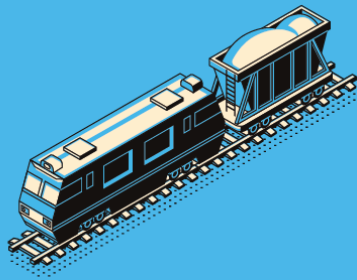


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Expediente: EX-2021-80330316- -APN-JST#MTR

Suceso: accidente

Título: Choque de formaciones en la playa Retiro Cargas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Empresa operadora: Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA)

Fecha y hora del suceso: 27 de agosto de 2021, 13:30 (hora local)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

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: Choque de formaciones en la playa Retiro, Cargas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la JST](#).



ÍNDICE

SOBRE LA JST	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
1.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
1.2. DATOS DEL LUGAR	9
1.3. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS	9
1.3.1. Personal operativo.....	9
1.3.2. Material rodante.....	10
1.3.3. Infraestructura y superestructura	12
1.3.4. Sistemas de señalización y comunicación.....	13
1.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	13
1.4.1. Estado final del tren.....	13
1.4.2. Afectación del servicio	15
1.4.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos.....	16
1.5. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	17
1.5.1. Lesiones a personas	17
1.5.2. Daños en instalaciones fijas.....	17
1.5.3. Daños del material rodante	17
1.5.4. Daños al medio ambiente.....	19



1.6. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	19
1.6.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio	19
1.6.2. Datos meteorológicos.....	20
1.6.3. Ensayos e investigaciones.....	20
1.7. ENTREVISTAS Y REUNIONES DE TRABAJO	20
1.8. NORMATIVA VIGENTE.....	20
1.9. INFORMACIÓN ADICIONAL.....	20
1.10. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....	21
2. ANÁLISIS	23
2.1. MANIOBRAS REALIZADAS EL DÍA DEL CHOQUE	23
2.2. CONTEXTO GENERAL DE LAS OPERACIONES EN LA PLAYA	23
3. CONCLUSIONES.....	28
4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	29
RSO FE-0033-23	29
5. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	30
ASO FE-0006-23	30
6. FUENTES DE INFORMACIÓN	31



SOBRE LA JST

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado. Su misión es contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones y acciones eficaces.

De conformidad con la Ley N.º 27.514, Resolución N.º 170/2018 y Ley General de Ferrocarriles Argentinos N.º 2.873, la presente investigación tiene carácter estrictamente técnico, y su información y documentación no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Esta investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo establecido en el artículo 18 de la Ley N.º 27.514.



SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte adopta el modelo sistémico para la investigación y análisis de accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas, el cual ha sido ampliamente validado y difundido por organismos líderes en la materia a nivel internacional.

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

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y las fallas técnicas del equipamiento, constituyen los factores desencadenantes o inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema ferroviario, así como a otros factores, en muchos casos alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema ferroviario detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Finalmente, los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y 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 diversos 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.



La contribución de este modelo de investigación es tanto teórica como metodológica y práctica. Esto promueve el desarrollo de recomendaciones de amplio alcance, orientadas a mejorar la seguridad del sistema de transporte ferroviario.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ADV: aparato de vía

ASO: Acción de Seguridad Operacional

CABA: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

FCCA: Ferrocarril Central Argentino

FFCC: Ferrocarril

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

NCA: Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima

RO: Reglamento Operativo

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

SOFSE: 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 en inglés u otro idioma extranjero.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso

El 27 de agosto de 2021, a las 13:30, se produjo un choque entre formaciones dentro de los límites de la playa Retiro Cargas de la operadora NCA, ubicada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El accidente ocurrió entre la locomotora 8258 y la formación de carga OP 9501/085 durante la realización de maniobras de manipulación de contenedores.

El suceso ocasionó daños leves en las instalaciones fijas y en el material rodante. No se registraron personas lesionadas.

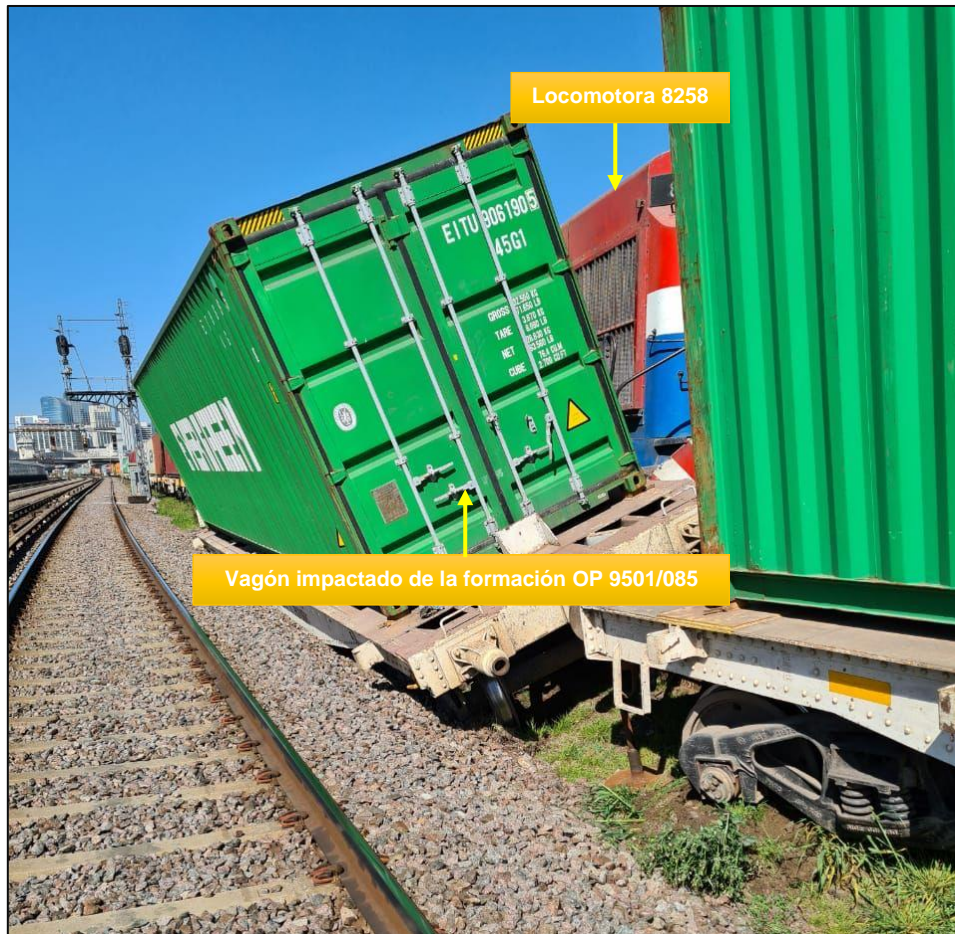


Figura 1. Imagen del impacto de la locomotora 8258 con la formación OP 9501/085 en la playa Retiro Cargas. Fuente: JST, 2021

1.2. Datos del lugar

El choque tuvo lugar en la playa Retiro Cargas, ubicada a 1800 m aproximadamente de la estación de pasajeros Retiro del FFCC Mitre. La zona limita con las vías del servicio local de pasajeros del ramal Retiro–José León Suárez.

En la playa de cargas se realizan habitualmente operaciones de manipulación de contenedores, con y sin asistencia de locomotoras.

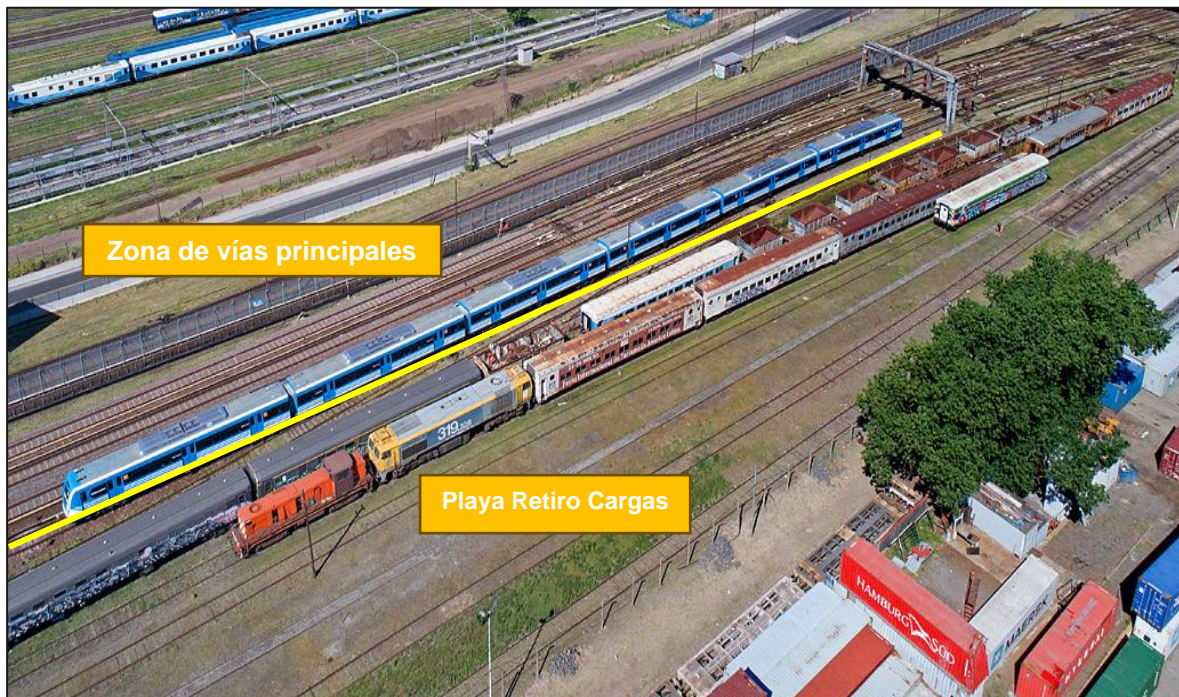


Figura 2. Imagen aérea del límite de la playa Retiro Cargas y las vías principales del servicio de pasajeros de la línea Mitre. Fuente: [Rail Pitures.Net](http://RailPitures.Net)

1.3. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.3.1. Personal operativo

En el accidente se vieron involucrados el conductor y el jefe de tren de la locomotora 8258. Según la información provista por la CNRT, sus certificaciones y habilitaciones al momento del suceso se encontraban conforme a la reglamentación vigente.

La formación OP 9501/085 no tenía personal a bordo al momento del suceso, ya que estaba estacionada en la vía giratoria 1, aguardando su horario de partida.

1.3.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 8258

Características	Descripción
Marca	American Locomotive Company (ALCo)
Modelo	RSD-16
Fabricante	ALCo Schenectady, New York
Tipo	Co-Co
Trocha	1676 mm
Potencia nominal	1800 HP
Peso con suministros completos	108 Tn
Alto	4,44 m
Ancho	3,09 m
Largo	17,09 m
Observaciones: el miriñaque y el sistema de arenero de la locomotora 8258 estaban modificados, al igual que el resto de las locomotoras modelo RSD-16 de la flota de NCA.	

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2023



Figura 3. Locomotora ALCo RSD-16 8258 involucrada en el suceso. Fuente: JST, 2021

Tabla 2. Aspectos generales de los vagones en maniobra traccionados por la locomotora 8258

Características	Descripción
Tipo	Plataforma PC 2 TEU, Espina PC 2 TEU, Espina PC 3 TEU
Cantidad de vagones	15
Cantidad de ejes	60
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Cadena y tornillo con paragolpes
Observaciones: se observaron vagones borde alto y tipo tanque modificados a portacontenedores.	

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2023

Tabla 3. Aspectos generales de los vagones de la formación OP 9501/085

Características	Descripción
Tipo	Plataforma por PC, Espina PC, Espina PC 3 TEU
Cantidad de vagones	25
Cantidad de ejes	100
Cantidad de ejes con freno	60
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Tornillo y cadena con paragolpes
Observaciones: se observaron vagones borde alto y tipo tanque modificados a portacontenedores.	

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2023



Figura 4. Vista general del tren de carga OP 9502/085 impactado por la locomotora 8258.
Fuente: JST, 2021

1.3.3. Infraestructura y superestructura

Tabla 3. Aspectos generales de la estructura de vía

Características	Descripción
Línea	Mitre
Ramal/ División	Retiro-Rosario / División San Nicolás
Tipo de vía	Playa
Kilómetro del suceso	3,5 km
Coordenadas geográficas	34° 34' 58.9"S y 58° 23' 12.9"W
Sentido de circulación	Maniobras en playa
Perfil de riel	BS100 FCCA
Tipo de balasto	Tierra colmatada
Durmiente	Madera de quebracho colorado
Tipo de fijación	Tirafondo
Tipo de junta	Junta eclisada de 4 agujeros

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2023

1.3.4. Sistemas de señalización y comunicación

En la zona de vías principales (ver Figura 2), los trenes son gobernados por el sistema de señalamiento de la línea Mitre de SOFSE. Dentro de la playa Retiro Cargas, las locomotoras se comunican con cambistas u otros operarios mediante radios portátiles, en cumplimiento del Reglamento Operativo (RO) de la operadora NCA.

En día del suceso, la transposición del límite entre la zona de vías principales y la playa Retiro Cargas se encontraba a cargo del Cabín 1 de la estación de pasajeros Retiro.

1.4. Secuencia fáctica

1.4.1. Estado final del tren

El 27 de agosto de 2021, en la playa Retiro Cargas se estaban realizando operaciones de descarga de contenedores con asistencia de la locomotora 8258. En dicho marco, se necesitaba llevar un corte de 15 vagones desde la vía 7 a la vía 6 de la playa (ver Figura 5). Para ello, la locomotora debía mover los vagones desde la vía 7 hasta superar el cambio que une ambas vías, y luego retroceder por la vía 6 para dejarlos en posición final.

Sin embargo, dado el largo del corte de vagones y las dimensiones de la playa, para trasponer el cambio mencionado, la locomotora debía avanzar hasta introducirse en una de las vías giratorias, ubicadas de forma paralela a las vías principales del servicio de pasajeros.

El suceso se desencadenó cuando la locomotora 8258, que traccionaba el corte de vagones portacontenedores, en lugar de circular por la vía giratoria 2, avanzó por la vía giratoria 1, impactando con el vagón 797068 de la formación OP 9502/085 que estaba estacionada, aún sin personal a bordo, aguardando su horario de partida. El choque provocó el descarrilamiento de tres vagones y la invasión de gálibo de una de las vías principales del servicio de pasajeros del ramal Retiro–José León Suárez.

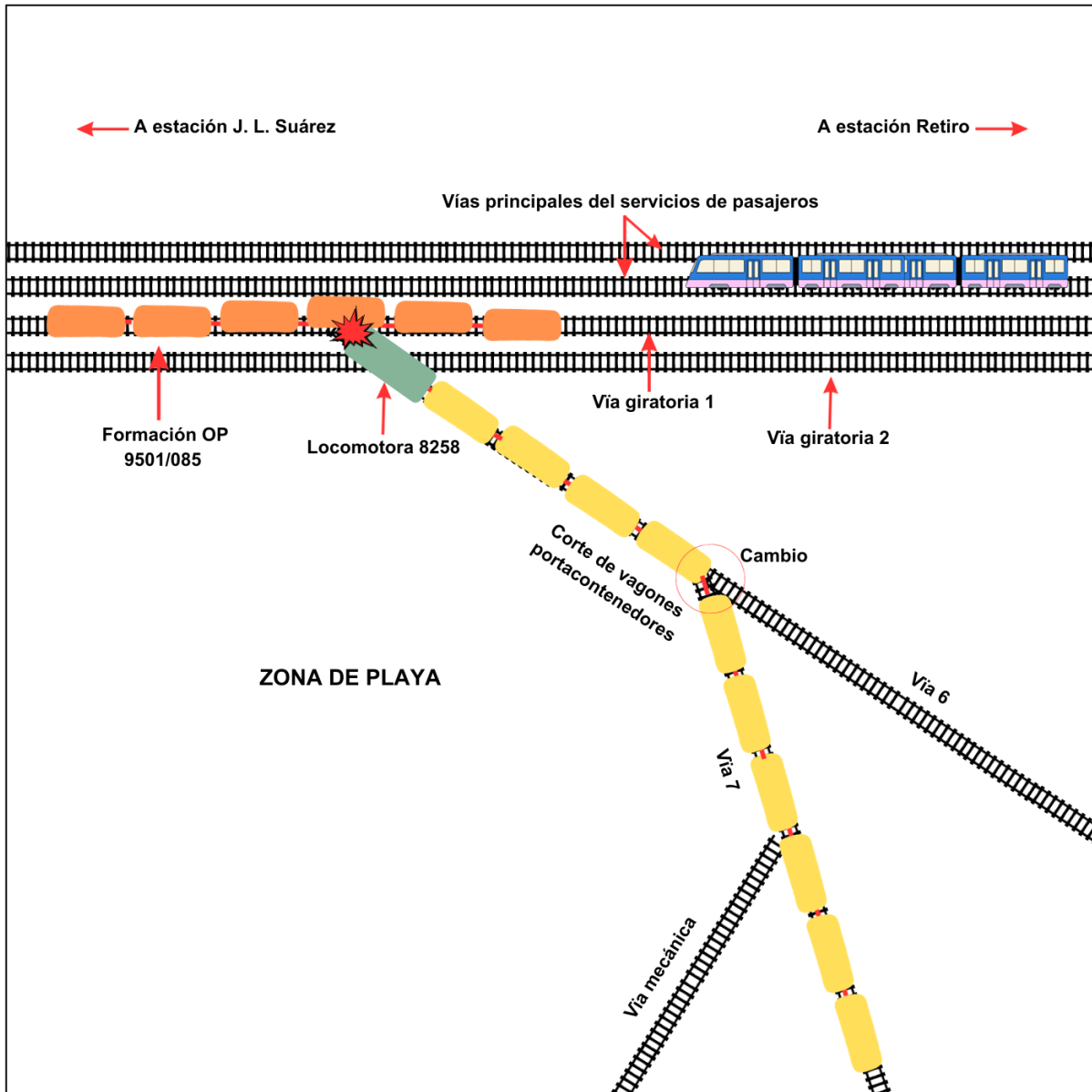


Figura 5. Croquis de la zona del suceso. Fuente: JST, 2021

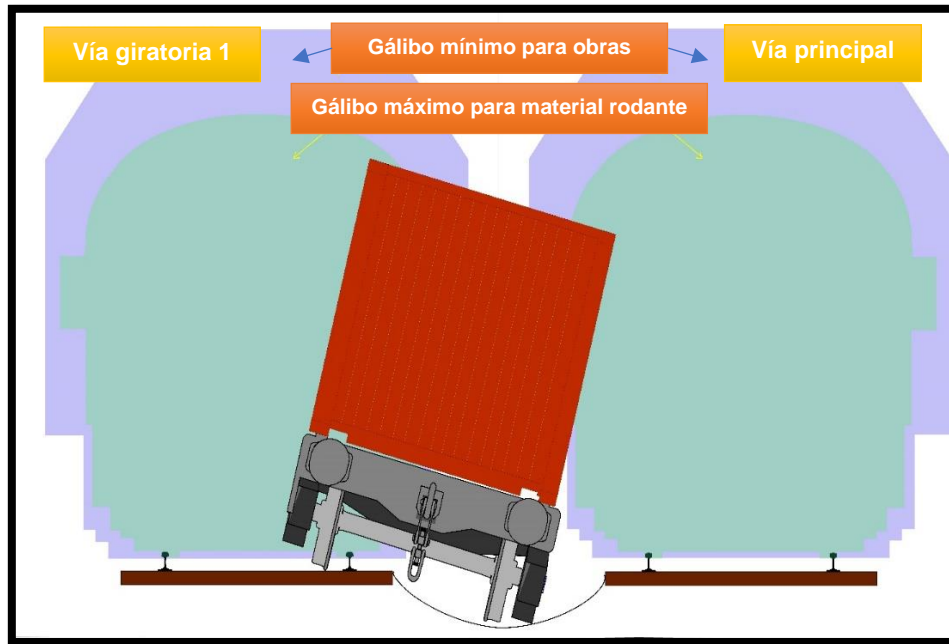


Figura 6. Croquis de la posición final del vagón PC 797068 y la invasión del gálibo de la vía principal del servicio de pasajeros. Fuente: JST, 2021

1.4.2. Afectación del servicio

El accidente produjo la interrupción de los servicios urbanos de pasajeros de la línea Mitre, en el ramal Retiro–José León Suárez. Entre las 13:30 y 18:00 del 27 de agosto, los servicios se prestaron de forma condicional desde la estación Colegiales. Luego de la remoción del vagón impactado por la locomotora, los servicios se reanudaron desde la estación Retiro.



Figura 7. Imagen de las tareas de encarrilamiento de los vagones afectados por el suceso, donde se observa la reanudación del servicio de pasajeros por la vía principal del ramal J.L. Suárez-Retiro.

Fuente: JST, 2021

1.4.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

Para los trabajos de remoción de los vehículos accidentados, intervino personal de vía y obra, personal de mecánica y los coordinadores de la base Retiro de NCA. A su vez, se contrató una grúa carretera de gran porte, con capacidad de 80 Tn, para el izaje y encarrilamiento de los vagones portacontenedores.

También se hicieron presentes inspectores de transporte de la línea Mitre para poder determinar el momento de habilitación segura del servicio de pasajeros.

No intervinieron en el suceso personal de bomberos, fuerzas de seguridad ni personal de salud.

1.5. Daños ocasionados por el suceso

1.5.1. Lesiones a personas

No se registraron personas lesionadas.

1.5.2. Daños en instalaciones fijas

El tramo de superestructura de vía, ubicado a la altura del vagón impactado por la locomotora 8258, sufrió un desplazamiento lateral de 10 cm.



Figura 8. Corrimiento lateral de la superestructura de la vía giratoria 1 Fuente: JST, 2021

1.5.3. Daños del material rodante

La locomotora 8258, que impactó de frente al vagón 797068 de la formación OP 9502/085, sufrió daños en su capot largo, paragolpes, arenero, escalera, cilindro de freno delantero, barandas frontales y miriñaque.



Figura 9 Daños en el arenero y en la escalera de la locomotora 8258. Fuente: JST, 2021



Figura 10. Daños en el cilindro de freno de la locomotora 8258. Fuente: JST, 2021

El vagón 797068 de la formación OP 9501/085 sufrió daños en su flanco, bastidor y viga bolster. No se registró pérdida de carga.



Figura 11. Imagen del vagón 797068 impactado y descarrilado. Fuente: JST, 2021

Los vagones 938910 y 932673 (en posición anterior y posterior al vagón 797068), descarrilaron, aunque no registraron pérdida de carga.

1.5.4. Daños al medio ambiente

No se registraron daños al medio ambiente.

1.6. Requerimientos de información

1.6.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

La empresa NCA remitió un fragmento de video de la locomotora 8258, de casi 3 minutos de duración, correspondiente al momento del choque (entre las 12:57:00 y 12:58:59 del 27 de agosto de 2021).

A su vez, la operadora envió un fragmento del registrador de eventos (entre las 13:28:24 y 13:32:34 del 27 de agosto de 2021), del cual se pudo conocer el posicionamiento de la locomotora, la velocidad y el estado del freno.

A partir de los datos obtenidos se constató que la velocidad de la locomotora y el valor de presión en el circuito de frenos se encontraban conformes a lo estipulado en el Reglamento Operativo (RO) e itinerario de la empresa NCA.



1.6.2. Datos meteorológicos

Según el SMN, el 27 de agosto de 2021 el cielo estaba parcialmente nublado, con buena visibilidad. No se registraron precipitaciones ni vientos fuertes en horas previas ni al momento del suceso.

1.6.3. Ensayos e investigaciones

El equipo de investigación no requirió la realización de ensayos ni estudios complementarios, más allá de la información obtenida durante la etapa de investigación.

1.7. Entrevistas y reuniones de trabajo

En el mes de noviembre de 2021, se llevó a cabo una reunión de trabajo con los investigadores de la JST, el personal de conducción involucrado en el suceso (conductor y jefe de tren) y el equipo de la operadora NCA (el jefe y subjefe de la base de Retiro, el abogado apoderado de la empresa y el gerente de operaciones). En dicha ocasión, tanto el conductor como el jefe de tren rememoraron los acontecimientos del día del suceso y dieron detalles de la operatoria diaria.

En el marco de la reunión se hizo hincapié en la necesidad de mejorar el acceso a la playa de Retiro Cargas, con la intención de disminuir la cantidad de maniobras y reducir los riesgos de accidentes e incidentes y las interrupciones en las vías de pasajeros.

1.8. Normativa vigente

Las maniobras realizadas en la playa Retiro Cargas se rigen por el Reglamento Operativo (RO) de la empresa NCA, particularmente por los capítulos VII “Señales: su utilización” y VIII “Movimiento de trenes y locomotoras”.

1.9. Información adicional

El 14 de diciembre de 2021 se realizó una visita de características técnicas en la zona del suceso. En dicha oportunidad, se observaron cuestiones ergonómicas y



específicas de la conducción de la locomotora 8258. Las pruebas se realizaron con una locomotora del mismo modelo de la afectada en el suceso.

1.10. Mapas de actores vinculados al suceso

Las formaciones involucradas y las vías donde se desencadenó el suceso son operadas por la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima. Esta tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de cargas, el mantenimiento del material rodante y de la infraestructura utilizada para tal fin. También gestiona los sistemas de control de circulación de trenes y tiene a cargo las operaciones de maniobras dentro de los límites de las playas y patios asignados. La empresa cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento de la Resolución N.º 170/2018.

La utilización de las rutas para ingresar y salir de la playa Retiro Cargas y sus horarios de uso son gestionados por la empresa Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE). Esta tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros urbanos de la línea Mitre, incluyendo el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y del material rodante utilizados para tal fin. A su vez, realiza la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes dentro de la línea mencionada. La empresa 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 el ente nacional que controla y fiscaliza el transporte terrestre de jurisdicción nacional. 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 tareas, 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.

El Ministerio de Transporte, a través de sus secretarías de Gestión, Planificación y Articulación de Transporte y de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, es la



institución nacional que regula el sistema de transporte en su conjunto, y cuenta con la potestad para definir contratos, normas y procedimientos.



2. ANÁLISIS

En esta sección se evalúan aquellos factores técnicos y operativos que pudieron influir en el desencadenamiento del suceso.

2.1. Maniobras realizadas el día del choque

El 27 de agosto de 2021, en la playa Retiro Cargas, la formación OP 9501/81 se encontraba estacionada en la vía giratoria 1, acoplada a la locomotora auxiliar 8255, aguardando su horario de partida para la ciudad de Rosario, lo cual se realizaría con la locomotora 8258 como titular del tren. A su vez, en la vía 7 de la playa, se hallaba un corte de vagones portacontenedores (PC), el cual debía ser trasladado a la vía 6 con asistencia de una locomotora para efectuar la operación de descarga.

Cabe aclarar que la locomotora auxiliar designada para este tipo de tareas había quedado estacionada en la vía giratoria 1, detrás de la formación OP 9501/085, sin posibilidades de realizar el traslado del corte de vagones. Por lo cual, se decidió llevar a cabo la operación con la locomotora 8258, que se encontraba en la vía del depósito de mecánica, cercana a la vía 7 (ver Figura 5).

Dado que no se modificó el ADV para trasladar la locomotora 8255, el cambio quedó dispuesto hacia la vía giratoria 1, en función de la última maniobra realizada por la formación OP 9501/085. En dicho contexto se desencadenó el choque, ya que la locomotora 8258, que trasladaba el corte de vagones PC, en vez de avanzar por la vía giratoria 2, circuló por la vía giratoria 1, impactando al vagón 797068 de la formación OP 9502/085.

2.2. Contexto general de las operaciones en la playa

Durante la operación de la línea Mitre por parte de la empresa FFAA, el ingreso y egreso de la playa Retiro Cargas se realizaba desde las vías principales del ramal J.L. Suárez–Retiro, bajo el gobierno directo del Cabín 2.

Este ingreso quedó deshabilitado en la década de 1990, por decisión de la empresa operadora de pasajeros Trenes de Buenos Aires, la cual dispuso como única entrada y salida de la playa el sector sur, gobernado por el Cabín 1.

La nueva modalidad de ingreso y egreso sur generó condiciones particulares de operación, dado que los trenes arribaban a la playa desde el norte (ver Figura 12) Por tal motivo, se debía invertir el sentido de los trenes mediante el uso de vías auxiliares. Estas vías, al tener una extensión limitada, no permitían la circulación de trenes de carga de más de 25 vagones.



Figura 12. Imagen donde se observa el sentido de arribo de los trenes desde el norte (amarillo) y su ingreso a la playa Retiro Cargas por el sur (verde). Fuente: [Rail Pitures.Net](http://RailPitures.Net)

Otra de las condiciones generadas por el ingreso y egreso sur de la playa, se vinculaba con la necesidad de dejar estacionados los vehículos ferroviarios en las vías giratorias 1 y 2 para invertir su sentido y así poder ingresar o salir de la playa. Por último, las reiteradas maniobras de inversión, requerían una locomotora en cada extremo de las formaciones, como se observa en la siguiente figura.

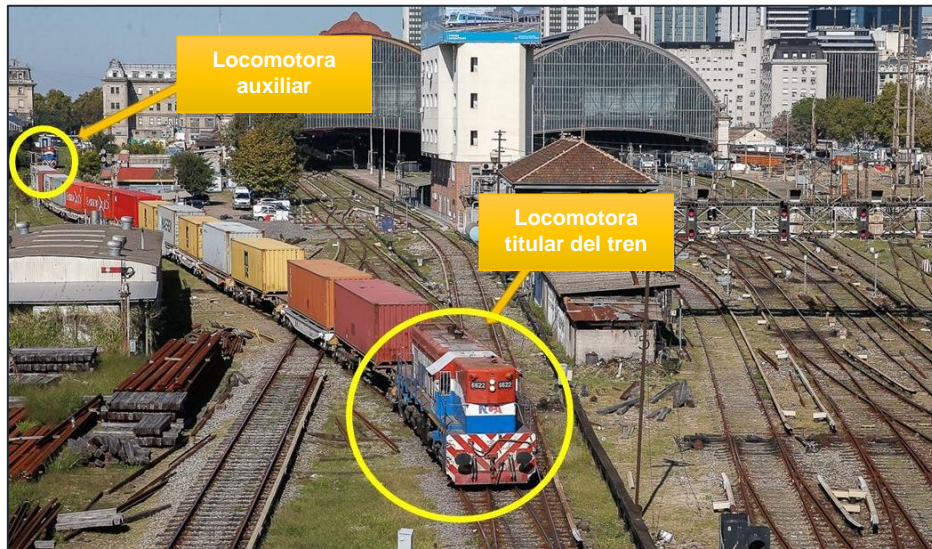


Figura 13. Imagen de un tren en maniobra en la zona de la playa Retiro Cargas, donde se observan las locomotoras en ambos extremos de la formación. Fuente: [Rail Pitures.Net](http://RailPitures.Net)

En este contexto se suscitaron una serie de accidentes (ver Figuras 14 y 15) que estuvieron relacionados con la modalidad de las operaciones mencionadas.

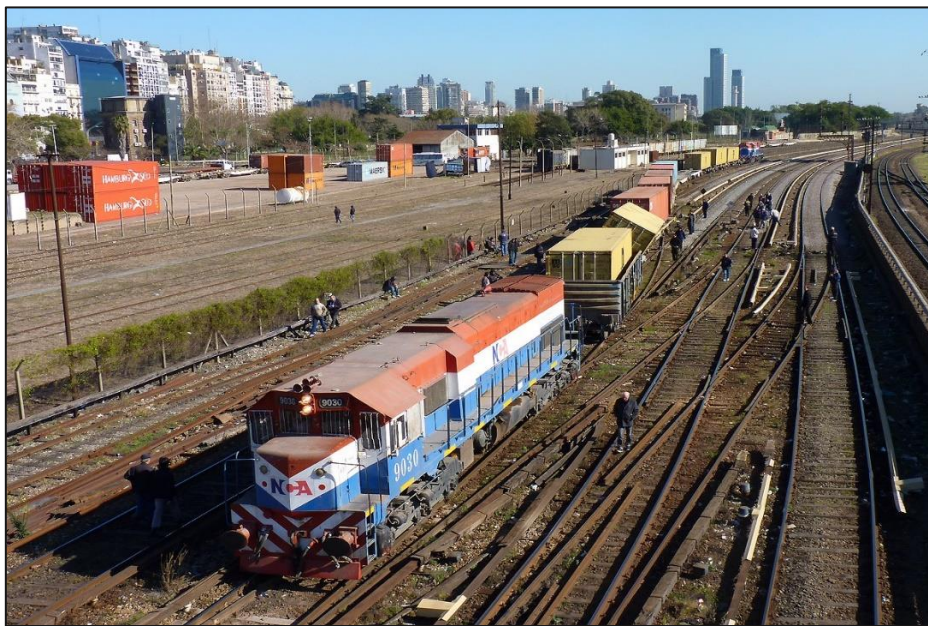


Figura 14. Descarrilamiento de una formación de carga de la empresa NCA en el ingreso a la terminal de Retiro, ocurrido el 13 de agosto de 2013. Fuente: [Tres Líneas](http://TresLineas.com)



Figura 15. Descarrilamiento de formación de carga de la empresa NCA en la playa Retiro Cargas, ocurrido el 31 de agosto de 2020. Fuente: [Crónica Ferroviaria](#)

En el 2019, se inició una obra de renovación completa de la parrilla de cambios de la estación de pasajeros Retiro de la línea Mitre.

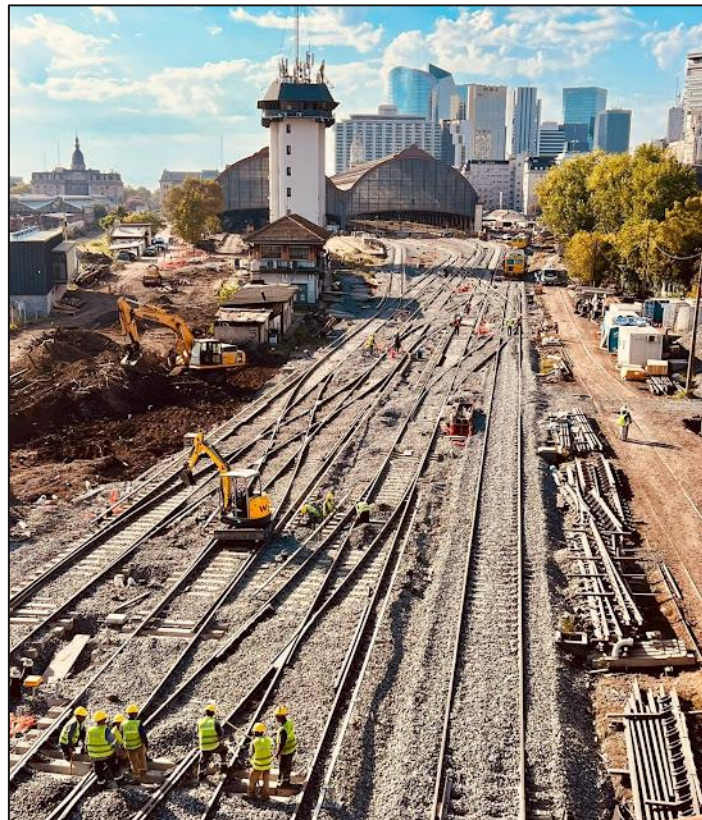


Figura 16. Obra de renovación de la parrilla de cambios de la estación de pasajeros Retiro de la línea Mitre. Fuente: [Crónica Ferroviaria](#)

En el marco de este proyecto, se instaló de forma provisoria un nuevo ADV, el cual permite acceder a la playa Retiro Cargas desde el norte. A partir de su puesta en funcionamiento (posterior al 27 de agosto de 2021), los trenes de carga comenzaron a circular por la vía 2 (descendente) del ramal J. L. Suárez. Luego, a la altura del empalme Ugarteche, se trasladan a la vía 1 (ascendente) y continúan por esta vía hasta el ingreso norte a la playa, ubicado en Cabín 2.



Figura 17. Imagen del nuevo aparato de vía (ADV) instalado en Cabín 2. Fuente, JST, 2023

Esta operación, si bien es provisoria, permite la ejecución de una menor cantidad de maniobras para ingreso a la playa, evitando la necesidad de inversión del sentido del tren, el uso de más de una locomotora para esta operatoria y el estacionamiento en las vías giratorias 1 y 2. También se evita el uso de la zona de vías del servicio local de pasajeros a través de Cabín 1.

En tal sentido, se considera que el ingreso y egreso de la playa Retiro Cargas por el lado norte disminuye los riesgos de accidentes e incidentes asociados al contexto operativo de maniobras de las formaciones.



3. CONCLUSIONES

- La locomotora 8258 impactó con el vagón 797068 de la formación de carga OP 9501/085 debido a que el cambio estaba dispuesto a la vía giratoria 1, en lugar de la vía giratoria 2.
- En el momento en que ocurrió el suceso, la modalidad de ingreso y egreso sur de la playa Retiro Cargas requería una serie de maniobras y el uso de más de una locomotora. A su vez, la utilización de vías auxiliares limitaba el largo de los trenes.
- La operación actual de ingreso y egreso norte de la playa Retiro Cargas (situación provisoria en el marco de la obra de renovación de la parrilla de cambios de la línea Mitre) se asemeja a la modalidad utilizada cuando el Cabín 2 se encontraba operativo.
- La vinculación de las vías principales del ramal José León Suárez y la playa Retiro Cargas por el lado norte se considera más segura, ya que impone menos restricciones y disminuye la cantidad de maniobras en el contexto de las operaciones.



4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RSO FE-0033-23

Destinatario: Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE)

Instalar de forma definitiva una conexión de acceso y egreso de la playa de Retiro Cargas a través del Cabín 2 (lado norte), permitiendo la operación tanto por la vía ascendente como por la vía descendente.



5. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

ASO FE-0006-23

Destinatarios: Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

Asesorar, fiscalizar y certificar la instalación de una conexión de acceso y egreso de la playa de Retiro Cargas en Cabín 2 (lado norte).



6. FUENTES DE INFORMACIÓN

- Reunión de trabajo
 - Se realizó una entrevista de trabajo con personal involucrado en el suceso en el mes de noviembre de 2021.
- Informes recibidos
 - Informe del Servicio Meteorológico Nacional.
 - Registrador de eventos y registro filmico de la locomotora de la operadora NCA.
 - Habilitaciones y certificaciones de la CNRT del personal de conducción.
- Normativa
 - Itinerario N.º 3 de la empresa Nuevo Central Argentino S.A. de 2014
 - Reglamento Operativo de la empresa Nuevo Central Argentino S.A. de 1992.
 - Ley N.º 2.873 de 1891 (Argentina). Disponible en el siguiente enlace: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/38934/norma.htm#:~:text=Toda%20empresa%20deber%C3%A1%20tener%20en,tropiezo%20ni%20peligro%20de%20accidentes.>
- Páginas Web
 - Comisión Nacional de Regulación del Transporte, página web oficial: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt.>
- Visitas al lugar del accidente
 - Se realizó un relevamiento de campo el 14 de diciembre de 2021.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL - RETIRO - NCA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 32 pagina/s.