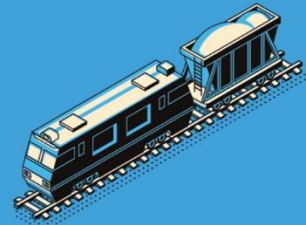
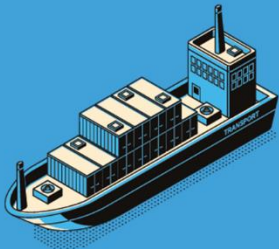


# JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



## INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-26530513-APN-JST#MTR

Suceso: accidente. Resultados: con lesionados. Daños estructurales en el ómnibus.

Título: Colisión en paso a nivel entre ómnibus AB925VP y locomotora 7759 en calle Floduardo Grandoli, ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 8 de marzo de 2023 15:30 (hora local), 18:30 (UTC)

Dirección Nacional de Evaluación y Monitoreo Accidentológico

**primero  
la gente**



Ministerio de Transporte  
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

[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 [Título, Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, año].

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



## ÍNDICE:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SOBRE LA JST .....</b>                                      | <b>5</b>  |
| <b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN .....</b>        | <b>6</b>  |
| <b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS .....</b>                  | <b>8</b>  |
| <b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....</b>                    | <b>9</b>  |
| <b>1.1. RESEÑA DEL SUCESO .....</b>                            | <b>9</b>  |
| <b>1.2. LESIONES .....</b>                                     | <b>10</b> |
| <b>1.3. DAÑOS .....</b>  | <b>10</b> |
| 1.3.1. Daños en el ómnibus .....                               | 10        |
| 1.3.2. Daños en el tren .....                                  | 12        |
| <b>1.4. INFORMACIÓN SOBRE EL LUGAR DEL SUCESO .....</b>        | <b>12</b> |
| 1.4.1. Señalización del paso a nivel .....                     | 16        |
| 1.4.2. Visibilidad .....                                       | 17        |
| <b>1.5. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL .....</b>                | <b>18</b> |
| 1.5.1. Personal de la locomotora.....                          | 18        |
| 1.5.2 Personal del ómnibus .....                               | 19        |
| <b>1.6. INFORMACIÓN SOBRE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....</b> | <b>20</b> |
| 1.6.1. Información sobre el tren .....                         | 20        |
| 1.6.2. Información del ómnibus urbano .....                    | 20        |
| <b>1.7. REGISTRADORES .....</b>                                | <b>21</b> |
| <b>DINÁMICA DEL ACCIDENTE .....</b>                            | <b>21</b> |



|   |           |
|---|-----------|
| <b>1.8. INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.....</b>                            | <b>24</b> |
| <b>1.9. INCENDIO.....</b>   | <b>24</b> |
| <b>1.10. ENSAYOS E INVESTIGACIONES .....</b>                                | <b>24</b> |
| <b>1.11. INFORMACIÓN SOBRE LAS EMPRESAS Y ORGANISMOS INVOLUCRADOS .....</b> | <b>24</b> |
| 1.11.1. MOVI Rosario.....   | 24        |
| 1.11.2. Belgrano Cargas y Logística SA .....                                | 25        |
| 1.11.3. Municipalidad de Rosario .....                                      | 25        |
| 1.11.4. Comisión Nacional de Regulación del Transporte .....                | 26        |
| 1.11.5. Agencia Nacional de Seguridad Vial .....                            | 26        |
| <b>1.12. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....</b>                                 | <b>28</b> |
| <b>1.13. COMUNICACIONES.....</b>  | <b>28</b> |
| <b>2. FUENTES DE INFORMACIÓN .....</b>                                      | <b>29</b> |
| <b>3. NOTA FINAL .....</b>  | <b>31</b> |



## 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, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

Este informe refleja los hallazgos preliminares de la JST en relación con las circunstancias y condiciones en que se produjo el suceso investigado.

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 N.º 27.514](#), 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.

Los resultados de este Informe Preliminar 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 elementos tales como, por ejemplo, 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 ABREVIATURAS Y SIGLAS<sup>1</sup>

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

BCyL: Belgrano Cargas y Logística.

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

FFCC: ferrocarriles.

ISO: Informe de Seguridad Operacional.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte.

PAN: paso a nivel.

RITO: Reglamento Interno Técnico Operativo.

RTO: Revisión Técnica Obligatoria.

SETOP: Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas.

SIES: Sistema Integrado de Emergencias Sanitarias.

---

<sup>1</sup> 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

El suceso ocurrió el 8 de marzo de 2023 a las 15:30 (hora local) en el paso a nivel (PAN) de la calle Floduardo Grandoli, perteneciente a las vías del ferrocarril General Belgrano, ramal F1 (trocha angosta), en el barrio Rucci de la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe. Se trató de una colisión que involucró, por un lado, un ómnibus de la línea 153 negra, interno 398, dominio AB925VP, que circulaba en dirección oeste-este; por otro lado, una locomotora liviana n.º 7759 de la operadora Belgrano Cargas y Logística (BCyL), que viajaba desde la estación Sorrento hacia la estación Pino de San Lorenzo, ubicada en la ciudad de San Lorenzo, Provincia de Santa Fe.



Figura 1. Posición final de los vehículos

Fuente: JST, 2023



## 1.2. Lesiones

**Tabla 1. Personas ocupantes del tren**

| Lesiones | Conductor | Pasajeros | Otros | Total |
|----------|-----------|-----------|-------|-------|
| Mortales | 0         | 0         | 0     | 0     |
| Graves   | 0         | 0         | 0     | 0     |
| Leves    | 0         | 0         | 0     | 0     |
| Ninguna  | 1         | 0         | 1     | 2     |

Se encuentra en proceso de investigación la cantidad de personas que viajaban en el ómnibus y si hubo lesiones.

## 1.3. Daños

### 1.3.1. Daños en el ómnibus

De acuerdo con la información relevada el día del suceso, en el ómnibus se detectaron deformaciones y roturas en la parte lateral posterior derecha, producidas por el impacto con la unidad ferroviaria. Asimismo, la superficie de la carrocería sufrió raspaduras y se observó también rotura de cristales, daños en el eje trasero derecho y el colapso de la cubierta trasera derecha.

Por otra parte, se constató que, en el interior del vehículo, se produjo el desprendimiento de uno de los caños pasamanos traseros del soporte de timbre.

En las figuras que se ubican a continuación, se detallan los daños registrados en el vehículo durante el relevamiento de campo efectuado por el equipo de investigación del suceso.



Figura 2. Daños en el ómnibus. Fuente: JST, 2023



Figura 3. Daños en el ómnibus. Fuente: JST, 2023

### 1.3.2. Daños en el tren

La investigación realizó el pedido de información correspondiente a BCyL. Al momento de finalización del presente informe, el pedido se encontró sin respuesta.

### 1.4. Información sobre el lugar del suceso

El lugar del evento está constituido por el PAN que conforman, por un lado, la traza ferroviaria del tren General Belgrano, ramal F1 (trocha angosta), progresiva kilométrica 159,890, y, por otro lado, la calle Floduardo Grandoli al 2700.

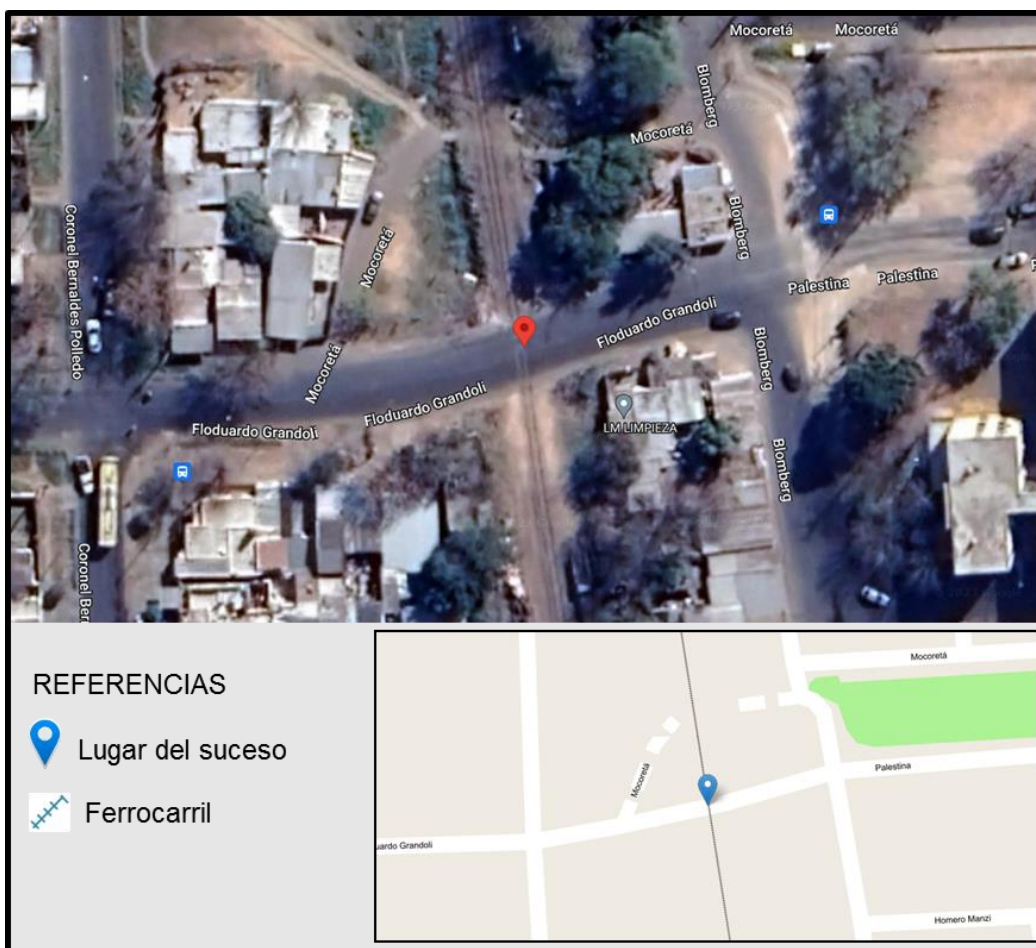


Figura 4. Ubicación geográfica del lugar del suceso

Fuente: Google Maps, Argenmap, edición de la JST, 2023





**Tabla 2. Información del lugar del suceso**

| Zona del suceso             |  |
|-----------------------------|--|
| Provincia                   | Santa Fe   |
| Ciudad/barrio               | Rosario/Barrio Rucci   |
| Calle y altura/intersección | PAN de calle Floduardo Grandoli, vías del Ferrocarril Belgrano – ramal F1 (progresiva kilómetro 159,890) |
| Coordenadas geográficas     | 32°53'12.2" S 60°43'11.5" O  |

En cuanto a la infraestructura vial, se observó que la calzada es de pavimento de asfalto. Por otra parte, se constató que la vía es de doble sentido de circulación vehicular. Se visualizaron fallas sobre la superficie, que encajan con el tipo conocido como *fisuras piel de cocodrilo*. En adición, se encontraron baches y descascamientos. Además, se registraron parches a diferente nivel de la calzada, lo cual podría dificultar el correcto drenaje en caso de lluvias. En inmediaciones del PAN, al acercarse de este a oeste, se identificó un reductor de velocidad.

De acuerdo con la información obtenida a través de entrevistas, la calle Floduardo Grandoli es una arteria importante que conecta con la Ruta Nacional 34, por lo que presenta frecuente tráfico vehicular. Hasta el día del suceso, por este PAN transitaban dos líneas de transporte urbano de pasajeros. Actualmente, estas modificaron su recorrido y utilizan como alternativa el PAN de la calle Baigorria.



Figura 5. Reductor de velocidad, vista hacia el oeste. Fuente JST, 2023



Figura 6. Visualización de la calzada vehicular con fisuras y reparaciones. Fuente: JST, 2023

En cuanto al ramal F1, es de trocha angosta y pertenece al ferrocarril Gral. Belgrano. Por este ramal circulan trenes de carga exclusivamente. Tiene una extensión de 167 km entre sus cabeceras, Santa Fe y Rosario.



Durante el relevamiento, se observó la presencia de laberintos peatonales en ambos sentidos de circulación. Los caños que conforman su estructura presentaban corrosión.

Por otra parte, en el sector de vías del lado peatonal norte, se advirtió la presencia de un basural, el cual podría llegar a obligar al peatón a bajar a la calzada para cruzar el ramal ferroviario.



Figura 7. Laberintos peatonales corroídos, presencia de cúmulos de residuos en la zona de vía y cruz de San Andrés obstruida con vegetación. Fuente: JST, 2023

### Tabla 3. Datos de la red ferroviaria

| Tipo de red ferroviaria                  |  |
|--|--|
| Red Metropolitana de Pasajeros – RMP     |  |
| Red Troncal Especial - RTR 1             |  |
| Red Troncal de Importancia Menor - RTR 2 |  |





| Tipo de red ferroviaria   |   |
|---|---|
| Red Primaria Interregional y Secundaria - RF 1 (10 trenes diarios o más)    |   |
| Red Primaria Interregional y Secundaria - RF 2 (menos de 10 trenes diarios) |   |
| Red con Tráfico a Demanda, Ramal Industrial o Particular – RTD              | X |

**Tabla 4. Datos de la red vial**

| Tipo de red vial  |   |
|---|---|
| Red de autopistas urbanas (RAU) (autopistas con control total de acceso)    |   |
| Red primaria urbana (RPU) (calles y avenidas-trama urbana)                  |   |
| Red secundaria (RSU) (calles que complementan a la red primaria urbana-RPU) | X |

#### 1.4.1. Señalización del paso a nivel

La normativa que regula la señalización en los PAN es la [Resolución de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas \(SETOP\) 7/81](#). Asimismo, el [Decreto 747/88](#), de carácter complementario a la norma de la SETOP, define en su artículo 1 los distintos tipos de señalización. Según este decreto, la señalización activa refiere a “los medios de señalización vial que indican la aproximación de los trenes y, en consecuencia, el cierre del cruce ferroviario para los usuarios de la calle o camino concurrente”. Mientras que la señalización pasiva, por su parte, refiere a “las señales fijas o marcas en el pavimento, que en los caminos o calles públicas advierten la proximidad de un cruce ferroviario y orientan el criterio del usuario para el tránsito por ellos”.





Además, también cabe mencionar al [Decreto 779/95, anexo L](#), que reglamenta la modificación de la Ley de Tránsito ([Ley N.º 24.449](#)) y establece los principios del Sistema de Señalización Vial Uniforme. Allí, se indica la descripción, significado y ubicación de los dispositivos de seguridad y control del tránsito, así como la consecuente reglamentación de las especificaciones técnicas y normalización de materiales y tecnologías de construcción y colocación, junto a los demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial (artículo 1, anexo L del Decreto 779/95). A continuación, se detallan las observaciones efectuadas durante el relevamiento de campo respecto de la señalización reglamentaria:

- Se detectó ausencia de la línea de detención de los vehículos fijada a 5 metros del primer riel en ambos sentidos de circulación.
- Se detectó ausencia de señalización de la zona de frenado sobre la calzada asfaltada en ambos sentidos de circulación.
- El PAN no contaba con sistema de barreras automáticas ni con señales fonoluminosas. Tampoco señalización pasiva horizontal. Por otra parte, la señalización pasiva vertical se encontraba incompleta, ya que el equipo de investigación identificó únicamente la presencia de la cruz de San Andrés, que se hallaba obstruida por vegetación lindera, como puede observarse en la Figura 7.

La investigación se encuentra analizando la obligatoriedad de la señalización activa según la Resolución SETOP 7/81.

#### **1.4.2. Visibilidad**

El equipo de investigación identificó una condición de visibilidad en divergencia con la [Resolución SETOP 7/81](#):

- Existen obstáculos permanentes y transitorios a la visión sobre el plano de observación.

La normativa establece que basta con una sola condición de visibilidad ausente para que se considere que el PAN no posee visibilidad suficiente.



Figura 8. Rombo de visibilidad según SETOP 7/81. Fuente: JST, 2023

## 1.5. Información sobre el personal

### 1.5.1. Personal de la locomotora

Tabla 5. Datos del personal de conducción de la locomotora

| Conductor/a          |   |
|----------------------|---|
| Sexo                 | Masculino                                       |
| Nacionalidad         | Argentino                                       |
| Licencias            | Aprobación de examen de conductor<br>25/11/2020 |
| Certificación médica | Vigente hasta el 02/02/2024                     |



**Tabla 6. Datos del personal ayudante de conducción**

| <b>Ayudante de conductor/a</b> |  |
|--------------------------------|--|
| Sexo                           | Masculino  |
| Nacionalidad                   | Argentino  |
| Licencias                      | Aprobación de examen de ayudante de conductor 31/03/2017 |
| Certificación médica           | Vigente hasta el 13/02/2024                              |

### 1.5.2 Personal del ómnibus

**Tabla 7. Datos del personal de conducción del ómnibus**

| <b>Conductor/a del ómnibus</b> |  |
|--------------------------------|--|
| Sexo                           | Masculino  |
| Edad                           | 29 años  |
| Nacionalidad                   | Argentino  |
| Licencias                      | Clases A y D. Subclases D.3, D.2 y A.2.1.<br>Emitida por el Centro Emisor de Licencia Nacional de Rosario, Dirección General de Tránsito.<br>Fecha de emisión: 27/10/2021<br>Fecha de vigencia: 27/10/2023 |



## 1.6. Información sobre los vehículos involucrados

### 1.6.1. Información sobre el tren

**Tabla 8. Datos de la locomotora**

| Locomotora                           |                                |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| Fabricante                           | General Motors                 |
| Modelo                               | EMD G22                        |
| Tipo de tracción                     | Concentrada – diésel eléctrica |
| Servicio N.º                         | 1617                           |
| Formación                            | Locomotora liviana             |
| N.º de serie                         | 7759                           |
| Operadora                            | Belgrano Cargas y Logística    |
| Tipo de servicio                     | Liviana                        |
| Última habilitación                  | En proceso de investigación    |
| Última inspección CNRT               | En proceso de investigación    |
| Programa de mantenimiento preventivo | En proceso de investigación    |

### 1.6.2. Información del ómnibus urbano

**Tabla 9. Datos del ómnibus**

| Ómnibus          |        |
|------------------|--------|
| Tipo de vehículo | Urbano |



| Ómnibus                      |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| Dominio:                     | AB925VP                        |
| Carrocería                   | Metalpar                       |
| Chasis:                      | Mercedes Benz                  |
| Servicio tipo:               | Transporte urbano de pasajeros |
| Año modelo                   | 2017 – BMO 368 versión 1621    |
| Cantidad de asientos         | En proceso de investigación    |
| Operador                     | Movi Rosario – Línea 153       |
| Interno                      | 398                            |
| Cantidad de ejes             | 2                              |
| Revisión Técnica Obligatoria | En proceso de investigación    |

## 1.7. Registradores

La investigación realizó el pedido de información correspondiente a BCyL. Al momento de finalización del presente informe, el pedido se encontró sin respuesta.

### Dinámica del accidente

A partir de los datos relevados en el lugar del suceso, se estableció una hipótesis probable de los hechos. Para facilitar su descripción, esta secuencia hipotética fue dividida en tres fases.

#### *Fase 1: trayectorias previas de los vehículos.*

En esta etapa se describen las trayectorias previas al ingreso de los rodados a la zona de conflicto. En los momentos previos al accidente, la locomotora circulaba por

las vías del ferrocarril con sentido sur-norte. El ómnibus, por su lado, lo hacía en la calzada de la calle Floduardo Grandoli, por el carril con sentido de circulación oeste-este.



Figura 9. Ilustración de momentos previos a la colisión

Fuente: JST, 2023

### *Fase 2: momento del impacto*

Se desarrolla en esta fase el instante del impacto entre los vehículos protagonistas, las zonas afectadas, la ubicación del área geográfica de la colisión y su correlación con los indicios materiales hallados en el relevamiento.

En la intersección de las vías férreas y la calle Floduardo Grandoli, se produjo la colisión entre la locomotora n.º 7759 y el ómnibus AB925VP. El vehículo automotor se encontraba trasponiendo el PAN al momento del suceso. El sector anterior de la locomotora impactó en la parte lateral posterior derecha del ómnibus. En consecuencia, el ómnibus fue arrastrado y girado en sentido contrario al tren.

En la figura a continuación se puede apreciar esquemáticamente el momento del impacto entre ambos vehículos.



Figura 10. Ilustración de la colisión. Fuente: JST, 2023

### *Fase 3: trayectorias postcolisión*

Finalmente, en esta etapa se describen los desplazamientos de los vehículos protagonistas hasta alcanzar su punto de detención.

Como producto del impacto, el ómnibus se trasladó hasta quedar en su punto de inmovilidad final, en dirección sur-este, casi en forma paralela al tren. Este se detuvo sobre la intersección. Durante la trayectoria postimpacto, el equipo de investigación estimó que el ómnibus habría colisionado con un vehículo particular, el cual quedó estacionado con su parte frontal hacia el oeste, en el carril contrario.



Figura 11. Ilustración de posición final de los vehículos luego de la colisión. Fuente: JST, 2023





## 1.8. Información médica y patológica

Al momento de la elaboración de este informe, no se obtuvo documentación que permita inferir alguna situación médico-patológica del personal involucrado en el accidente.

## 1.9. Incendio

No se produjo un incendio como consecuencia de este suceso.

## 1.10. Ensayos e investigaciones

El día del suceso, el equipo de investigación efectuó un relevamiento de campo inicial. Además, se analizó información relacionada con el evento y se cursaron pedidos de información adicionales.

## 1.11. Información sobre las empresas y organismos involucrados

### 1.11.1. MOVI Rosario

MOVI Rosario es una empresa dedicada a brindar servicios de movilidad sostenible en la ciudad. Inició sus actividades en enero de 2019 como una Sociedad Anónima Unipersonal (SAU) dirigida por la Municipalidad de Rosario; esta sociedad emergió de la fusión de las empresas Semtur y Mixta, las cuales operaban desde 2002 y 2007 respectivamente.

Las líneas del transporte urbano de pasajeros (TUP) que brindan servicios en la ciudad por parte de la empresa son las siguientes: 102 roja, 106 roja y negra (con extensión interurbana a Ibarlucea), 112, 113, 115, 115 aeropuerto, 116, 129, 120, 121, 123, 127, 129, 134, 135, 131, 132, 141, 153 roja y negra, los enlaces Avellaneda oeste-noroeste y Santa Lucía, la Ronda CUR-Sur, el servicio de la Línea de la Costa y las líneas eléctricas K y Q.

Se encuentra en proceso de investigación cuál es el sistema de seguridad operacional implementado por la empresa.





### 1.11.2. Belgrano Cargas y Logística SA

Es una empresa estatal que se dedica al transporte de cargas y opera las tres líneas nacionales de ferrocarriles destinadas a ello: Belgrano, San Martín y Urquiza. Transporta cargas que incluyen cereales, oleaginosos, subproductos, azúcar, cemento, piedra, fundente, carbón, fertilizantes, metales, madera, vino, aceitunas, melaza, agua y otras eventuales.

BCyL gestiona su seguridad operacional en el marco de la [1° Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria](#) (Resolución 170 del Ministerio de Transporte, 2018).

### 1.11.3. Municipalidad de Rosario

Organización administrativa de la ciudad de Rosario. Proporciona los servicios públicos y ejerce las demás atribuciones ejecutivas de su competencia. De acuerdo con las disposiciones de su carta orgánica, entre otras normas y documentos, está facultada para lo siguiente:

- Ordenar las obras públicas que exijan la seguridad, higiene o embellecimiento del municipio, así como la delineación y numeración de la ciudad.
- Intervenir en la construcción de edificios con la finalidad de velar por la seguridad, la higiene y la estética.
- Dictar ordenanzas sobre el tránsito de ferrocarriles dentro del municipio.
- Reglamentar la vialidad.
- Reglamentar el transporte.
- Cuidar de la conservación y mejoras de las obras municipales.
- Atender a la conservación de los pavimentos y mejoras.
- Inspeccionar las condiciones de seguridad e higiene de todas las moradas de la ciudad, estén o no abiertas al público.



Por otra parte, de acuerdo con el sitio web de este organismo, la ejecución, conservación y mantenimiento de construcciones viales, pavimentos y calzadas es competencia de la Secretaría de Obras Públicas. La investigación realizó el pedido formal de reunión con dicho sector. Al momento de finalización del presente informe, el pedido se encontró sin respuesta.

#### **1.11.4. Comisión Nacional de Regulación del Transporte**

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) es el ente que controla y fiscaliza el transporte terrestre nacional, ejerciendo el poder de policía y controlando el cumplimiento efectivo de las normas vigentes. Organiza los medios necesarios para garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte automotor y ferroviario de pasajeros y cargas nacionales (infraestructura, material rodante, habilitaciones y los procesos operativos). Tiene competencia en el transporte automotor de pasajeros urbano (líneas 1 a 199), micros de media y larga distancia, trenes de la región metropolitana, trenes de pasajeros de larga distancia, transporte automotor y ferroviario de cargas y la estación terminal de ómnibus de Retiro.

Asimismo, la CNRT es la autoridad de aplicación de la 1° Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria, relativa a la implementación de un modelo de gestión de la seguridad operacional aplicado de manera específica al modo de transporte por ferrocarril.

Además, por intermedio de su Gerencia de Control Técnico Automotor, recibe informes semestrales de las empresas prestadoras de servicio de transporte, vinculados al grado de avance y cumplimiento de las buenas prácticas estatuidas a través de la norma IRAM 3810 o de la equivalente adoptada.

#### **1.11.5. Agencia Nacional de Seguridad Vial**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es el organismo encargado de promover, coordinar, controlar y dar seguimiento a las políticas públicas de seguridad vial en el territorio nacional, y tiene la misión de reducir la tasa de



siniestralidad vial. En el artículo 4 de la [Ley N.º 26.363](#), se especifica lo siguiente con respecto a algunas de sus funciones principales:

- Llevar adelante campañas de concientización vial en todo el país para capacitar a las distintas localidades y tratar las problemáticas propias de cada lugar.
- Realizar operativos de control y fiscalización de documentación, alcoholemia, uso de cinturón de seguridad, casco y velocidad, entre otros, en las principales rutas del país.
- Participar en todo el proceso de obtención de la Licencia Nacional de Conducir.
- Mediante el Observatorio Vial Nacional, realizar estadísticas para conocer la cantidad de incidentes viales y por qué se producen, con el fin de ayudar a establecer políticas acordes con los problemas específicos de cada jurisdicción.
- Emitir los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir y el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas.
- Junto con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, asistir y colaborar en las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.
- Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas. Llevar adelante un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial.

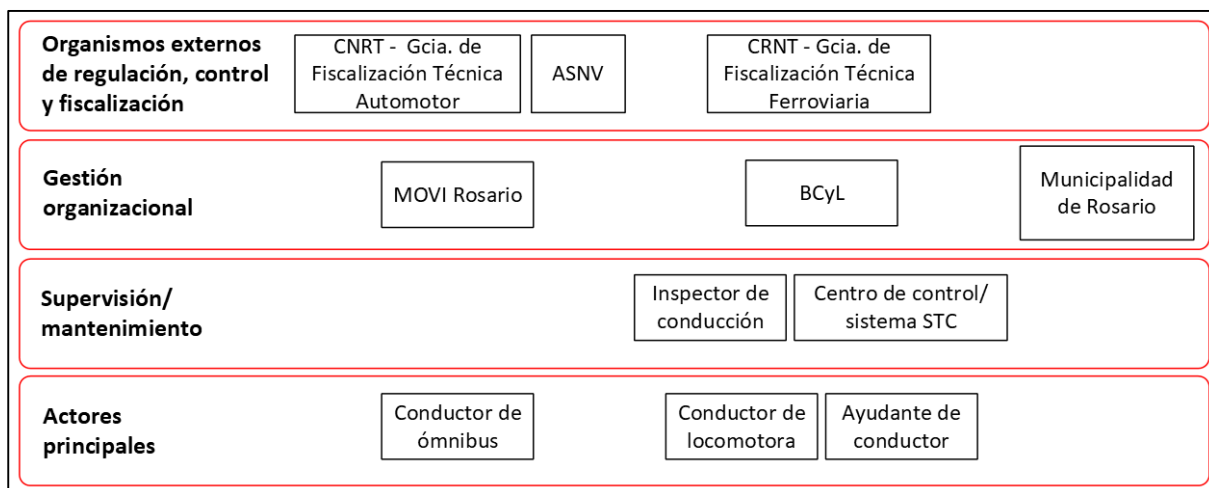


Figura 12. Mapa de actores del suceso. Fuente: JST, 2023

### 1.12. Información meteorológica

El suceso ocurrió a las 15:30 (hora local). De acuerdo con el análisis sinóptico y de superficie, basado en las cartas de superficie, imágenes de radar y satelitales, se estima que las condiciones meteorológicas fueron las siguientes:

- Cielo: despejado.
- Viento: suaves (06 a 11 km/h), predominantes del sector sudoeste.
- Visibilidad: se estima buena a la hora del suceso.
- Fenómenos significativos: no se registraron en el período solicitado.
- Precipitaciones: no se produjeron en la zona y momento del evento.
- Alertas: no se emitieron alertas, advertencias ni avisos meteorológicos para la fecha, hora y lugar del suceso.

### 1.13. Comunicaciones

En proceso de investigación.



## 2. FUENTES DE INFORMACIÓN

- Visitas al lugar del suceso:
  - Se realizó un relevamiento de campo el día del suceso.
- Normativa vigente:
  - Comisión Nacional de Normas y Especificaciones Técnicas de Ferrocarriles (2020), Argentina. Norma técnica para cruces ferroviarios y pasos peatonales, anexo I.
  - Decreto/Ley 747 de 1988 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-747-1988-174963/texto>
  - Decreto/Ley 958 de 1992 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-958-1992-9005/texto>
  - Decreto/Ley 656 de 1994 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-656-1994-16109/texto>
  - Decreto Reglamentario 779 de 1995 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace:  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>
  - Instituto Argentino de Normalización y Certificación (2021). Buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros (IRAM 2810).
  - Ley N.º 2873 de 1891 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-2873-38934/texto>
  - Ley N.º 24.449 de 1994 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818/texto>



- Ley N.º 26.363 de 2008 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26363-140098/texto>
- Reglamento Interno Técnico Operativo de los Ferrocarriles del Estado Argentino (1993). Disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/rito.pdf>
- Resolución 7 de 1981 [Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, Argentina]. Disponible en el siguiente enlace:  
[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/setop\\_7-81.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/setop_7-81.pdf)
- Resolución 170 del 2018 [Ministerio de Transporte, Argentina].  
Disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-170-2018-308333/texto>
- Resolución 669 del 2016 [Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Argentina]. Disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-669-2016-263409/texto>
- Resolución 404 del 2013 [Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Argentina]. Disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-404-2013-219577/texto>
- Resolución 174 del 2014 [Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Argentina]. Disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-174-2014-226146/texto>
- Resolución E 91 del 2017 [Secretaría de Gestión de Transporte, Argentina]. Disponible en el siguiente enlace:  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/280000-284999/281887/norma.htm>



### 3. NOTA FINAL

Este informe presentó los hallazgos preliminares de la presente investigación, sujetos a modificaciones conforme a su avance. El análisis, las conclusiones, las Acciones y Recomendaciones de Seguridad Operacional serán publicados en el Informe de Seguridad Operacional (ISO).