

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-78675527- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 237. IP. Pasajeros. Despiste y vuelco. Lezama. Buenos Aires

Resultados: 10 personas lesionadas y 41 personas ilesas

Lugar: Ruta Provincial 2 kilómetro 141, Lezama, Buenos Aires

Fecha y hora: 25 de julio de 2024 03:30 (UTC-3)

Vehículos: un ómnibus doble piso

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

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: 237. IP. Pasajeros. Despiste y vuelco.

Lezama. Buenos Aires. 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 .....	9
2.2.2. VEHÍCULO INVOLUCRADO .....	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....	16
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	16
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....	16
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	17
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	22
<b>3. OBSERVACIONES.....</b>	<b>23</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>23</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, las investigaciones están centradas 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, la investigación 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

AUBASA: Autopistas de Buenos Aires SA (concesionaria vial)

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

N-S: norte-sur (desde el cardinal norte hacia el cardinal sur)

RP: Ruta Provincial

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

---

<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-2024-80231103-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.
- Se solicitó información a la UFI 10 de Chascomús
- Se solicitó información a AUBASA

## 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 25 de julio de 2024 a las 3:30, a la altura del kilómetro 141 de la autovía Ruta Provincial 2. Por razones que se investigan, un ómnibus doble piso despistó y volcó sobre la calzada. Como resultado del accidente, 10 personas presentaron lesiones, se produjeron daños en la vía y en el vehículo participante.



Figura 1. Posición final del ómnibus doble piso. Fuente: AUBASA, 2024

## 2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y el vehículo involucrado, 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 autovía RP 2 en las proximidades del kilómetro 141, en el partido de Lezama de la provincia de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -35.746232, -57.935354.





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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autovía
Configuración	Dos carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	Cantero central
Material división física	Pasto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No

Medio	
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No

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

La traza presenta una configuración de doble calzada y dos carriles por mano, con un sentido de circulación hacia Castelli (sur) y el opuesto hacia Chascomús (norte), divididos físicamente por un cantero central de pasto.

En el sector donde ocurrió el suceso, en ambas manos, la calzada presenta un ancho aproximado de 9,8 m. Junto al borde izquierdo de la calzada en sentido hacia Castelli, sentido de circulación del ómnibus, se observó un cantero central de pasto con vegetación, mientras que junto al carril derecho en la zona del suceso se observó una banquina de pavimento asfáltico de 2,8 m, que en algunos sectores cuenta con rodilladas de asfalto, seguida de una barrera de contención metálica tipo *flexbeam*.

Se relevó señalización vertical y horizontal en la zona del suceso. Entre ellas, se observó línea continua de demarcación de borde de calzada de color amarillo a la izquierda y blanco a la derecha, y línea blanca discontinua de separación de carriles, todas ellas en buen estado de conservación. Como señalización vertical se observó un panel de prevención de obstáculo rígido en el comienzo de la barrera de contención metálica.



Figura 3. Vista del sentido de circulación del ómnibus donde puede observarse la señalización vertical y horizontal presente. Fuente: JST, 2024

Respecto al tramo previo al lugar del suceso, para el sentido de circulación hacia Castelli, se observó aproximadamente 160 m antes de la primera huella de despiste relevada en el cantero central, un retome entre sentidos de circulación y la finalización de una curva hacia la derecha. Ambos se encontraron señalizados y los detalles se ampliarán en el Informe de Seguridad Operacional.

### 2.2.2. Vehículo involucrado

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 1. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: NND884	Tipo: <b>Ómnibus interurbano doble piso</b>
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y	

<b>Vehículo 1 (pasajeros)</b>	<b>Dominio: NND884</b>	<b>Tipo: Ómnibus interurbano doble piso</b>
	que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Troyano
	Modelo	Doble piso
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	0-500 RSD
Tacógrafo	Continental 08965455	
Año	2014	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	010-082 Verifica SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	5/6/2024
	Vencimiento	5/12/2024
Cantidad de asientos	Estado	
	Vigente	
Empresa	Rutatlántica SA	
Interno	60401	
	Vencimiento	27/5/2025
Seguro	Estado	
	Vigente	
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	A determinar
	Lista de pasajeros	A determinar
	Origen	Pilar
	Destino	Villa Gesell
Sentido de circulación	Vía	RP 2
	Desde	Chascomús
Ubicación de daños	Hacia	Castelli
	Anterior y lateral derecho	



Figura 4. Fotovalidación Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2024



### *Daños externos en el Vehículo 1*

Se observaron daños producto del vuelco en todo el lateral derecho de la unidad, que incluyen rotura de carrocería y cristales. En el sector anterior se registró la rotura de los parabrisas superior e inferior derecho, compatible con maniobras de evacuación, y rotura del extremo derecho de paragolpes, compatible con maniobras de remoción vehicular. Sobre la parte izquierda, se observaron daños por raspado.



Figura 5. Vista de los daños en sector anterior del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024



Figura 6. Vista de los daños en el lateral derecho del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024



Figura 7. Vista de los daños en el lateral derecho del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024



Figura 8. Vista del lateral izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024





Figura 9. Vista del sector posterior 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 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	A determinar
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	A determinar
Jurisdicción	Provincial

#### 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	37	Lesionado
Conductor 1	Vehículo 1	Pausa operativa	Varón	36	lleso

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

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	San Miguel de Tucumán	Malvinas Argentinas
	Sistema	Nacional	Nacional
	Clase	A1.2, D1, D3, E1	A1.2, B1, B2, D1, D3
	Vencimiento	18/9/2025	21/10/2024
LiNTI	Categoría	Pasajeros	Pasajeros
		A2LD Interurbano Internacional de larga distancia	A2LD Interurbano Internacional de larga distancia
		A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre	A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre
	Vencimiento	31/12/2024	31/12/2024

Tabla 6. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
9	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
40	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin 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.

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



Momentos antes del suceso, el ómnibus circulaba en horario nocturno por la autovía Ruta Provincial 2 en sentido norte-sur hacia la localidad de Castelli. A la altura del kilómetro 141, tras egresar de una curva hacia la derecha y luego de pasar un retome, por motivos que se investigan, el vehículo despistó hacia el cantero central que divide ambos sentidos de circulación.

Tras el despiste, el ómnibus se desplazó por el cantero central con un derrape curvo de giro horario, impactó parte de la vegetación arbórea presente en la trayectoria, reingresó a la calzada y continuó derrapando hasta el carril derecho, donde ocurrió la inflexión de la trayectoria curva, posterior vuelco sobre su lateral derecho y arrastre hasta su posición final. Concluyó su movimiento entre el carril derecho y la banquina externa, con su frente orientado hacia Castelli (sur).

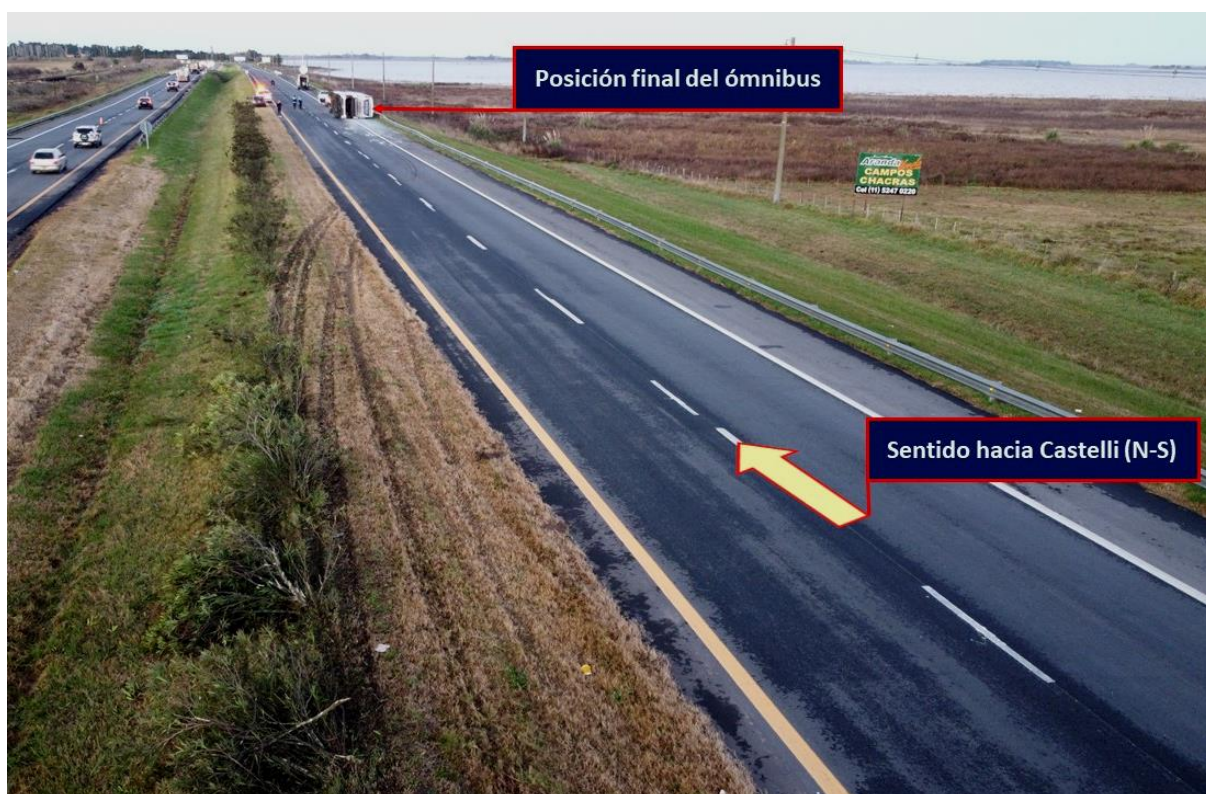


Figura 10. Vista aérea tomada desde el cantero central con sentido hacia Castelli, en la que se incorporaron referencias. Se observan huellas del ómnibus sobre el cantero central. Fuente:

AUBASA, 2024

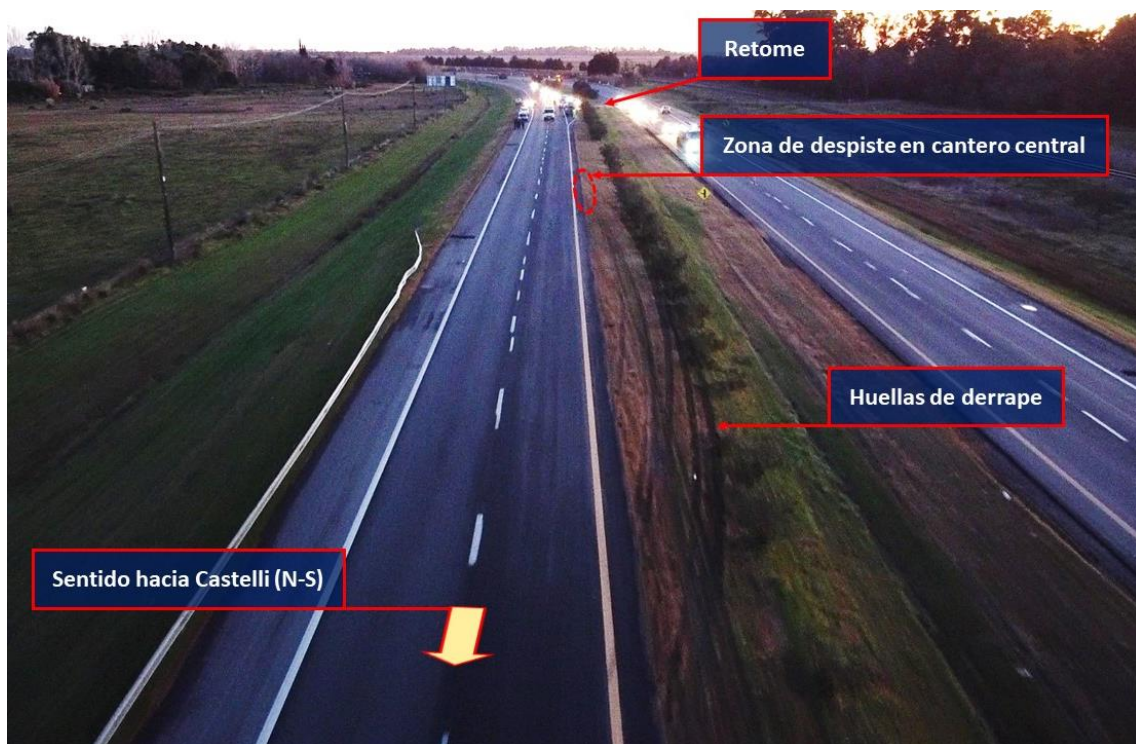


Figura 11. Vista aérea en sentido opuesto a la circulación del vehículo. Se indican referencias, zona de despiste y huellas en cantero central. Fuente: AUBASA, 2024

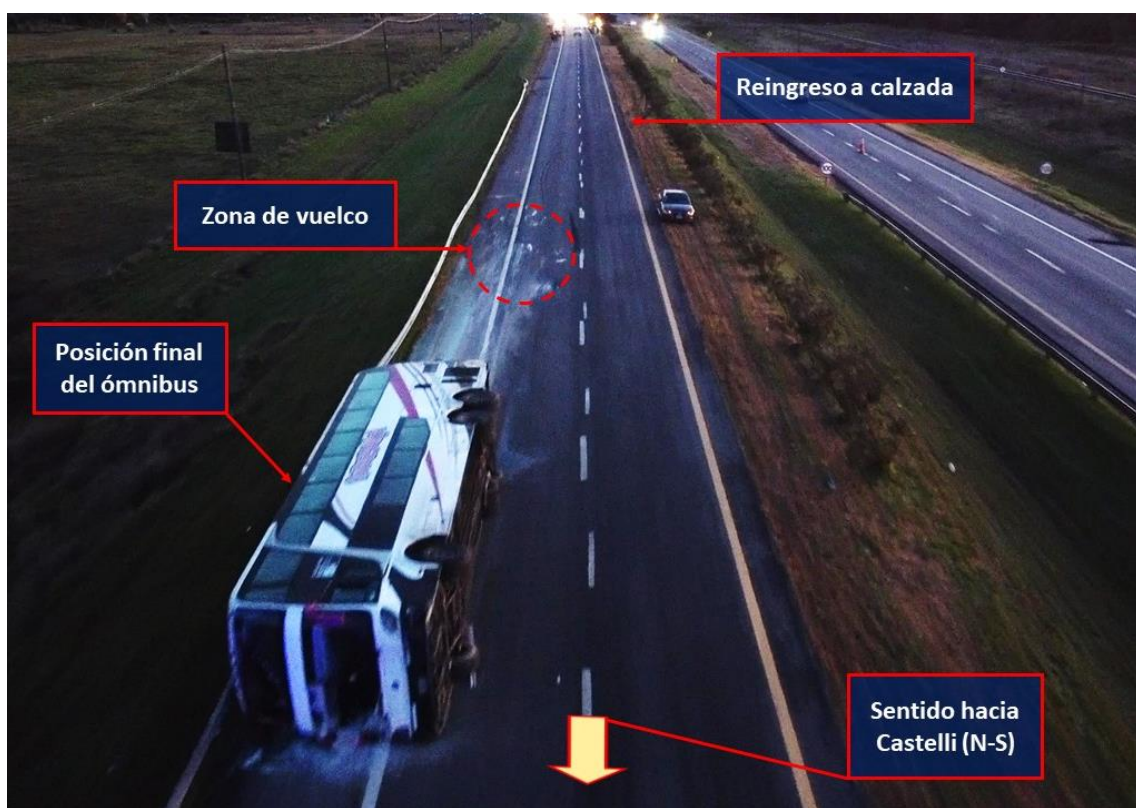


Figura 12. Vista aérea en sentido opuesto a la circulación del vehículo. Se indica sentido del tránsito y zonas de reingreso a calzada, vuelco y posición final del vehículo. Fuente: AUBASA, 2024





Figura 13. Secuencia fotográfica de la trayectoria de las huellas del ómnibus, desde su despiste hasta su reingreso a calzada. Fuente: JST, 2024



Figura 14. Imágenes con sentido hacia Castelli. Superior: huellas de derrape previas al vuelco. Inferior: inicio de los rastros asociados al vuelco de la unidad. Fuente: JST, 2024





Figura 15. Posición final del vehículo sobre la banquina externa y el carril derecho. Fuente: AUBASA, 2024

### *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:

- El ómnibus doble piso (Vehículo 1) circulaba por la autovía RP 2 con sentido desde la localidad Chascomús hacia la localidad de Castelli
- Despistó hacia el cantero central, donde derrapó y reingresó a la calzada
- Tras regresar a la calzada, derrapó y volcó sobre su lateral derecho
- No se detectaron signos que sugieran la participación de otros vehículos u obstáculos
- El hecho ocurrió en horario nocturno, en una zona rural sin alumbrado público, con buenas condiciones climáticas y de visibilidad

### **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:

- UFI 10 Chascomús

- Policía Vial Lezama
- Policía Científica
- Bomberos Voluntarios Lezama
- SAME
- AUBASA
- Hospital Francisco Quijano de Lezama
- Hospital Municipal de Chascomús
- Unidad de Pronta Atención 7 de Lezama

### 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]
- Duración / configuración de la tarea de conducción, pausas, descansos o gestión de fatiga [AC111]
- Formación de conductores de transporte automotor [AC122]
- Planificación de las operaciones [AC21]
- Factores organizacionales vinculados a los ocupantes de las unidades [AC3]
- Uso de cinturón de seguridad [AC31]
- Tecnología ADAS [VH13]
- Estado / accesibilidad de salidas de emergencia / martillos de seguridad [VH12]
- Estado / funcionamiento / disponibilidad de cinturones de seguridad [VH121]
- Conducción nocturna [VC33]

### 4. LIMITACIONES

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

- Al momento del arribo de la JST, la escena había sido modificada producto de las tareas de remoción y restablecimiento del tránsito.
- Se encuentran en proceso distintas actividades de investigación para complementar el registro de datos y análisis.

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE