



Azul, 25 de marzo de 2022.

**AUTOS Y VISTOS:** Las solicitudes formuladas por la firma SOFSE (Trenes Argentinos), a través de su apoderado, Dr. Marcelo Eduardo Markic, solicitando: a) el levantamiento del secuestro de la locomotora y formación del tren 333 o en subsidio, la autorización para su traslado, reparación y puesta en funcionamiento; b) el restablecimiento del servicio público de pasajeros ramal Constitución- Bahía Blanca; c) la realización de una evaluación pericial del estado de la vía en las zonas de circulación del tren de pasajeros entre las estaciones de Plaza Constitución y Bahía Blanca, en especial las que se encuentran en el tramo Olavarría – Bahía Blanca;

**Y CONSIDERANDO:**

**Los antecedentes**

Primero: el día 8 de marzo de 2022, aproximadamente a las 5:20 hs., la formación operada por SOFSE, identificada como tren 333 (locomotora A916) descarriló en cercanías de la Estación Pourtalé en el Partido de Olavarría, mientras transportaba pasajeros en dirección a Bahía Blanca.

El siniestro se puede ilustrar con las fotografías adjuntas, obtenida en el lugar de los hechos.





#36295041#321416732#20220325160605621





El lugar del descarrilamiento corresponde al tramo Bahía Blanca – Olavarría oportunamente concesionado a la empresa Ferroexpreso Pampeano.

Habré de señalar que por Resolución nro. 211/2021 del Ministerio de Transporte de la Nación, de fecha 25/06/2021, no se hizo lugar a la solicitud de la prórroga contractual de la empresa Ferroexpreso Pampeano, en los términos del art. 3 del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto 1144 -de fecha 14 de junio de 1991-, ni de Ferrosur Roca S.A. por la concesión aprobada por Decreto 2681 -de fecha 29 de diciembre de 1992-. Asimismo, la Resolución instruyó a Ferroexpreso Pampeano para la continuidad de la concesión hasta el 30 de junio de 2022, indicando que esa prestación se efectuará " *con carácter precario y podrá ser revocada*". Durante ese término, el operador debe prestar el servicio y cumplir con las demás obligaciones.



El servicio de trenes de pasajeros se integra con empresas concesionarias de la red (comúnmente denominado "vía") y la empresa de gestión y administración de las formaciones (locomotoras, vagones) y del servicio (determinación de las fechas y periodicidad de viajes, etc.).

El ramal, siempre referido a la actualidad, está gestionado por tres empresas. La empresa SOFSE (Trenes Argentinos) en el trayecto Constitución hasta Cañuelas; la empresa Ferrosur Roca, en el trayecto Cañuelas hasta Olavarría; la empresa Ferroexpreso Pampeano, desde Olavarría hasta Bahía Blanca.

Las formaciones y los servicios son gestionados por la empresa SOFSE.

El día del siniestro me constituí en el lugar de los hechos.

La Policía Científica de la provincia de Buenos Aires, convocada para la auxiliar la tarea, efectuó el relevamiento de rastros relativos a la formación, la red ferroviaria en el lugar del siniestro y sus adyacencias y demás circunstancias de interés.

De la inspección ocular de la red ferroviaria se verificaron, en la zona aledaña al siniestro, durmientes deteriorados y anclajes (conexión de las vías con los durmientes) inexistentes o sin sujeción que, sin que implique ninguna consideración de carácter criminalístico ya que serán los peritos quienes evaluarán y dictaminarán sobre el cuadro accidentológico, determinaban por el principio de prevención que las empresas concesionarias y/o el organismo de control, me refiero a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) indicaran en forma clara, precisa y directa, si la red se encontraba en condiciones adecuadas para garantizar la seguridad del transporte.

A continuación voy a copiar, a modo de mero ejemplo, algunas fotografías obtenidas en las adyacencias del lugar del siniestro, en la red ferroviaria.





*Poder Judicial de la Nación*

Juzgado Federal N° 1 de Azul  
Secretaría Penal N° 3



USO OFICIAL







#36295041#321416732#20220325160605621



*Poder Judicial de la Nación*

Juzgado Federal N° 1 de Azul  
Secretaría Penal N° 3



USO OFICIAL







#36295041#321416732#20220325160605621



*Poder Judicial de la Nación*

Juzgado Federal N° 1 de Azul  
Secretaría Penal N° 3



USO OFICIAL







Se dispuso el secuestro de la formación y de los restos de las vías, durmientes y demás piezas de la red comprometidas en el siniestro.

Al tomar conocimiento de la información divulgada por diferentes medios, acerca del restablecimiento del servicio, sin que mediare de parte de las empresas (en el ámbito de sus respectivas competencias), ni de la CNRT, ninguna declaración que asegure la indemnidad de los pasajeros, personal ferroviario, etc. por el estado de la red y encontrándose, además, pendientes varias medidas de prueba, se decretó la **PROHIBICIÓN CAUTELAR del restablecimiento del servicio de trenes de pasajeros, ramal CONSTITUCIÓN- BAHIA BLANCA**, hasta tanto se de cumplimiento con las medidas que a continuación se indican (puntos 2 y 3), las que acreditadas serán evaluadas por este juzgado.







Con dicha medida se requirió de las Empresas Trenes SOFSE, Ferro Pampeana SAC y Ferrosur ROCA que en forma conjunta o separada –y dentro de sus respectivas competencias- o ámbitos concesionados:

1) eleven a este Juzgado un informe técnico con el relevamiento e inspección del ramal completo, que detalle el estado de las vías, terreno, y fundamentalmente especifique si el mismo garantiza la seguridad del transporte de las personas y del personal ferroviario dentro de los estándares técnicos aplicables. Este informe deberá fundarse en relevamientos y estudios que garanticen su actualidad.

2) especifiquen cuáles son las medidas de seguridad que se adoptarán para garantizar la seguridad de los pasajeros y personal ferroviario y acompañen el plan de implementación, con detalle de metas y en su caso de plazos.

La decisión cautelar se comunicó al Ministerio de Transporte de la Nación y a la Cámara Nacional de Transporte.

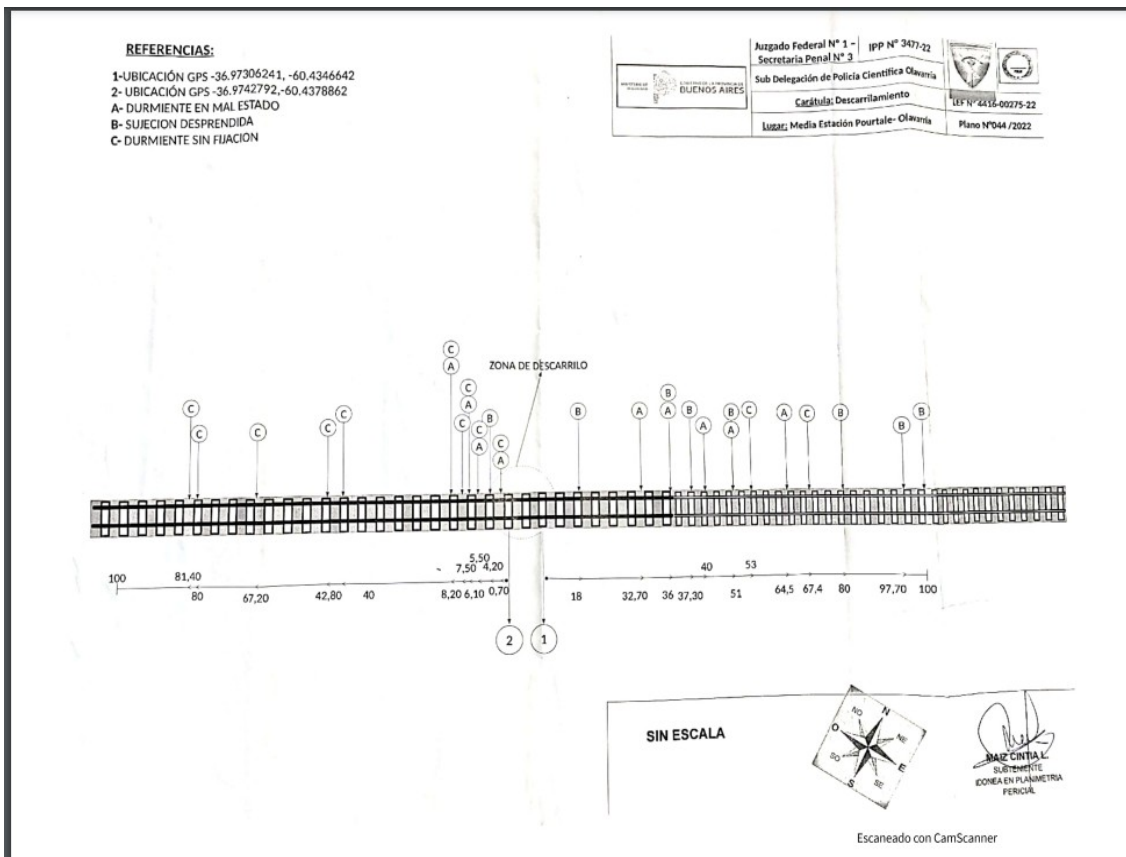
### **Los relevamientos de la red en las adyacencias**

Me constituí nuevamente en el lugar del siniestro, asistido por el Ingeniero Civil Cristobal Roberto Di Lernia, Docente de la Facultad de Ingeniería de la UNICEN y con personal de Policía Científica de la provincia de Buenos Aires, para constatar y documentar el estado de la red ferroviaria en segmentos anteriores y posteriores del lugar del siniestro. Vale decir, en tramos de la red que no fueron afectados por el descarrilo.

El gráfico efectuado por la Policía Científica, que a continuación copio, revela los puntos de interés:







## El Informe de la CNRT

La CNRT remitió informe y documentación.

De ellos resulta que *"la responsabilidad primaria de inspeccionar regularmente la totalidad de la infraestructura, el material rodante y las prácticas operativas para asegurar el cumplimiento de las normas regulatorias, reside en las respectivas empresas ferroviarias que recorren a diario los más de 20.000 km de vía, y tienen a cargo las 28.000 unidades de material rodante, los casi 14.000 pasos a nivel, y demás infraestructura y personal ferroviario"* y que *"le asiste a las Empresas Ferroviarias (estatales y privadas) el derecho a inspeccionar o actuar conforme su conocimiento técnico sobre los bienes de otras empresas con las que interactúan. Así, por*



*Poder Judicial de la Nación*

Juzgado Federal N° 1 de Azul  
Secretaría Penal N° 3



USO OFICIAL

*ejemplo, el Ferrocarril responsable de una vía puede impedir que ingrese a su red material rodante (locomotoras, vagones o coches) que considere que no están en condiciones o pueden afectar a su sistema; o un Ferrocarril cuyo material rodante circula sobre vías de otro, puede requerir mejoras, tomar precauciones especiales de circulación o incluso negarse a avanzar, cuando entienda que no están dadas las condiciones para ello".*

Respecto de las inspecciones, informó que la última realizada "previa a las limitaciones de movilidad impuestas por la Pandemia de COVID-19 fue "a mediados de 2018" y que "*Como es de público conocimiento, a partir del mes de Marzo del año 2020 comenzaron las restricciones derivadas de la Pandemia de COVID-19, que impidieron a nuestros inspectores realizar una gran cantidad de viajes de inspección al interior del país, las cuales recién ahora comienzan a reprogramarse*".

Señaló, finalmente, "*que los responsables de la Infraestructura de vías en cada tramo (SOFSE, Ferrosur Roca SA y Ferroexpreso Pampeano SA, sucesivamente en el recorrido de Plaza Constitución hasta Bahía Blanca), son quienes deben fijar las condiciones de circulación, fundamentalmente, la máxima velocidad y la máxima carga por eje permitidas por tipo de tren, en cada sector y momento*".

### **Informe de Ferroexpreso Pampeano**

Por nota fechada el 17 de marzo de 2022, Ferroexpreso Pampeano indicó que la última inspección en la zona del siniestro la efectuó una cuadrilla, el día 3 de marzo de 2022. De dicha inspección no surgieron novedades ni modificaciones a las velocidades establecidas (cuyo máximo, en el lugar del siniestro, se había establecido en 80 km/h).

También indicó que la cuadrilla pasó en dos oportunidades, que el día 7 de





marzo circuló otra formación sin que se reportara ningún inconveniente y que entre el "último patrullaje" del 3 de marzo y la fecha del siniestro, circularon tres formaciones de pasajeros y ninguno de cargas. También explicó que treinta días antes del descarrilo sólo circularon trenes de pasajeros y ninguno de cargas. Señaló que la CNRT no efectuó ninguna modificación a la velocidad de circulación.

Finalmente realizó otras consideraciones acerca de la velocidad de circulación del tren, la locomotora y el motorman.

### **Informe de SOFSE**

Mediante nota de fecha 23 de marzo de 2022 la firma SOFSE informó que el tramo de la red ferroviaria a su cargo corresponde con la infraestructura Constitución – Cañuelas. Respecto del mismo indicó que el estado de general de la vía es "bueno" y dio cuenta de las inspecciones de la red con carácter preventivo. Destacó que todos *"los trabajos de mantenimiento de vía se realizan de acuerdo a la Norma Técnica de Vías y Obras (N.T.V.O.) N° 5, mientras que los trabajos de intervención en los Aparatos de Vía (ADV) responden a la N.T.V.O. N° 17, de similar concepción que la anterior"*. Y, en cuanto a las medidas de seguridad que se adoptarán para garantizar la seguridad de los pasajeros y personal ferroviario y el plan de implementación con detalle de metas y en su caso de plazo, destacó que *"todas las obras llevadas a cabo sobre la infraestructura y que se detallaron más arriba tienen como consecuencia directa un impacto en la mejora de la seguridad operacional de la traza a cargo de esta Operadora. Sin perjuicio de ello, en lo que respecta a los servicios e infraestructura asignada a SOFSE, se han establecido velocidades máximas de circulación en vías propias que resultan acordes con las características técnicas y estado de la vía; en cuanto a los servicios operados por SOFSE, la velocidad máxima a la que circulan las formaciones se adecua a las velocidades máximas establecidas en cada tramo por parte del*





*correspondiente titular de la infraestructura (Constitución – Cañuelas por parte de SOFSE, Cañuelas-Olavarría por parte de Ferrosur Roca S.A. y Olavarría-Bahía Blanca por parte de Ferroexpreso Pampeano SA)".*

### **Informe de Ferrosur Roca**

En el día de la fecha la firma Ferrosur Roca remitió una nota, por intermedio de su apoderado, señalando que se encontraban a disposición del Juzgado por cualquier requerimiento, informando que el lugar del incidente no corresponde con el tramo de la red concesionada a dicha empresa sino a Ferroexpreso Pampeano, sin ninguna otra consideración en torno a la seguridad de la red.

### **Diligencias de la investigación practicadas.**

Se han practicado relevamiento de rastros, registro e inspección, colectado la información de la caja negra de la unidad, con las filmaciones de las cuatro cámaras incorporadas a la locomotora A916; se secuestraron los rieles, restos de durmientes, fijaciones, etc., siniestrados, se secuestró la formación tren 333 y se practicó la pericia mecánica de la locomotora y coches, particularmente de bogie, encontrándose pendiente la remisión del dictamen.

Por su parte la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios, Junta de Seguridad en el Transporte, mediante nota de fecha 24 de marzo de 2022, hizo saber que "*el normal funcionamiento y uso del ramal ferroviario no perjudica la investigación llevada a cabo por este organismo, por lo tanto se sugiere continuar con la frecuencia normal de tránsito, con el objeto de no perjudicar el uso regular del transporte ferroviario*".

### **Análisis del caso**

**Solicitud de levantamiento del secuestro de la formación y requerimientos subsidiarios.**





Segundo: La firma SOFSE solicita el levantamiento del secuestro dispuesto sobre la formación siniestrada, *"a fin de proceder a su reparación y puesta en servicio nuevamente, toda vez que no existen medidas ordenadas por el juzgado pendientes de cumplimiento"*. Destaca que *"cada locomotora y cada coche de pasajeros resulta primordial y es imprescindible contar con todo el material rodante, sin excepciones, para una prestación adecuada que contemple, además, el cronograma de mantenimiento programado de todo el material. Es por ello que resulta imperioso que la formación en cuestión regrese a los talleres para ser reparada, puesta a punto y colocada nuevamente en servicio"*.

Agrega que *"la ubicación en la que se encuentra la formación secuestrada impide completamente la circulación de toda clase de vehículos ferroviarios y, por lo tanto, también se encuentra interrumpida la circulación de trenes de carga"*.

Solicita en forma subsidiaria que *"se autorice el traslado de la formación hasta algún predio ferroviario ubicado dentro de la red de SOFSE, donde se encuentre debidamente custodiada, a fin de permitir la reanudación de la circulación de trenes de carga por el lugar; a esos fines, esta Operadora se constituiría como depositario judicial de la formación"*.

Habiéndose realizado las diligencias judiciales imprescindibles en la formación, para posibilitar el esclarecimiento del hecho contando con datos de la mecánica de la locomotora y de los coches, la solicitud de la empresa SOFSE dirigida a permitir el traslado, reparación y puesta en funcionamiento de la formación, es atendible y prosperará, aunque no cesará el secuestro judicial que





pesa sobre los mismos. En este sentido, las piezas que se sustituyan quedarán afectadas a la causa para la evaluación pericial posterior.

De modo que, por resultar de interés para la investigación, frente a la necesidad de practicar una pericia accidentológica con la totalidad de la información relevada, corresponde mantener el secuestro oportunamente dispuesto de la formación, cuyo depósito se encuentra en cabeza de SOFSE, autorizando su traslado, reparación y puesta en servicio, bajo la estricta responsabilidad de SOFSE, para garantizar el funcionamiento y seguridad del equipo.

Antes de proceder al traslado y a las reparaciones, SOFSE deberá informar a la Sección Unidad Accidentológica Forense de la Policía Federal Argentina, que coordina la pericia mecánica y a la Junta de Seguridad en el Transporte, para que puedan, en caso de así considerarse, tomar contacto previo con el equipo siniestrado a fin de relevar la información que fuese necesaria para cumplir con sus labores.

Los informes de las reparaciones serán remitidos en copia a este Juzgado por parte de SOFSE quien tendrá a su cargo preservar las piezas sustituidas, identificándolas en forma adecuada.

### **Solicitud de restablecimiento del servicio de trenes – ramal:**

#### **Constitución Bahía Blanca.**

Tercero: SOFSE solicita el inmediato restablecimiento del servicio ferroviario de pasajeros correspondiente al ramal Plaza Constitución – Bahía Blanca que fuera suspendido por orden cautelar del tribunal el día 14 de marzo pasado.

Señala que *"por tratarse de un servicio público que posee las características de regularidad y obligatoriedad en su prestación, existe por un lado una fuerte necesidad por parte del público usuario en el mantenimiento activo de la*





*prestación del servicio, y por otro lado, la obligación de parte de SOFSE de prestar los servicios que le fueron asignados por la Autoridad de Aplicación se impone como contrapartida de esa necesidad del público usuario de contar con esos servicios".* Agrega que *"Los servicios de larga distancia prestados por esta Operadora, por su accesible costo, poseen una alta demanda por parte de toda la población, en particular la población más vulnerable que encuentra en estos servicios la posibilidad de trasladarse a distintos lugares del país –Bahía Blanca entre ellos- a un costo accesible".*

Aduna a sus fundamentos *"la existencia de trascendidos que indican la posibilidad cierta de que se convoque a un paro nacional en todas las líneas ferroviarias del país con motivo de la suspensión del servicio Constitución- Bahía Blanca, con las dificultades, afectaciones e inconvenientes que ello generaría a los pasajeros y a la economía de todo el país".*

Sin perjuicio de dicho requerimiento, la empresa también solicita *"A los fines de un mejor proveer por parte del tribunal" **la realización de una evaluación pericial del estado de la vía en las zonas de circulación del tren de pasajeros entre las estaciones de Plaza Constitución y Bahía Blanca, en especial las que se encuentran en el tramo Olavarría – Bahía Blanca a cargo de Ferroexpreso Pampeano S.A. –en el que se encuentra el lugar donde acaeció el siniestro de autos-*** (la negrita me pertenece). Y justifica dicha petición *"toda vez que en recorridas informales efectuadas a pie por nuestro personal por la zona de vía aledaña al siniestro, se verificó la existencia de fijaciones flojas o inexistentes, problemas en durmientes y otro tipo de deficiencias; así como los movimientos axiales que pueden observarse del visionado de los registros filmicos extraídos de la locomotora A908 al atravesar la zona del accidente la noche anterior, datos **que, en principio, hacen que resulte necesario llevar a cabo una***



*Poder Judicial de la Nación*

Juzgado Federal N° 1 de Azul

Secretaría Penal N° 3



USO OFICIAL

***inspección más profunda, todo ello a fin de verificar la adecuada confiabilidad técnica del subsistema infraestructura que otorgue las condiciones de circulación segura para las formaciones.*** A tales fines, se solicita la participación de la Junta de Seguridad en el Transporte a fin de fiscalizar y validar técnicamente los resultados de la inspección a realizar” (la negrita me pertenece).

El señalamiento de la empresa SOFSE que la lleva a solicitar una “inspección más profunda” para verificar la “confiabilidad técnica del subsistema de infraestructura” para otorgar “las condiciones de circulación segura para las formaciones”, es indicativo de una situación de riesgo latente, por lo menos en el tramo comprometido en el siniestro. Frente ello, la empresa solicita una verificación técnica destinada a certificar la seguridad de la red o, en su caso, la necesidad de realizar tareas u obras de mantenimiento, acondicionamiento u incluso otras de mayor envergadura.

Al analizar los informes remitidos, advierto que la empresa Ferroexpreso Pampeano no ha brindado respuesta a los requerimientos formulados al disponerse la medida cautelar. A saber: 1) elevar un informe técnico con el relevamiento e inspección del ramal completo, que detalle el estado de las vías, terreno, y fundamentalmente especificar si el mismo garantiza la seguridad del transporte de las personas y del personal ferroviario dentro de los estándares técnicos aplicables; y 2) especificar cuáles son las medidas de seguridad que se adoptarán para garantizar la seguridad de los pasajeros y personal ferroviario y acompañen el plan de implementación, con detalle de metas y en su caso de plazos.

Por su parte, la CNRT tampoco se ha pronunciado acerca de la seguridad de la red ferroviaria, en sentido concreto y específico.





De modo que, hasta la fecha, y con la excepción del tramo Constitución – Cañuelas concesionado a SOFSE, ninguna autoridad se ha pronunciado acerca de la funcionalidad y seguridad de la red ferroviaria, luego de producido un siniestro de la magnitud que ilustraran las fotografías que integran esta resolución.

Es imprescindible que el servicio público de transporte de pasajeros cuente con las garantías y la responsabilidad de los concesionarios y de la CNRT en su función de supervisor.

Los usuarios deben tener todas las garantías para asegurar su integridad. Del mismo modo que los trabajadores ferroviarios y los terceros en general.

No existe ninguna duda acerca de la importancia que reviste el servicio público de transporte de pasajeros por trenes. Pero tampoco debería existir ninguna duda acerca del **deber** que pesa sobre los diferentes actores (privados y públicos) de certificar con responsabilidad el óptimo estado de la red o de lo contrario, adoptar sin demora las medidas eficientes que permitan sustentar la indemnidad de los pasajeros.

Hasta la fecha, y salvo el tramo Constitución – Cañuelas, no se cuenta con la referida certificación.

Ahora bien. Teniendo en consideración que la empresa SOFSE, responsable no sólo del servicio de trenes sino de la red ferroviaria en el tramo Constitución – Cañuelas, ha indicado en forma expresa que la red se encuentra en buen estado indicando los trabajos realizados, corresponde excluir de la decisión cautelar el referido trayecto y los servicios de trenes que puedan encontrarse alcanzados, los que podrán rehabilitarse o habilitarse bajo la estricta responsabilidad de la firma, que deberá garantizar las condiciones de máxima seguridad para los pasajeros, formación y terceros en general. Del mismo modo, la





CNRT deberá realizar las inspecciones y controles propios de su función, adoptar las decisiones que puedan corresponder en orden a su competencia y remitir un informe circunstanciado a este Juzgado en el término de 30 días.

Con respecto al tramo del ramal comprendido entre Cañuelas y Olavarría, se requerirá de la empresa Ferrosur Roca que informe a este Juzgado, en el término de 5 días hábiles, si la red ferroviaria que integra el ramal Constitución – Bahía Blanca, en el tramo señalado, se encuentra en condiciones óptimas para garantizar la seguridad de los pasajeros, personal ferroviario y formación, en el marco de los estándares aplicables. En caso de no resultar factible dicha respuesta deberán indicar las causas, las tareas necesarias y el tiempo que insumirá. Con dichos informes y sin más trámite, se evaluará la habilitación del tramo Cañuelas – Olavarría.

Finalmente, respecto del tramo Olavarría – Bahía Blanca, se requerirá de la CNRT la elaboración de un informe en el que indicará si la red ferroviaria garantiza la seguridad de los pasajeros, tripulación y terceros, conforme los relevamientos y/o inspecciones de la Comisión, de los relevamientos efectuados por Policía Científica de la provincia de Buenos Aires y de las circunstancias señaladas por la empresa SOFSE. En su caso, informará las tareas que se deban realizar, el tiempo que insumirán y las medidas que deberán adoptarse durante su ejecución.

### **Solicitud de pericia sobre el ramal**

Cuarto: Corresponde hacer lugar a la solicitud de SOFSE de una amplia inspección pericial del ramal, medida que se practicará con asistencia de personal idóneo de la Policía Federal Argentina, con la participación de la CNRT y con comunicación a la Junta de Seguridad de Transporte, que podrá intervenir en las operaciones.

### **Explicación para los usuarios y para la comunidad en general**





Quinto: Como es de conocimiento público a través de los medios de comunicación, el pasado martes 8 de marzo en las inmediaciones de la estación Pourtalé (partido de la Olavarría), siendo aproximadamente las 5:29 horas de la madrugada, el Tren 333 conformado por 12 vagones de pasajeros e impulsado por la locomotora A916 que recorría el servicio Plaza Constitución (C.A.B.A.) y la ciudad de Bahía Blanca, sufrió un siniestro en investigación y produjo el descarrilamiento de varios de sus vagones. El servicio era prestado por la empresa Trenes Argentinos (SOFSE).

Al tomar intervención y con asistencia de las fuerzas de seguridad requerí diversos informes, entre lo que puedo enumerar: estado de las vías, del material rodante (locomotora y vagones de pasajeros), del terraplén de apoyo y contención de la línea férrea, de las instalaciones inmediatas al siniestro, entre otras.

Es necesario aclarar a todos los usuarios y a la comunidad en general, que el servicio de trenes entre las estaciones indicadas posee un entramado de concesiones a varias empresas (estatales y privadas), que hacen que las responsabilidades se limiten exclusivamente a rangos espaciales: en primer término la concesión de las vías y manejo de la infraestructura en el ramal Constitución – Bahía Blanca, está limitado a las empresas Trenes Argentinos Sociedad del Estado (SOFSE), Ferrosur Roca S.A. y FerroExpreso Pampeano S.A. La primera, desde la estación Constitución a Cañuelas; la segunda desde ésta ciudad a la de Olavarría; y la última sobre el tramo Olavarría – Bahía Blanca. Por otro lado, la operación de trenes de pasajeros y su venta recae en Trenes Argentinos.

Relevados los informes y las pericias (parciales) oportunamente requeridas y ante trascendidos públicos acerca de un posible restablecimiento del servicio de trenes, decreté el día 14 del corriente mes la PROHIBICIÓN CAUTELAR del restablecimiento del servicio de trenes de pasajeros, ramal Constitución – Bahía





Blanca, estrictamente por razones de seguridad pública y de interés criminalístico y judicial por cuanto el descarrilamiento de la formación se encuentran en plena investigación.

Debo destacar que en el tramo comprometido, las pericias realizadas indicaron algunos posibles problemas en la infraestructura ferroviaria, al menos en las inmediaciones de la estación Pourtalé, como se puede observar en las imágenes que acompañan la presente resolución. Entre esas puedo detallar la existencia de durmientes en mal estado (astillado, quebrado y putrefacto) y clavos de fijación/sujeción libres y/o faltantes. Ello no significa necesariamente que esa fue la causa del siniestro. Se están investigando todos los aspectos del caso (estado del equipo, red, velocidad de circulación, conducta de la tripulación, situación climatológica, suelo, etc.); pero tales datos sembraron fundadas y serias dudas sobre la seguridad de las vías. Máxime, después del descarrilamiento.

Actualmente, la empresa Trenes Argentinos solicita que la medida cautelar quede sin efecto, a fin de restablecer el servicio ferroviario de pasajeros del ramal Plaza Constitución – Bahía Blanca, fundamentando tal pedido en la fuerte necesidad por parte del público usuario, la obligatoriedad que posee la entidad de prestar ese servicio, y la existencia de trascendidos que indican la posibilidad cierta de que se convoque a un paro nacional en todas las líneas ferroviarias del país con motivo de esta suspensión. No obstante, la empresa advierte posibles falencias en el tramo Olavarría – Bahía Blanca, explicando en qué consisten y solicita en consecuencia una inspección pericial de toda la red.

Se ha tornado imperioso dirigirme a los usuarios y a la comunidad en general para señalar con total claridad que la medida cautelar tiene un único propósito: la integridad física y seguridad de las personas. También quiero dejar suficientemente en claro que si las empresas concesionarias o la Comisión



Nacional de Regulación del Transporte certifican el estado de la red ferroviaria **garantizando su seguridad**, la medida cautelar se dejará sin efecto inmediatamente.

En este sentido y hasta la fecha sólo la empresa SOFSE ha garantizado el estado del tramo correspondiente, que involucra Constitución – Cañuelas. Por esa razón dispongo el levamiento de la medida cautelar en el referido trayecto.

Por otra parte, le solicito a Ferrosur Roca que en el plazo de 5 días hábiles certifique la seguridad del tramo de la vía Cañuelas – Olavarría. En caso de producirse la certificación, inmediatamente se levantará la medida en dicho trayecto.

Finalmente, respecto del tramo Olavarría – Bahía Blanca, se requiere de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte que informe el estado de la red e indique si la misma cumple con los requisitos de seguridad exigibles. Esta medida es necesaria porque además de tratarse del tramo de concesión en el que se produjo el siniestro, el estado de durmientes, fijaciones, etc. y los problemas advertidos por Trenes Argentinos, abre dudas sobre la seguridad operacional de la red.

Por ello, y conforme lo dispuesto por los arts. 194, 216, 231 y cc. del CPPN, **RESUELVO:**

1) **Mantener el secuestro** de la formación, tren 333, que comprende la locomotora y coches siniestrados, bajo la guarda y depósito de SOFSE, sin perjuicio de las autorizaciones que se indican en el punto siguiente.

2) **Autorizar a SOFSE** el traslado, reparación y puesta en funcionamiento de la formación secuestrada, tren 333, debiendo comunicar previamente las acciones a la Sección Unidad Accidentológica Federal de la Policía Federal Argentina, a cuyo cargo se encuentra la coordinación de la pericia mecánica y a la







Junta de Seguridad del Transporte, en ambos casos, a efectos de no entorpecer o afectar el revelamiento de información de interés investigativa, de todo lo que dará cuenta en esta causa.

**3) Limitar los efectos de la medida cautelar de prohibición de restablecimiento de servicio de trenes de pasajeros** dispuesta el día 14 de marzo de 2022, al tramo comprendido entre Cañuelas – Bahía Blanca, **cesando la medida en el tramo correspondiente a Constitución – Cañuelas**, en función de que la concesionaria SOFSE ha certificado el estado de la red bajo su operación. Todo ello bajo estricta responsabilidad de la empresa, que deberá garantizar las condiciones de máxima seguridad para los pasajeros, formación y terceros en general. Del mismo modo, la CNRT deberá realizar las inspecciones y controles propios de su función, adoptar las decisiones que puedan corresponder en orden a su competencia y remitir un informe circunstanciado a este Juzgado en el término de 30 días.

**4) Requerir** de la empresa FERROSUR ROCA informe a este Juzgado, en el término de 5 días hábiles, si la red ferroviaria que integra el ramal Constitución – Bahía Blanca, en el tramo correspondiente a Cañuelas y Olavarría, se encuentra en condiciones óptimas para garantizar la seguridad de los pasajeros, personal ferroviario y formación, en el marco de los estándares aplicables. En caso de no resultar factible dicha respuesta deberán indicar las causas, las tareas necesarias y el tiempo que insumirá.

**5) Obtenido** el informe requerido en el punto 4, se evaluará inmediatamente la posibilidad de habilitar el tramo Cañuelas – Olavarría.

**6) Requerir de la CNRT** que elabore un informe acerca del estado de la red ferroviaria tramo Bahía Blanca – Olavarría, en el que indicará si la misma garantiza la seguridad de los pasajeros, tripulación y terceros, conforme los



relevamientos y/o inspecciones de la Comisión y estándares aplicables. En su caso, informará las tareas que se deban realizarse, el tiempo que insumirán y las medidas que deberán adoptarse durante su ejecución.

**7) Obtenido** el informe requerido en el punto 6, se evaluará inmediatamente la medida cautelar que afecta el tramo Bahía Blanca – Olavarría.

**8) Hacer lugar** a la solicitud de SOFSE de una evaluación pericial del estado de la vía en las zonas de circulación del tren de pasajeros entre las estaciones de Plaza Constitución y Bahía Blanca, en especial las que se encuentran en el tramo Olavarría – Bahía Blanca, medida que se practicará con asistencia de personal idóneo de la Policía Federal Argentina, con la participación de la CNRT con comunicación a la Junta de Seguridad de Transporte, que podrá tomar intervención en las operaciones.

**9) Hacer saber** a los usuarios y a la comunidad a través de los medios de comunicación el contenido de la presente resolución, particularmente del considerando quinto (Explicación para los usuarios y para la comunidad en general).

Notifíquese, comuníquese y ofíciase.

***Gabriel H. Di Giulio***

*Juez Federal*

Ante mí:

***María Soledad Lapenta***

*Secretaria (P.P.L.T.)*

MSL



*Poder Judicial de la Nación*

Juzgado Federal N° 1 de Azul  
Secretaría Penal N° 3



USO OFICIAL

En la misma fecha se registró y se ofició. Conste.

**MARIA SOLEDAD LAPENTA**  
*Secretaria*

