



Informe Preliminar

SUCESO: incidente

TÍTULO: 108. Fraccionamiento. Tren de pasajeros 2025. Estación Bernal. Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 20 de abril de 2025, 09:43 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2025-40940618- -APN-JST#MEC

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1º piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (C1001ABD),
Argentina.

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: 108. Fraccionamiento. Tren de pasajeros 2025. Estación Bernal. Buenos Air. Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

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

ÍNDICE

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	5
SOBRE LA JST	6
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO.....	9
1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS.....	10
1.2.1. PERSONAL OPERATIVO	10
1.2.2. MATERIAL RODANTE	10
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	11
1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN.....	11
1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	12
1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....	12
1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN	12
1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO	12
1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS	12
1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	12
1.4.1. LESIONES A PERSONAS	12
1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE	12

1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS	13
1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.....	13
15. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	13
15.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....	13
15.2. DATOS METEOROLÓGICOS.....	13
15.3. OTRA INFORMACIÓN	13
16. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....	14
2. LIMITACIONES.....	16
3. NOTA FINAL.....	16

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

EMU: Unidad Eléctrica Múltiple

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

SOFSE: Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado

¹ 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 20 de abril de 2025, aproximadamente a las 9:43, se produjo el fraccionamiento del tren 2025, operado por la empresa Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), en cercanías de la estación Bernal, ubicada en la localidad homónima de la provincia de Buenos Aires. El suceso no ocasionó daños materiales ni personas lesionadas, aunque derivó en la interrupción del servicio.

El tren de pasajeros 2025, compuesto por la tripla y la cuádrupla de la formación 124, se fraccionó en dos partes. La separación se produjo a la altura del amortiguador del acople que vincula la cuádrupla con la tripla.



Figura 1. Vista de frente del amortiguador del acoplador semipermanente afectado.

Fuente: JST, 2025



Figura 2. Acoplador afectado. Fuente: JST, 2025

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.2.1. Personal operativo

En el incidente se vieron afectados el conductor y el jefe de tren. Sus certificaciones y habilitaciones fueron solicitadas a la CNRT.

1.2.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la formación 124

Características	Descripción
Tipo	Unidad Eléctrica Múltiple (EMU)
Cantidad de coches	7
Cantidad de ejes	28
Cantidad de ejes motrices	16

Características	Descripción
Cantidad de ejes con freno	28
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Semipermanente

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

1.2.3. Infraestructura y superestructura

Tabla 2. Aspectos generales de la estructura de vía

Características	Descripción
Línea	Roca
Ramal	Constitución - Bosques
Tipo de vía	Doble
Kilómetro del suceso	15,850
Coordenadas geográficas	S: 34° 42' 52.95" O: 58° 16' 6.83"
Sentido de circulación	Ascendente
Perfil de riel	A determinar
Tipo de balasto	Piedra partida
Durmiente	Madera
Tipo de fijación	Elástica
Tipo de junta	A determinar

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

1.2.4. Sistema de señalización

En el sector donde ocurrió el suceso, los trenes circulan mediante el sistema de bloqueo por señalización, que opera a través de señales automáticas y semiautomáticas.

1.2.5. Sistemas de comunicación

En la zona del incidente, las comunicaciones tren-tierra se realizan mediante el uso de radio.

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

El día del suceso, ambas fracciones del tren quedaron detenidas sobre la vía principal. Uno de los sistemas de acople se desprendió de la cuádrupla y permaneció vinculado al acoplador de la tripla.

1.3.2. Afectación del servicio

El incidente produjo demoras y cancelaciones en el ramal Constitución-Bosques. La vía estuvo ocupada 1 hora y 43 minutos hasta quedar expedita.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

En proceso de relevamiento de datos.

1.4. Daños ocasionados por el suceso

1.4.1. Lesiones a personas

No se registraron lesiones a personas.

1.4.2. Daños al material rodante

No se observaron daños en el material rodante.

1.4.3. Daños en instalaciones fijas

No se registraron daños en instalaciones fijas.

1.4.4. Daños al medio ambiente

No se constataron daños al medio ambiente.

1.5. Requerimientos de información

1.5.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

Se realizó un requerimiento de información sobre el registrador de eventos y las grabaciones del servicio. Al momento de la elaboración del presente informe, se encuentra pendiente su recepción.

1.5.2. Datos meteorológicos

En proceso de relevamiento de datos.

1.5.3. Otra información

Dos días después del suceso, agentes de la sede Central, junto con representantes de la empresa ensambladora de los acoples y personal de Material Rodante y de Operaciones de SOFSE, se presentaron en el depósito Tolosa de la línea Roca para tomar fotografías, inspeccionar visualmente y analizar el sistema de acople afectado en el fraccionamiento del tren 2025.



Figura 3. Vista interior del amortiguador del acoplador. Fuente: JST, 2025

1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE)** tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y el mantenimiento del material rodante e infraestructura dentro de su red. A su vez, realiza la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. En el ámbito de la seguridad, cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, conforme a lo establecido por la Resolución n.º 170/2018, que aprueba la Primera Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria.

La empresa **Dellner** fabrica equipos para sistemas de conexión ferroviaria, tales como acopladores, sistemas de paso para pasajeros entre coches y amortiguadores. Su sede central se encuentra en Suecia, y cuenta con dos sedes en Argentina: una ubicada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otra en la localidad de Mechita, provincia de Buenos Aires.

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

Al momento de presentar este informe, los aportes a la investigación se encuentran limitados, ya que aún no se remitieron documentos y grabaciones solicitados a la empresa operadora.

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 serán publicados en el Informe de Seguridad Operacional final.