMO NACIONAL  
 OFERTA LIBRE - PRE Y POST EMBARQUE,  
 OFERTA LIBRE - TURISMO URBANO/ACTIV. RECREATIVAS/DEPORTIVAS/CULTURALES

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
09030105	L	Carrocería > Vidrios de Seguridad > Parabrisas > Descripción libre	PARABRISAS CON FISURA
10010302	L	Letreros e Indicadores > Letreros e Indicadores Exteriores > Placas o Bandas Retrorreflectivas > Estado deficiente y/o ubicación inadecuada	BANDAS CON DESGASTE

Figura 7. Fotovalidación del minibús dominio AB289UI al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2024

### *Daños en el Vehículo 3*

El Vehículo 3 presentó daños en su sector anterior, que incluyen rotura de faros, parrilla, paragolpes, parabrisas, capó y deformación de carrocería.

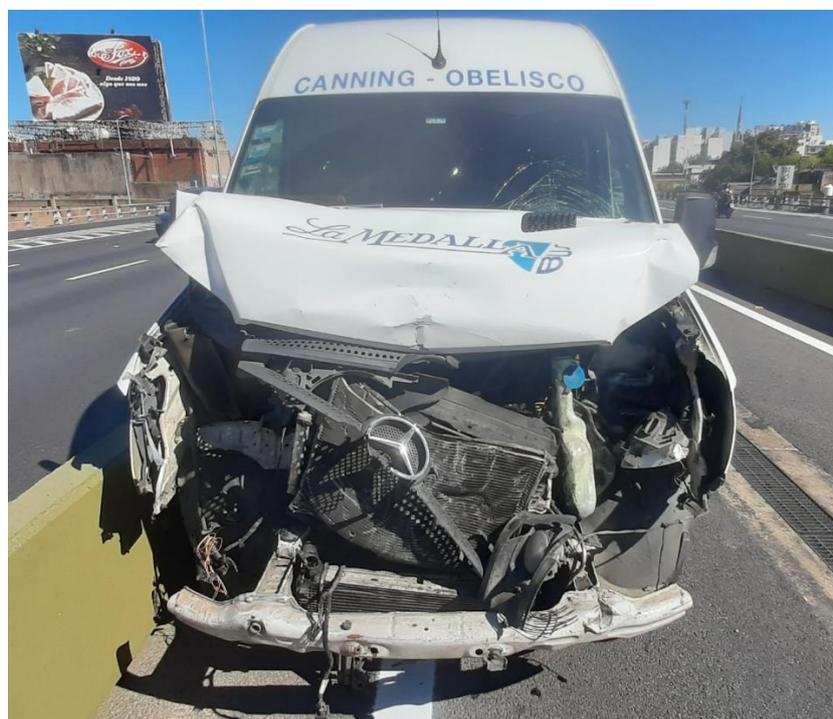


Figura 8. Daños ocasionados en la colisión por alcance con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

### 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 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 3

Número de empresa	13563
Fecha de inscripción	25/3/2024
Clase y modalidad	Oferta libre, Turismo urbano/Actividades recreativas/deportivas/culturales
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	38	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	63	Ileso
Conductor 3	Vehículo 3	Conducción efectiva	Varón	A/D	Lesionado

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia		Conductor 3
Porte	Centro emisor	A determinar
	Sistema	
	Clase	
LiNTI	Vencimiento	A determinar
	Categoría	
	Vencimiento	

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

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
4	Vehículo 3	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
A/D	Vehículo 3	A determinar	A determinar

#### 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.

Los vehículos presentes en el suceso circulaban por la Autopista 25 de mayo en dirección hacia la Autopista Buenos Aires – La Plata en el siguiente orden de marcha: el Vehículo 1, el Vehículo 2 y por último el Vehículo 3.

A la altura de la calle Pichincha, el Vehículo 3 alcanzó e impactó con el sector anterior del sector posterior del Vehículo 2 y este alcanzó e impactó al Vehículo 1.

El Vehículo 3 obtuvo su posición final solidario a la barrera de contención derecha. Al momento del relevamiento se observó al Vehículo 1 detenido por delante del Vehículo 2 y este detenido por delante del Vehículo 3.

No se registraron huellas previas o posteriores al suceso asignables a los vehículos involucrados. Del análisis de las deformaciones del sector anterior del Vehículo 3 y del posterior del Vehículo 2, se determinó que ambos estaban prácticamente con sus ejes longitudinales alineados al momento del impacto.

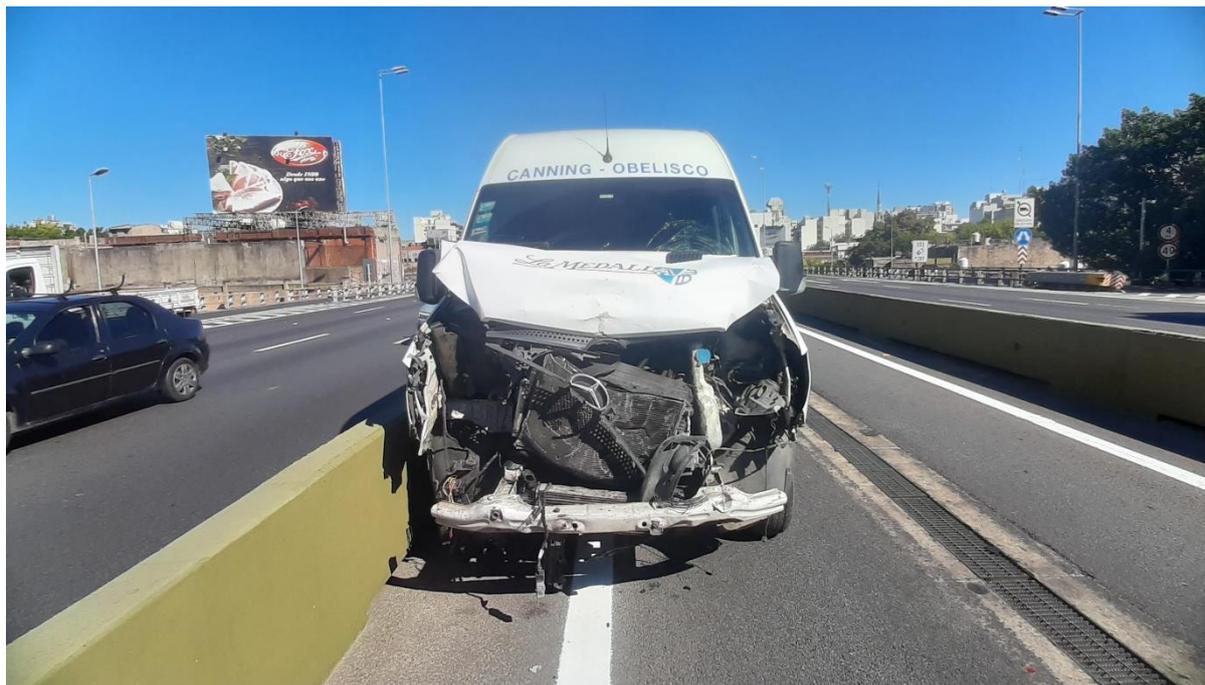


Figura 9. Posición final del Vehículo 3. Fuente: JST, 2024

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

- Dado que el suceso ocurrió a las 8:15 y que los vehículos circulaban hacia el este, las personas conducían con el sol de frente (Figura 1)
- No se relevaron huellas de frenado atribuibles al suceso

## 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:

- Unidad de Flagrancia Este
- Comisaría Sección Destacamentos y autopistas
- SAME
- AUSA

### 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 [utilizar categorías del documento de Taxonomías]:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Factores organizacionales de las empresas [AC2]
- Tecnología ADAS [VH13]

### 4. LIMITACIONES

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

- No se pudo entrevistar al conductor del Vehículo 3

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE