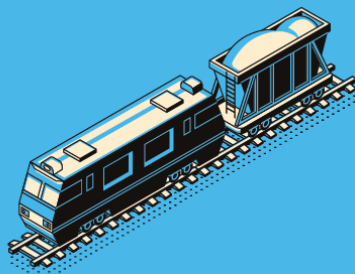


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME DE CIERRE DE SUCESO FERROVIARIO

Expediente: EX-2021-104338097- -APN-JST#MTR

Suceso: accidente

Título: Descarrilamiento de tren de carga 110/496 en Río Cuarto, Córdoba

Empresa operadora: Nuevo Central Argentino S.A.

Fecha y hora: 28 de octubre de 2021, 08:00 (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
www.argentina.gob.ar/jst
info@jst.gob.ar



ÍNDICE

SOBRE LA JST.....	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	4
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	5
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	6
1.1. RESEÑA DEL SUCESO.....	6
1.2. DAÑOS OCASIONADOS.....	7
1.3. OBSERVACIONES DE CAMPO	7
1.4. INFORMES RECIBIDOS.....	8
2. NOTA DE CIERRE.....	8



SOBRE LA JST

La Junta de Seguridad en el Transporte 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 el análisis de los accidentes e incidentes del modo ferroviario, el cual fue validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional, y se basa en las siguientes premisas:

- 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/o 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/o la ocurrencia de fallas técnicas, y 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 del modelo sistémico en la investigación de sucesos es tanto teórica como metodológica y práctica. Esto promueve el desarrollo de recomendaciones de amplio alcance, orientadas a mejorar el sistema de transporte ferroviario.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

NCA: Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima

ODA: obra de arte

PAN: paso a nivel

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso

El 28 de octubre de 2021, a las 08:00 aproximadamente, el tren de carga 110/496, operado por Nuevo Central Argentino (NCA), circulaba en sentido descendente por la división Carlota, en cercanías de la estación Río Cuarto, ubicada en provincia de Córdoba. Al término del paso a nivel de la Ruta Nacional 8, a pocos metros de una alcantarilla ferroviaria, el tren sufrió un descarrilamiento.

La locomotora ALCO RSD-16, conformada por 30 vagones vacíos, experimentó el descarrilamiento de su primer bogie hacia el lado izquierdo de la vía en sentido de la marcha. Se pudo apreciar que el miriñaque de la locomotora se desplazó y acumuló la tierra que se encontraba en el costado de la vía. El resto de los vehículos que conformaban el tren no se vieron afectados por el descarrilamiento.



Figura 1. Tren 110/496 descarrilado sobre una alcantarilla ferroviaria. Fuente: JST, 2021



Figura 2. Ruedas del lado derecho de la locomotora en sentido de la marcha del tren en contacto con el interior del riel izquierdo. Fuente: JST, 2021

1.2. Daños ocasionados

No se registraron lesiones a personas ni daños en las instalaciones fijas o el material rodante.

1.3. Observaciones de campo

El día del suceso, el equipo de investigación proveniente de la sede Córdoba se presentó en el lugar para llevar a cabo las acciones iniciales y el primer relevamiento de campo. El 15 de diciembre de 2022, se llevó a cabo un segundo relevamiento para evaluar las condiciones del estado de la vía.

En ninguno de los relevamientos realizados se pudo observar la presencia de signos precursores del descarrilamiento ni condiciones latentes para la ocurrencia de este tipo de suceso a escala operativa o a nivel organizacional.



1.4. Informes recibidos

A pesar de varios pedidos de información a la empresa operadora relacionados con los registros de mantenimiento del material rodante y la infraestructura, no se logró obtener acceso a dicha documentación.

2. NOTA DE CIERRE

La evidencia recopilada en el lugar del accidente durante los relevamientos de campo y la escasa información disponible, no permitieron determinar las interacciones que posibilitarían comprender cómo se materializó el accidente en el sistema, ni identificar sus factores desencadenantes. A su vez, la falta de información impidió analizar la presencia de factores organizacionales que pudieran haber influido en la ocurrencia del suceso.

Ante esta situación, la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios de la Junta de Seguridad en el Transporte toma la decisión de dar por finalizadas las labores investigativas del suceso, conforme la Resolución 2022-428-APN-JST #MTR y artículo 6 de la Ley N.º 27.514. Asimismo, según el artículo 21 de dicha ley, podrá arbitrarse la reapertura del expediente sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: INFORME DE CIERRE - RIO CUARTO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 9 pagina/s.