

Informe Preliminar

Expediente: EX-2024-22833953- -APN-JST#MINF

Suceso: incidente

Título: 89. Incidente. Tren de pasajeros 3076. Estación Villa Adelina. Buenos Aires

Empresa operadora: Ferrovías S.A.C.

Fecha y hora del suceso: 28 de febrero de 2024 a las 17:51 (hora local)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

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: 89. Incidente. Tren de pasajeros 3076. Estación Villa Adelina. Buenos Aires. Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

ÍNDICE

SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	6
LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	8
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	9
1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO.....	9
1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS	9
1.2.1. PERSONAL OPERATIVO	9
1.2.2. MATERIAL RODANTE.....	9
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	10
1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN	11
1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	11
1.3. DINÁMICA DEL SUCESO	11
1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN	11
1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO	11
1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS	11
1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	12
1.4.1. LESIONES A PERSONAS	12
1.4.2. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS	12
1.4.3. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE.....	12
1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE	12

1.5. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	12
1.5.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO	12
1.5.2. DATOS METEOROLÓGICOS	12
1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO	13
2. LIMITACIONES.....	13
3. NOTA FINAL	13

SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, los factores en las defensas, los factores humanos y los factores organizacionales asociados al suceso, se contribuye a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro o a mitigar sus consecuencias.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la ley mencionada, la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

Este informe refleja hallazgos preliminares en torno al suceso bajo estudio y sus resultados no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones con relación al presente suceso.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a distintos elementos, tales como el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo

de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

S.A.C.: Sociedad Anónima Concesionaria

SOMISA: Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso y del entorno

El 28 de febrero de 2024, aproximadamente a las 17:51, el tren 3076, operado por Ferrovías S.A.C, debía detenerse en la estación Villa Adelina, ubicada en la localidad homónima, entre los partidos de San Isidro y Vicente López, Provincia de Buenos Aires. No obstante, al arribar a dicha estación, el tren no efectuó la parada y continuó su recorrido hasta la estación Carapachay, partido de Vicente López, donde descendieron los pasajeros. Posteriormente, el tren continuó su viaje vacío hasta Munro, en el mismo partido.

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.2.1. Personal operativo

En el suceso se vieron involucrados el conductor, ayudante de conducción y guarda del tren 3076.

1.2.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora E712

Características	Descripción
Marca	General Motors
Modelo	G-22 CU
Fabricante	ASTARSA
Tipo	Co' Co'
Trocha	1000 mm
Potencia nominal	1650 HP
Peso con suministros completos	85 900 kg
Alto	3772 mm

Ancho	2800 mm
Largo	15 506 mm

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

Tabla 2. Aspectos generales de los coches

Características	Descripción
Tipo	Clase única urbano
Cantidad de coches	6
Cantidad de ejes	24
Cantidad de ejes motrices	0
Cantidad de ejes con freno	A determinar
Trocha	1000 mm
Tipo de enganche	Mandíbula

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

1.2.3. Infraestructura y superestructura

Tabla 3. Aspectos generales de la estructura de vía

Características	Descripción
Línea	Belgrano Norte
Ramal	Retiro-Villa Rosa
Tipo de vía	Doble
Kilómetro del suceso	18,9
Coordenadas geográficas	34°31'25.7" S; 58°32'45.5" O
Sentido de circulación	Descendente
Perfil de riel	SOMISA 50
Tipo de balasto	Piedra partida

Características	Descripción
Durmiente	Madera
Tipo de fijación	Elástica
Tipo de junta	Eclisada

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

1.2.4. Sistema de señalización

El sistema de señalamiento utilizado en toda la línea está compuesto principalmente por señales automáticas y semiautomáticas luminosas.

1.2.5. Sistemas de comunicación

A determinar.

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

Luego de realizar la parada en la estación Carapachay, el tren 3076 continuó su recorrido sin pasajeros hasta la estación Munro.

1.3.2. Afectación del servicio

No se efectuó la parada en la estación Villa Adelina.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

A determinar.

1.4. Daños ocasionados por el suceso

1.4.1. Lesiones a personas

Tabla 4. Lesiones a pasajeros, personal ferroviario y terceros involucrados

Lesiones	Dotación	Pasajeros	Otros	Total
Fatales	0	Sin datos	0	0
Graves	0	Sin datos	0	0
Leves	0	Sin datos	0	0
Ninguna	3	Sin datos	0	3

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

1.4.2. Daños en instalaciones fijas

No se registraron daños en instalaciones fijas.

1.4.3. Daños al material rodante

A determinar.

1.4.4. Daños al medio ambiente

No se registraron daños al medio ambiente.

1.5. Requerimientos de información

1.5.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

A determinar.

1.5.2. Datos meteorológicos

A determinar.

1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa Ferrovías S.A.C. tiene la concesión de servicios de pasajeros en el ramal Retiro-Villa Rosa de la Línea Belgrano Norte. La operadora cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento de la Resolución N.º 170/2018.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) es la entidad encargada de controlar y fiscalizar el transporte terrestre de jurisdicción nacional. En el ámbito ferroviario, su competencia se extiende a los trenes de la región metropolitana, los trenes de pasajeros de larga distancia y el transporte ferroviario de cargas. Dentro de sus funciones, la CNRT supervisa la actividad realizada por el concesionario de transporte y verifica el cumplimiento de las normativas vigentes y la ejecución de los contratos de concesión. A través de la Gerencia de Fiscalización Técnica Ferroviaria, la CNRT ejerce el control de todos los ferrocarriles del país en materia de mantenimiento, seguridad y prevención de accidentes.

La Secretaría de Transporte es la institución gubernamental encargada de regular el sistema de transporte en general, con la autoridad para establecer contratos, normativas y procedimientos aplicables en este ámbito.

2. LIMITACIONES

Al momento de presentar este informe, aún se encuentran pendientes las entrevistas y el envío de documentación solicitada a diferentes actores del sistema vinculados al suceso.

3. NOTA FINAL

Aquí se presentan datos preliminares y provisionales, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis de la información fáctica, las conclusiones y los productos de seguridad operacional solo serán publicados en el Informe de Seguridad Operacional final.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE