



# Informe Preliminar

SUCESO: accidente

TÍTULO: 103. Descarrilamiento. Tren de carga 113. Cercanías de estación Lanús.  
Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 14 de enero de 2025 a las 13:30 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2025-04867059- -APN-JST#MEC

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS**

## **Junta de Seguridad en el Transporte**

Av. del Libertador 405, piso 1, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (C1001ABD). Argentina,  
[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: 103. Descarrilamiento. Tren de carga 113. Cercanías de estación Lanús. Buenos Aires. Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

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

## ÍNDICE

<b>LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2.1. PERSONAL OPERATIVO.....</b>	<b>8</b>
<b>1.2.2. MATERIAL RODANTE.....</b>	<b>9</b>
<b>1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.....</b>	<b>10</b>
<b>1.3. DINÁMICA DEL SUCESO .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO.....</b>	<b>12</b>
<b>1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO .....</b>	<b>12</b>
<b>1.4.1. LESIONES A PERSONAS.....</b>	<b>12</b>
<b>1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE.....</b>	<b>13</b>
<b>1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS.....</b>	<b>13</b>
<b>1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE .....</b>	<b>13</b>

<b>1.5. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN .....</b>	<b>13</b>
<b>1.5.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO .....</b>	<b>13</b>
<b>1.5.2. DATOS METEOROLÓGICOS.....</b>	<b>13</b>
<b>1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO .....</b>	<b>13</b>
<b>2. LIMITACIONES .....</b>	<b>15</b>
<b>3. NOTA FINAL.....</b>	<b>15</b>

## **LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS<sup>1</sup>**

ASTARSA: Astilleros Argentinos Río de la Plata Sociedad Anónima

ATS: Automatic Train Stop

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

SOFSE: Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado

---

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

## **SOBRE LA JST**

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

## **SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN**

La JST adoptó el modelo sistémico de investigación para analizar accidentes e incidentes en el transporte modal, multimodal y en infraestructuras conexas. Este enfoque ha sido rigurosamente validado y ampliamente difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico 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 elementos son el punto de partida para la investigación, en la que se analizan en conjunto con las defensas del sistema de transporte y otros factores que, en muchos casos, se encuentran alejados en el tiempo y el espacio respecto del momento 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 explican el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como las debilidades en las defensas, suelen estar distantes en el tiempo y el espacio del momento del evento. Estos factores, denominados sistémicos, se relacionan estrechamente con elementos 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 disponible.

La investigación bajo este enfoque busca identificar no solo los factores relacionados directamente con el accidente, sino también otros factores de riesgo operacional que, aunque no guarden relación causal con el evento investigado, podrían convertirse en desencadenantes bajo otras circunstancias operativas.

De este modo, el modelo sistémico orienta la investigación hacia la mitigación de riesgos y la prevención de accidentes e incidentes. Esto se logra mediante la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promueven acciones prácticas, viables y efectivas para fortalecer la seguridad del sistema.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Reseña del suceso y del entorno

El 14 de enero de 2025 a las 13:30 aproximadamente, se produjo el descarrilamiento de dos vagones del tren de carga 113 perteneciente a la empresa operadora Ferrosur Roca SA. El suceso ocurrió en el km 7,3 de la zona local de la línea Roca, sobre el cambio que conecta con la playa ferroviaria “Kilometro 5”, partido de Lanús, provincia de Buenos Aires.



Figura 1. Vagones descarrilados sobre el cambio de salida de la playa. Fuente: JST, 2025.

### 1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

#### 1.2.1. Personal operativo

El personal del tren 113 estaba conformado por el conductor y el jefe de tren. Se encuentra pendiente el envío de las habilitaciones del personal por parte de la CNRT.

## 1.2.2. Material rodante

**Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 9052**

Características	Descripción
Marca	General Motors
Modelo	GT-22 CW
Fabricante	ASTARSA, Argentina
Tipo	Co-Co
Trocha	1676 mm
Potencia nominal	2250 HP
Peso con suministros completos	107 757 Kg
Alto	4 030 mm
Ancho	3 140 mm
Largo	18 524 mm

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

**Tabla 2. Aspectos generales de los vagones**

Características	Descripción
Tipo	Tolva minera y tolva cementera
Cantidad de vagones	36
Cantidad de ejes	144
Cantidad de ejes con freno	112
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Enganche a tornillo con paragolpes

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

### 1.2.3. Infraestructura y superestructura

**Tabla 3. Aspectos generales de la estructura de vía**

Características	Descripción
Línea	General Roca
Ramal/División	Zona local
Tipo de vía	Enlace de vía de playa a vía principal
Kilómetro del suceso	7,3
Coordenadas geográficas	-34.694371 S, -58.385790 O
Sentido de circulación	Ascendente
Perfil de riel	A determinar
Tipo de balasto	Piedra Partida
Durmiente	Madera Dura
Tipo de fijación	A determinar
Tipo de junta	A determinar

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

### 1.2.4. Sistema de señalización

La circulación sobre los enlaces de ingreso y egreso de la playa está regida por señalamiento semiautomático con señales lumínicas. Las vías de la zona local de la línea Roca cuentan con “automatic train stop” (ATS).

### 1.2.5. Sistemas de comunicación

A lo largo de toda la línea urbana existe cobertura tren-tierra para los trenes de SOFSE. Para los trenes de otras empresas que circulan por la misma línea, la comunicación para instrucciones específicas se realiza por medio de radio local.

### 1.3. Dinámica del suceso

#### 1.3.1. Estado final del tren

Los vagones n.º 883777 (posición 4) y 833749 (posición 5) descarrilaron sobre la vía de la zona local de la línea Roca.



Figura 2. Vista de la invasión de gálibo por parte del tren de carga 113. Fuente: JST, 2025.



Figura 3. Vista de los vagones descarrilados. Fuente: JST, 2025.

### 1.3.2. Afectación del servicio

El servicio local de la línea Roca funcionó con demoras y servicios limitados durante 4:30 horas hasta la finalización de los trabajos de remoción del material rodante afectado.

## 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	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Sin lesiones	2	0	0	2

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

#### **1.4.2. Daños al material rodante**

A determinar

#### **1.4.3. Daños en instalaciones fijas**

No se registraron daños en instalaciones fijas

#### **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**

La empresa operadora envió un informe que contiene capturas de pantalla del registrador de eventos y GPS de la locomotora titular en el rango horario del suceso.

#### **1.5.2. Datos meteorológicos**

Debido a la mecánica del suceso, en esta instancia, no se considera relevante el pedido de información al Servicio Meteorológico Nacional (SMN) sobre las condiciones meteorológicas al momento de ocurrido el mismo.

### **1.6. Mapas de actores vinculados al suceso**

La empresa **Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE)**, también conocida como Trenes Argentinos Operaciones, tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros en la zona local de la Línea Roca y el mantenimiento del material rodante e infraestructura utilizado para tal fin. La empresa cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento de la Resolución N.º 170/2018.

La empresa **Ferrosur Roca S.A.** tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de cargas, el mantenimiento del material rodante y de la

infraestructura ferroviaria utilizada para los servicios prestados. Ferrosur Roca S.A. gestiona su seguridad operacional en el marco de la Primera Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria (Resolución N.º 170 del Ministerio de Transporte, 2018).

La **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)** es un ente autárquico que se encarga de la fiscalización y el control del transporte terrestre en Argentina. En cuanto al ámbito ferroviario, su competencia abarca los trenes de la región metropolitana, los trenes de pasajeros de larga distancia y el transporte ferroviario de cargas. Dentro de sus funciones, fiscaliza la actividad realizada por el concesionario de transporte y controla el cumplimiento de las normas vigentes y la ejecución de los contratos de concesión. Mediante la Gerencia de Control Técnico Ferroviario, ejerce el control de todos los ferrocarriles del país en materia de mantenimiento, seguridad y accidentes

La **Subsecretaría de Transporte Ferroviario** pertenece a la Secretaría de Transporte, y tiene como objetivos principales intervenir en el transporte ferroviario de carga y pasajeros y proponer políticas regulatorias y de explotación de estos servicios. También se encarga de la planificación y estructuración del transporte ferroviario a nivel nacional e internacional, así como de la evaluación y revisión del Plan Nacional de Transporte. Entre sus funciones, se incluye la elaboración de pliegos y condiciones para concursos y licitaciones en procesos de concesión y contratación. Además, participa en consultas técnicas y negociaciones con autoridades provinciales y extranjeras, y asiste a la Secretaría de Transporte en la coordinación de la gestión de directores que representan al Estado en empresas ferroviarias de carga y pasajeros, conforme a los lineamientos de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

La **Secretaría de Transporte** se encuentra en el ámbito del Ministerio de Economía de la Nación, y se encarga de asistir al ministro en la propuesta y ejecución de las políticas de transporte. Su labor incluye supervisar y regular los sistemas de transporte, fomentar su desarrollo técnico y económico, y dirigir la

representación y gestión de empresas con participación estatal. Además, interviene en la planificación, regulación y fiscalización del transporte terrestre, aéreo y marítimo, así como en la construcción de infraestructuras. También se encarga de la formulación de normativas, el impulso del desarrollo sostenible, la integración de datos y el control de organismos relacionados con el transporte y la seguridad vial, entre los cuales se encuentra la Junta de Seguridad en el Transporte.

## **2. LIMITACIONES**

Se encuentra pendiente el envío de información solicitada a distintos organismos, y la realización de entrevistas.

## **3. NOTA FINAL**

En este informe 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 serán publicados en el Informe de Seguridad Operacional final.