

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-104231164- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 246. IP. Pasajeros y cargas. Choque. San Nicolás. CABA

Resultados: sin personas lesionadas

Lugar: Lavalle y Rodríguez Peña, CABA

Fecha y hora: 24 de septiembre de 2024 09:00 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus urbano y 1 camión rígido

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21 de octubre de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 24/09/2024, 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: 246. IP. Pasajeros y cargas. Choque. San Nicolás. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS	7
1. ACCIONES DESARROLLADAS	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA	8
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	13
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	18
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO.....	21
3. OBSERVACIONES.....	21
4. LIMITACIONES	22

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 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

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-2024-106485428-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

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 24 de septiembre de 2024 a las 9:00, en la calle Lavalle de la Ciudad de Buenos Aires, se produjo un choque entre un ómnibus urbano (Vehículo 1) y un camión rígido (Vehículo 2) que se encontraba estacionado. Producto del accidente, se registraron daños en los vehículos y en una caja de electricidad que se encontraba sobre la vereda.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos 1 y 2. 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 calle Lavalle, próximo a la intersección con la calle Rodríguez Peña, en el barrio de San Nicolás, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas: -34.6030614, -58.3914016.

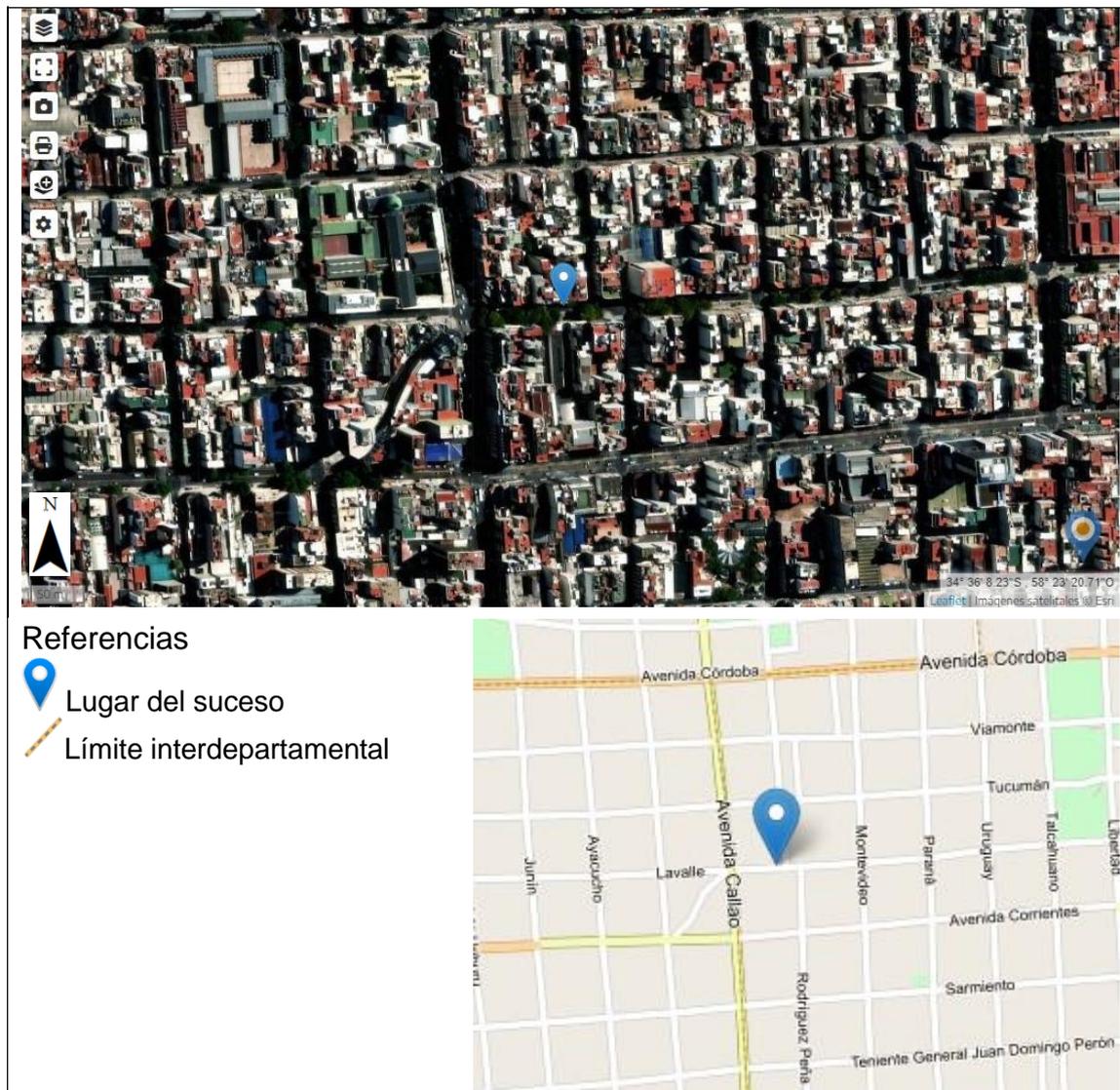


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, localización IGN, 2022

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Calle
Configuración	Calzada con único sentido de circulación
Geometría del tramo	Intersección tipo T
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No

Medio	
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Contenedores de residuos sólidos urbanos sobre área demarcada para su emplazamiento, en margen derecho de la calzada. Vehículos estacionados en ambos márgenes de la calzada.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso, la geometría de las calles Lavalle y Rodríguez Peña es recta, y conforman una intersección desplazada, como se observa en la siguiente figura.

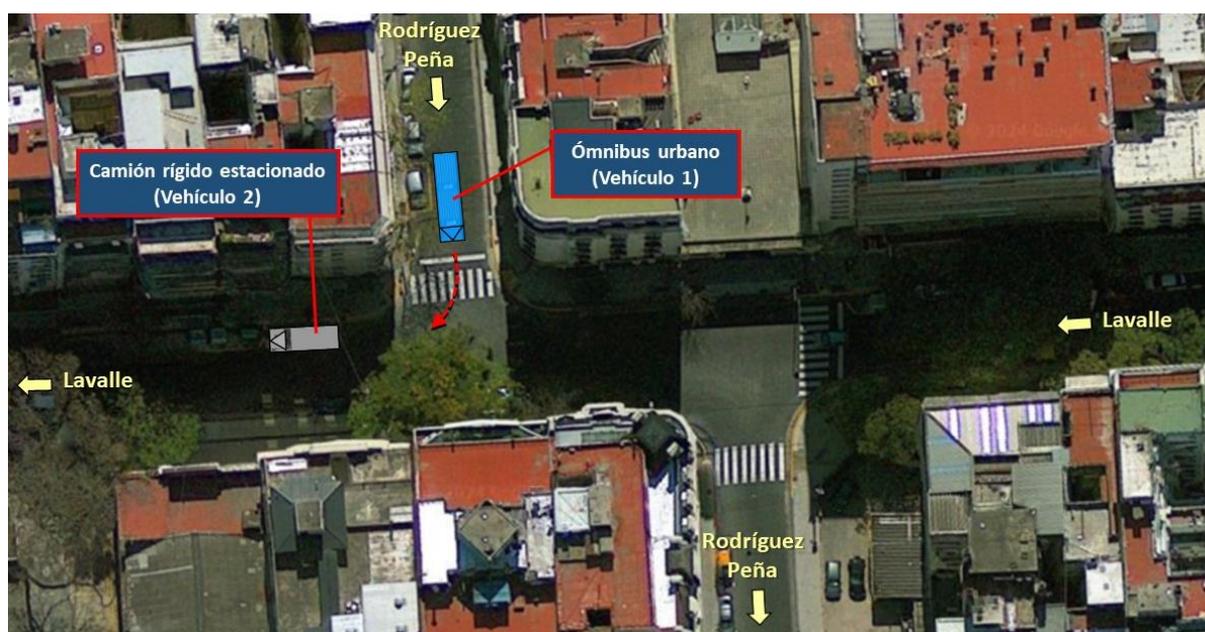


Figura 3. Vista satelital intervenida con referencias de calles, sentidos y vehículos. Fuente: Google Earth con agregados de JST, 2024.

La calle Lavalle presenta un sentido de circulación de este a oeste, hacia la Av. Callao. La calzada presenta un ancho entre aceras de 8,36 m. No se relevó señalización horizontal presente en la vía.

La calle Rodríguez Peña presenta un sentido de circulación, de norte a sur, hacia Av. Corrientes. La calzada presenta un ancho de 9,65 metros entre veredas. 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.



Figura 4. Vista desde calle Rodríguez Peña hacia calle Lavalle. Fuente JST, 2024

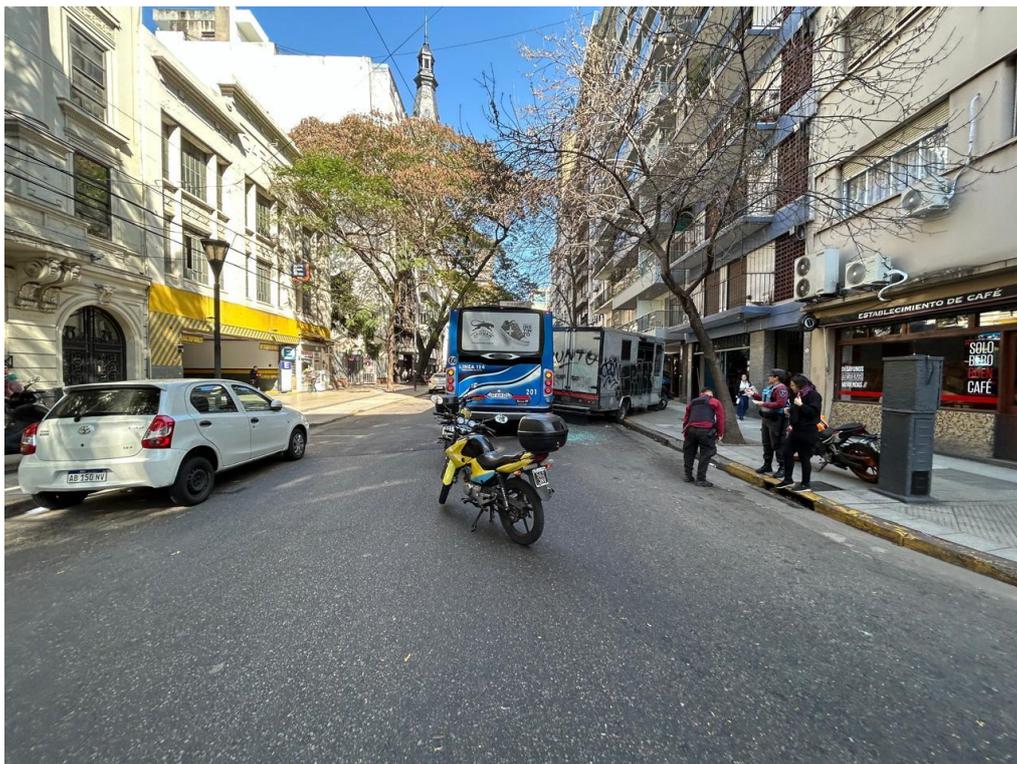


Figura 5. Vista de la calle Lavalle. Fuente JST, 2024

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 (pasajeros urbano)		Dominio: AE819AZ	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	La Favorita	
	Modelo	PB (piso bajo)	
Chasis	Marca	Mercedes Benz	
	Modelo	OH 1721 L-SB/62	
Año	2021		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional	
	Emisor	030-030 TUV SA	

Vehículo 1 (pasajeros urbano)	Dominio: AE819AZ	Tipo: Ómnibus urbano
	Resultado	Apto
	Realizada	5/4/2024
	Vencimiento	5/10/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	27	
Empresa	Transportes automotor Callao SA	
Interno	201	
Seguro	Vencimiento	25/8/2025
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	124
	Ramal	Caseros - Facultad de Derecho
Sentido de circulación	Vía	Lavalle
	Desde	Rodríguez Peña
	Hacia	Av. Callao
Ubicación de daños	Lateral derecho	

► Fotovalidación



Figura 6. Fotovalidación Vehículo 1, dominio AE819AZ. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó daños en el medio posterior de su lateral derecho. Se observó la rotura de los vidrios de la puerta de descenso y de ventanas, así como también una deformación en la carrocería en ese sector.



Figura 7. Daños en el Vehículo 1. Fuente JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: DOC890	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	914 C	
Año	2000	
Tipo de caja	TCCI (caja cerrada isotérmica)	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	030-067 Veratrans SA
	Resultado	Apto
	Realizada	26/6/2018
	Vencimiento	26/6/2019
RUTA	Estado	Vencida
	Validación	14/12/2018
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Lateral izquierdo	
Servicio	Ocasión de servicio	No

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: DOC890	Tipo: Camión rígido
	Carga transportada	Vacío
	Origen	No aplica
	Destino	No aplica
Sentido de circulación	Vía	Estacionado en Lavalle
	Desde	Rodríguez Peña
	Hacia	Av. Callao

► Fotovalidación



Figura 8. Fotovalidación Vehículo 2, dominio DOC890. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó daños en el tercio posterior de su lateral izquierdo. Se observó rotura y deformación de carrocería con desprendimiento de guardabarros trasero izquierdo.



Figura 9. Daños en 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 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	93
Fecha de inscripción	18/3/2015
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

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

Certificado RUTA	366796
Fecha de inscripción	Anterior 9/2012
Tipo de transportista	Transportista de carga propio

Categoría del transportista	Transporte de Carga Fraccionada, Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Masiva o Granel
------------------------------------	--

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	26	Lesionado

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	A determinar
	Sistema	A determinar
	Clase	A determinar
	Vencimiento	A determinar
LiNTI	Categoría	<ul style="list-style-type: none"> A1OL Urbano Suburbano-Oferta libre A1TP Urbano Suburbano-Transporte Publico A1TR Urbano Suburbano-Turismo A2LD Interurbano Internacional de larga distancia A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre A2TR Interurbano Internacional de turismo
	Vencimiento	31/12/2025

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
10	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.

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

Momentos previos al suceso, el Vehículo 1 circulaba por la calle Rodríguez Peña, giró a su derecha y se incorporó a la calle Lavalle, donde se encontraba estacionado junto a la acera derecha el Vehículo 2, con su frente en dirección hacia Av. Callao.

El impacto se produjo sobre calle Lavalle, a 11 metros al oeste de la intersección con calle Rodríguez Peña, entre la mitad posterior del lateral derecho del Vehículo 1 y el tercio posterior del lateral izquierdo del Vehículo 2, cuando el Vehículo 1 dobló en calle Lavalle y chocó al Vehículo 2, el cual se encontraba estacionado.

Lo expresado quedó determinado por el ángulo de impacto estimado a partir de las deformaciones de ambos vehículos, las posiciones finales y los indicios sobre la vía.



Figura 10. Vista de posiciones finales de los vehículos 1 y 2. Fuente JST, 2024

Luego del choque, el Vehículo 2 fue desplazado de su lugar, impactó y desplazó unos contenedores de residuos sólidos urbanos que se encontraban por delante, sobre el margen derecho de la calzada, junto a la acera (en un área demarcada para su emplazamiento). Luego subió a la vereda e impactó una caja de electricidad.



Figura 11. Desplazamiento de tachos de basura e impacto con la caja de electricidad sobre la vereda.

Fuente JST, 2024



Figura 12. Caja de electricidad dañada por el impacto del Vehículo 2. Fuente JST, 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 Vehículo 1 circulaba por calle Rodríguez Peña y dobló en dirección hacia la calle Lavalle
- El Vehículo 2 se encontraba estacionado junto a la acera derecha de la calle Lavalle
- El Vehículo 1 chocó con la mitad posterior de su lateral derecho al tercio posterior del lateral izquierdo del Vehículo 2
- A partir del impacto, el Vehículo 2 fue impulsado y, en su desplazamiento, chocó y desplazó los contenedores de basura que se encontraban por delante, subió a la vereda e impactó finalmente una caja de electricidad.

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 Comunal 3C
- Cuerpo de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires
- Comisión Nacional de Regulación de Transporte

3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los aspectos de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Elementos asociados a la distracción en la conducción [AC112]
- Formación de conductores de transporte automotor [AC122]

4. LIMITACIONES

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

- Al arribo de la JST, los vehículos comenzaron a ser removidos para el restablecimiento del tránsito.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE