

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES S.E.

ANEXO III

REGLAMENTO OPERATIVO


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

05/04/2013

INDICE

TITULO I - SUSTENTO DEL R.O.

Capítulo 1.- Obligaciones del personal que lo utiliza

✓ Capítulo 2.- Deberes del Concesionario

TITULO II - ESTRUCTURA OPERATIVA

✓ Capítulo 1.- Area en que se aplica el R.O.

Capítulo 2.- Identificación de los lugares en que se realizan operaciones

Capítulo 3.- Identificación de los vehículos que se utilizan

Capítulo 4.- Identificación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

Capítulo 5.- Determinación del personal necesario para las operaciones

5.1.- Gerencia de Tráfico

5.1.1.- Los Centros de Tráfico y de Control (C.T.C.)

5.1.2.- Los supervisores de servicio

5.1.2.1.- Supervisores de Cabezeras

5.1.2.2.- Supervisores de Líneas

5.2.-

Gerencia de Instalaciones Fijas

5.2.1.- La Guardia Instalaciones Fijas

5.2.2.- Equipos de Intervención - Función y misiones

5.2.3.- Los señalistas operadores (señaleros)

5.3.-

Gerencia de Material Rodante

5.3.1.- Las Guardias de Material Rodante

5.3.2.- Los equipos de intervención

5.4.-

Guardia de Emergencias (GE) y Servicio de Seguridad

5.4.1.- Guardia de Emergencias

5.4.2.- Equipos de intervenciones ES (Servicio de Seguridad)

Capítulo 6.- Modo de atención del servicio público

TITULO III - NORMAS OPERATIVAS

Capítulo 1.- Del personal

1.1.- Capacidad imprescindible para cada actividad

1.1.1.- Idoneidad del personal

1.1.2.- Obligación de enseñar

1.1.3.- La conducción

1.1.3.1.- Autorización de conducir un tren

1.1.3.2.- Autorización de conducir un tren de servicio

1.1.3.3.- Prohibición de conducir un tren sin la habilitación correspondiente

1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio

JUAN P. LOPEZ
PRESIDENTE

- 1.1.3.5.- Reinstrucción inicial por año
- 1.1.3.6.- Supervisión de conductores, señalistas y guardas

- 1.2.- Equipamiento imprescindible para cada función
- 1.3.- Actos obligatorios de cada función al entrar o dejar el servicio

- 1.4.- Acciones debidas hacia los pasajeros según función
 - 1.4.1.- Discusiones o incidentes
 - 1.4.2.- Suministro de datos
 - 1.4.3.- Conversaciones particulares
 - 1.4.4.- Personas ebrias o desaseadas
 - 1.4.5.- Ejercicio de la mendicidad
 - 1.4.6.- Venta y/o pregon de mercaderías
 - 1.4.7.- Interrupciones - Información

- 1.5.- Registro de domicilios

- 1.6.- Trabajo en horas extraordinarias
 - 1.6.1.- Horas extraordinarias
 - 1.6.2.- Descansos intermedios

- 1.7.- Relevos del personal
 - 1.7.1.- Empleado no relevado
 - 1.7.2.- Información al relevante

- 1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa

- 1.9.- Acalamamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores

- 1.10.- Ebriedad, entorpecimiento del servicio o abandono del puesto

- 1.11.- Vestimenta del personal

- 1.12.- Instrucciones de seguridad individuales

- 1.12.1.- Circulación en las vías
- 1.12.2.- Los equipos eléctricos
- 1.12.3.- El desplazamiento de los agentes en las cocheras y los talleres
- 1.12.4.- Desplazamiento al lado de un tren
- 1.12.5.- Ascenso al techo de los coches
- 1.12.6.- Circulación sobre la protección del tercer riel (línea B)
- 1.12.7.- Corriente de corriente del tercer riel (línea B)
- 1.12.8.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización

- 1.13.- Conocimiento de las disposiciones reglamentarias

- 1.14.- Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día

- 1.15.- Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias

- 1.16.- El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales

- 1.17.- Observancia de disposiciones

- 1.18.- Responsabilidad - Autoridad en el tren

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 1.20.- Cumplimiento de los horarios
- Capítulo 2.- De los medios a utilizar
 - 2.1.- Los aparatos de vía y la señalización
 - 2.1.1.- Los aparatos de vía
 - 2.1.1.1.- Los descarrilladores
 - 2.1.1.2.- Los cambios
 - 2.1.1.2.1.- Tipos de cambios
 - 2.1.1.2.2.- Posición de los cambios
 - 2.1.1.3.- Los dispositivos para el señalamiento
 - 2.1.2.- Señales principales
 - 2.1.2.1.- Marcas "Centro de vías"
 - 2.1.2.2.- Señales automáticas
 - 2.1.2.2.1.- Señales semiautomáticas
 - 2.1.2.2.2.- Señales semiautomáticas
 - 2.1.2.3.- Anteseñal o repetidora
 - 2.1.2.4.- Señales de precaución o complementarias
 - 2.1.2.5.- Señales de linterna
 - 2.1.2.6.- Señales con los brazos
 - 2.1.2.6.1.- Señalización de maniobras hechas con los brazos
 - 2.1.2.6.2.- Retransmisión de señales con los brazos
 - 2.1.2.6.3.- Conductores perdiendo de vista las señales de brazos
 - 2.1.2.6.4.- Señales contradictorias
 - 2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído
 - 2.1.2.7.1.- Señales con silbato o bocina
 - 2.1.2.7.2.- Códigos de chicharras
 - 2.1.2.7.3.- Señales con petardos (de uso solo en obras fuera de las horas de servicio normal)
 - 2.1.2.8.- Señal repetidora en andén
 - 2.1.2.9.- Significado de pared de túnel pintada a rayas negras y amarillas - Prohibido estacionarse
- 2.1.3.- La operación de las señales
 - 2.1.3.1.- El Señalista Operador
 - 2.1.3.2.- Controlar permanentemente el diagrama luminoso
 - 2.1.3.3.- Horario de los trenes
 - 2.1.3.4.- Salida de los trenes
 - 2.1.3.5.- Verificación del funcionamiento de los cambios y señales y del estado de los predios
 - 2.1.3.5.1.- Anormalidades - Denuncia inmediata
 - 2.1.3.5.2.- Ocupación imprevista de un sector
 - 2.1.3.5.3.- Planilla o libro de maniobras anormales
 - 2.1.3.5.4.- Prohibición de entregar el manejo de la mesa de mando a personas no autorizadas
 - 2.1.3.10.- Entrada a la cabina de señales de personas ajenas - Prohibición de señales
 - 2.1.3.11.- Conservación y control de los elementos existentes en la cabina de señales
 - 2.1.3.11.1.- Certificado de idoneidad
 - 2.1.3.11.2.- Abandono del puesto o reemplazo no autorizado
 - 2.1.3.11.3.- Relevos - Transmisión de novedades
 - 2.1.3.11.4.- Trabes de palancas o capuchones protectores de botones
 - 2.1.3.11.5.- Prohibición de anular una maniobra por contacto en el fiel o haciendo avanzar y retroceder un tren
 - 2.1.3.11.6.- Retiro sorpresivo de una señal verde
 - 2.1.3.11.7.- Dejar cabina en "tráfico automático"

JUAN P. B. B. LO

- 2.1.3.19.- Anulación de una maniobra
- 2.1.3.20.- Señal de "cambio" a 10 km/h"
- 2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica
 - 2.2.1.- Operación del puesto de mando central
 - 2.2.2.- Operación sectorial de mandos locales
 - 2.2.3.- Operación por medios especiales
 - 2.2.4.- Coordinación con acciones del mando de la señalización operada desde puesto central o sectorial
- 2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los trenes)
 - 2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio.
 - 2.3.2.- Certificado de desinfección
 - 2.3.3.- Normas generales de circulación en las vías principales de explotación
 - 2.3.3.1.- Ubicación del conductor durante la marcha
 - 2.3.3.2.- Condiciones para arrancar
 - 2.3.3.3.- Inicio de la marcha
 - 2.3.3.4.- Detención inmediata del tren.
 - 2.3.3.5.- Respeto de la velocidad
 - 2.3.3.6.- Prohibición de traccionar en las zonas sin tercer separadores de línea aérea
 - 2.3.3.7.- Prohibición de liberar el sistema de hombre muerto
 - 2.3.3.8.- Reducir la velocidad en las zonas de cambios
 - 2.3.3.9.- Alertar su presencia en las zonas de curva
 - 2.3.3.10.- Peligro inminente : detener el tren
 - 2.3.3.11.- Llavetas especiales
 - 2.3.3.12.- Iluminación de los coches
 - 2.3.3.13.- Encendido de las luces de cabecera y de cola
 - 2.3.3.14.- Ocupación de cada sección por un solo tren
 - 2.3.3.15.- Luz verde e indicadores de ruta - Atención permanente
 - 2.3.3.16.- Atropello de una señal en aspecto rojo - Obligación de informar
 - 2.3.3.17.- Ubicación del guarda en los trenes
 - 2.3.3.18.- Aplicación del freno de emergencia por parte del guarda
 - 2.3.3.19.- Descenso de los pasajeros dentro del túnel (evacuación)
 - 2.3.4.- Circulación en las vías principales de explotación
 - 2.3.4.1.- Autorización de circular en las vías principales
 - 2.3.4.2.- Indicadores de destino
 - 2.3.4.3.- Circulación con faros y luces de salones encendidas
 - 2.3.4.4.- Tren de servicio : obligación de comunicar al C.T.C.
 - 2.3.4.5.- Prohibición de circular por vía contraria
 - 2.3.4.6.- Ingreso del personal de la Empresa al túnel en horario de servicio de trenes
 - 2.3.4.6.1.- Condición obligatoria previo ingreso programado al túnel
 - 2.3.4.6.2.- Tareas en el túnel sin restricción de circulación del servicios de trenes.
 - 2.3.4.6.3.- Tareas en el túnel en casos de emergencias.
 - 2.3.4.6.4.- Prohibición del cruce de vías por personal de estación
 - 2.3.4.7.- Personas ajenas a la Empresa en túnel
 - 2.3.5.- La salida y la entrada al taller o cochera
 - 2.3.5.1.- Comunicar la salida al C.T.C.
 - 2.3.5.2.- Hora de llegada de los conductores y de los guardas en la cabecera
 - 2.3.5.3.- Deficiencia en un tren
 - 2.3.5.4.- Ausencia de un conductor o guarda
 - 2.3.5.5.- Anomalia a la salida

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 2.3.5.6.- Primeras circulaciones
- 2.3.5.7.- Entrada en el taller o cochera
- 2.3.5.8.- Apagar el tren
- 2.3.5.9.- Misión del Conductor Especializado : revisión de elementos del tren
 - 2.3.5.9.1.- Puesta de un tren en servicio
 - 2.3.5.9.2.- Retiro de un tren del taller
 - 2.3.5.9.3.- Norma general
- 2.3.6.- Detención y salida de los trenes de pasajeros.
 - 2.3.6.1.- Detención en cada estación
 - 2.3.6.2.- Prohibición de detenerse entre dos estaciones
 - 2.3.6.3.- Reducir la velocidad en la entrada de estación
 - 2.3.6.4.- Lanzadera : entrada en estación en sentido contrario
 - 2.3.6.5.- Detención : vista completa del tren en los espejos retrovisores
 - 2.3.6.6.- Apertura de las puertas
 - 2.3.6.7.- Cierre de puertas y arranque del tren
 - 2.3.6.8.- Interrupciones - Rearaudición de la marcha
 - 2.3.6.9.- Detención del tren fuera de los límites de una estación
 - 2.3.6.10.- Ascenso y descenso de los trenes en movimiento
 - 2.3.6.11.- Parada de emergencia - Ayuda para el frenado del tren
 - 2.3.6.12.- Sección bloqueada
 - 2.3.6.13.- Señales con la luz de arranque o chicharra
 - 2.3.6.14.- Inconvenientes en la luz de arranque o chicharra
 - 2.3.6.15.- Señal de salida de un tren - Estado de las señales.
- 2.3.7.- La terminal
 - 2.3.7.1.- Llegada a la terminal
 - 2.3.7.1.1.- Maniobra 0 (pero)
 - 2.3.7.1.2.- Maniobra por cola :
 - 2.3.7.2.- Orden de salida de la cabecera
 - 2.3.7.3.- Orden de salida de cabecera provisoria
 - 2.3.7.4.- Orden de salida después de una reparación del tren
- 2.3.8.- Cabina de conducción del tren
 - 2.3.8.1.- Vigilar la cabina de conducción
 - 2.3.8.2.- Acceso a la cabina de conducción
 - 2.3.8.3.- Identificación de las personas
 - 2.3.8.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina
 - 2.3.8.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto
 - 2.3.8.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones
 - 2.3.8.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción
 - 2.3.8.8.- Verificaciones en la cabina
- 2.3.9.- Elementos para casos de emergencias
- 2.4.- Vehículos de servicio interno (Tren no asignado a un servicio de pasajeros)
 - 2.4.1.- Circulación en las vías principales
 - 2.4.1.1.- Llegada en estación
 - 2.4.1.2.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales
 - 2.4.1.3.- Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio público y de servicio interno.
 - 2.4.1.4.- Circulación y trabajos sobre la red de subterráneos fuera de las horas de servicio
- 2.4.2.- Maniobras
 - 2.4.2.1.- Definición de la maniobra
 - 2.4.2.2.- Autorización de maniobrar
 - 2.4.2.3.- Condiciones para efectuar una maniobra
 - 2.4.2.4.- Maniobras de trenes
 - 2.4.2.5.- Libramiento de las vías principales

- 2.4.2.6.- Acoples y desacoples
- 2.4.2.7.- Personas autorizadas para viajar en los trenes de maniobra

Capítulo 3.- De la marcha de los trenes
Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal

- 3.1.1.- Comunicar las anomalías a los relevos
- 3.1.2.- Hora de presencia de los relevos
- 3.1.3.- Conductor o guarda no relevado
- 3.1.4.- Tren cancelado

3.2.- Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas)

3.3.- Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento

3.4.- Régimen de velocidades según sistema de señalización y condiciones de anomalía o emergencias

3.5.- Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio y de servicio interno

3.6.- Personal necesario en estaciones. Su función.

3.7.- Personal necesario a bordo de los trenes. Su función

3.8.- Provisiones para regular la evacuación de pasajeros según las circunstancias de anomalía o emergencia (Procedimiento en caso de evacuación en túnel)

- Caso 1°: el tren siguiente al que se verifica la falla está en la estación (delante de la señal de salida)
- Caso 2°: el tren siguiente está detenido en el mismo túnel que el tren con inconveniente (delante una señal)

3.9.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias

3.9.1.- Comunicaciones entre el conductor y el C.T.C.

3.9.2.- Comunicaciones entre el conductor y los pasajeros (trenes equipados con sistema de audio)

3.9.3.- Medios de comunicación con los equipos de intervenciones

3.9.4.- Tren detenido. Su conductor no puede comunicarse con el C.T.C.

3.9.4.1.- Misión de todo conductor, circulando en el otro sentido y observando que un tren se encuentra detenido en túnel en la otra vía

3.9.4.2.- Misión de todo conductor circulando con un tren posterior a un tren detenido, después de la autorización de avanzar una señal (automática o semiautomática) recibida del Supervisor de Servicio

3.9.5.- Normativas para el uso del teléfono portátil

3.10.- Concurrencia de personal especial a diversos sitios preestablecidos para casos de acciones necesarias por anomalías.

3.11.- Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidente (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor)

3.12.- Precauciones a tomar en caso de maniobras de la línea de alimentación eléctrica
3.12.1.- Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas

3.11.2.- Cortes y reposiciones de corrientes a horas convenidas de antemano

- 3.11.3.- La reposición de corriente se efectuará únicamente al agente autorizado que solicitó el corte
- 3.11.4.- Libro de Guardia de la subestación
- 3.11.5.- Agente autorizado impositivado de pedir la reposición de la corriente
- 3.11.6.- Apertura y reposición automática de un interruptor
- 3.11.7.- Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito
- 3.11.8.- Solitud de corte de la corriente ante una emergencia
- 3.11.9.- Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones
- 3.12.- Precauciones a tomar en el acople y/o desacople de vehículos
- 3.13.- Precauciones para la detención de vehículos
- Capítulo 4 - De la gestión de los incidentes
- 4.1.- Preambulo - Los incidentes : sus causas y los medios a utilizar
- 4.2.- Discernir las prioridades en intervenciones
- 4.3.- Los responsables de guardia
- 4.4.- El Jefe de Incidente de Tráfico
- 4.5.- Procedimientos a seguir por el conductor y el guarda
 - 4.5.1.- Conducir desde una cabina intermedia del tren
 - 4.5.2.- Servicio interrumpido : Acciones básicas
 - 4.5.3.- Inundación
 - 4.5.4.- Falla de suministro de energía
 - 4.5.5.- Seccionamiento (desacople) del tren
 - 4.5.6.- Suicidio o caída bajo un tren
 - 4.5.7.- Pasajero enfermo, herido o fallecido en un tren
 - 4.5.8.- Personal de tren enfermo o herido en servicio.
 - 4.5.9.- Choque o descarrilamiento
 - 4.5.10.- Incendio en las Instalaciones Fijas (perturbando el Tráfico)
 - 4.5.11.- Alerta de bomba
 - 4.5.12.- Incendio en un tren
- 4.6.- Procedimientos a seguir por el personal de estación
 - 4.6.1.- Procedimientos básicos
 - 4.6.1.1.- Intervención a pedido del C.T.C. o de la guardia Emergencia y Seguridad
 - 4.6.1.2.- Constatación directa del hecho o a pedido del personal de conducción
 - 4.6.2.- Pasajero enfermo, herido o fallecido
 - 4.6.3.- Altercado
 - 4.6.4.- Choque, descarrilamiento, tren descompuesto
 - 4.6.5.- Alerta de bomba
 - 4.6.6.- Incendio en estación o en un tren

TITULO IV - NORMAS GENERALES

Capítulo 1.- Patrón horario

Capítulo 2.- Comportamiento del personal en general y en su atención al público

- 2.1.- Presentación y aseo
 - 2.1.1.- Uniforme

7

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

- Credencial
- Horario
- Aseo general
- Prohibición de fumar, leer, comer o beber.
- Ordenes emanadas del superior
- Practicantes

- 2.2.- Conducta con el público
- 2.2.1.- Trato cortés
- 2.2.2.- Incidente con el cliente
- 2.2.3.- Identidad
- 2.2.4.- Interrogantes del público
- 2.2.5.- Conversaciones de carácter general.
- 2.2.6.- Prohibición de fumar
- 2.2.7.- No videntes con perros lazarillos
- 2.2.8.- Mujeres embarazadas, discapacitados y personas mayores de edad.

METROCOM S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

Capítulo 3.- Definiciones
TÍTULO V.- NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS PASAJEROS

TITULO 1.- SUSTENTO DEL R.O.

Capítulo 1.- Obligaciones del personal que lo utilice

- 1.- Tener válidas y vigentes, las autorizaciones específicas que dispongan las leyes para efectuar tareas comprendidas en el R.O.
 - 2.- Aprobar los cursos que sean necesarios para efectuar las tareas, según se disciende en el R.O.
 - 3.- Asegurarse de tener todos los elementos o informes que en el R.O. se indican como necesarios para cada tarea.
 - 4.- Mantener completo y en debido estado el ejemplar del R.O. que se le proveyera, actualizándolo como lo notifique la Empresa.
 - 5.- Estas instrucciones son de aplicación para todos los agentes de la Empresa que podrían intervenir o circular en la red de subterráneos.
- Cada modificación relativa a las presentes instrucciones será comunicada a cada persona vía aviso al personal, nota de servicio o cartelera en la jefatura de la(s) línea(s) involucrada(s). Estas modificaciones se publicarán durante 2 semanas en las carteleras de las jefaturas de línea; después se colocarán en una carpeta puesta a disposición del personal.
- Después de una ausencia, el agente deberá informarse a través de la jefatura de las modificaciones sobrevenidas entre su salida y su vuelta. Si las modificaciones son tales que le resultará imposible asimilárselas completamente, deberá informarle a la jefatura la que decidirá una instrucción en el lugar o una capacitación en la Escuela de Capacitación.

Capítulo 2.- Deberes del Concesionario

- 1.- Atender en debida forma todas las disposiciones legales que rigen la concesión, asegurándose asimismo que su personal las conozca y las cumpla independientemente de lo que el R.O. indica expresamente.
 - 2.- Hacer constar fehacientemente en cada ejemplar del R.O. que entregue a su personal o terceros, que el mismo es copia fiel del original aprobado por la autoridad competente, obligándose a no introducir agregados o modificaciones que no sean autorizados expresamente por la misma autoridad.
 - 3.- Proveer a su personal de los ejemplares del R.O. que necesite para su labor y mantenerlo informado de sus actualizaciones, vigilando que los ejemplares se utilicen siempre en su versión vigente.
 - 4.- Colocar carteleras, en los lugares de trabajo, incluyendo en forma escuela las precauciones a tener en cuenta por el personal en su tarea rutinaria para prevenir cualquier tipo de accidente o incidente en la operación del servicio. Asimismo, deberá detallarse el procedimiento a seguir, por el personal, en caso de incidente, emergencia o catástrofe.
 - 5.- Vigilar que su personal sea idóneo en su función específica y en el conocimiento del R.O., constatando que mantiene siempre vigente las condiciones que lo hacen apto para la función encomendada.
 - 6.- No modificar las instalaciones consideradas en el R.O. sin la previa autorización de la Autoridad de Aplicación y el debido conocimiento de su personal en lo específico.
 - 7.- No emitir órdenes contrarias al R.O., ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas específicas o equipamiento necesario.
- En lugares visibles a los pasajeros, tanto en el interior de los coches, plataformas como en los vestíbulos de las estaciones, colocar paneles en los que se expliquen las normas de seguridad con las que están equipados los coches y las estaciones, la conducta a seguir en caso de emergencia, el puesto o ubicación de botiquines de primeros auxilios y toda aquella otra información de utilidad en caso de emergencia o accidentes.

TITULO II - ESTRUCTURA OPERATIVA

Objetivo : organizar el sistema de transporte de manera de garantizar la permanencia del servicio al cliente, en seguridad y en todas las circunstancias.

Capítulo 1.- Área en que se aplica el R.O.

El área de aplicación del presente Reglamento Operativo son las cinco líneas (A-B-C-D y E) que corresponden a la red de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

Capítulo 2.- Identificación de los lugares en que se realizan operaciones

La red actual de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires posee cinco líneas:

Línea A: Su extensión es de 6,789 km., y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas Rivadavia y de Mayo, con una dirección geográfica Este - Oeste. Posee 14 estaciones y sus terminales son: Plaza de Mayo, estación de andén central con zona de cambios delante de la misma y carente de zona de maniobras detrás. La otra terminal es Primera Junta, estación de cuatro andenes con zonas de cambios delante y detrás de la misma.

Algunas particularidades de la línea A son las siguientes:

En el extremo oeste, detrás de la estación Primera Junta, existe una rampa de entrada - salida a la línea que permite vincular la misma con el Taller Polvorín (Emilio Mitre y Directorio) a través de un "tubo" de vía sencilla a nivel de aproximadamente 1,500 km. de desarrollo. La estación Alberdi tiene solamente andén habilitado al servicio de pasajeros para los trenes cuyo destino es Primera Junta.

Por el contrario, la estación Pasco tiene solamente habilitado al servicio de pasajeros el andén donde se detienen los trenes cuyo destino es la estación Plaza de Mayo.

En la estación Lima, existe una combinación peatonal con la línea C.

En la estación Perú, existe una combinación peatonal con las líneas D y E.

En la estación Plaza de Mayo, vía Norte, permite comunicarse con la línea D a través de un túnel de vía única, utilizado para el intercambio de material rodante (sin servicio de pasajeros).

En la estación Plaza Miserere existe un vínculo con el Ferrocarril San Martín.

Línea B: Su extensión es de 8,374 km., y su recorrido se desarrolla por debajo de la avenida Corrientes, con una dirección geográfica Este - Noroeste. Posee 13 estaciones y sus terminales son: L. N. Alem, estación de andén central con zona de cambios delante de la misma y carente de zona de maniobras detrás. La otra terminal es Federico Lacroze, estación de dos andenes laterales con zonas de cambios delante y detrás de la misma.

Algunas particularidades de la línea B son las siguientes:

En el extremo de la línea, detrás de la estación Lacroze, existe una rampa que vincula la misma con el Ferrocarril Urquiza, a través de la vía Sur.

En la estación Carlos Pellegrini, existe una combinación peatonal con las líneas C y D.

Esta línea no tiene túnel de vínculo con ninguna otra línea subterránea. Entre las estaciones Lacroze y Dorrego, se encuentra el Taller Ramcaqua con 10 vías paralelas a las dos principales, con vínculo en ambos puntos a través de la vía sur.

ALBERTO M. VERA
PRESIDENTE

PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

Línea C: Su extensión es de 4,294 km, y su recorrido se desarrolla en gran parte por debajo de las calles Bernardo de Itigoyen y Centio, con una dirección geográfica Norte - Sur. Posee 9 estaciones y sus terminales son: Constitución y Retiro, estaciones de andén central para el ingreso de los pasajeros y de dos andenes laterales de egreso, con zona de cambios delante de ambas y carente de zona de maniobras detrás.

Algunas particularidades de la línea C son las siguientes:

Es la única línea transversal de la red, razón por la cual posee los siguientes puntos de combinación:

Con línea E en la estación Independencia.

Con línea A en estación Avda de Mayo.

Con líneas B y D en estación Diagonal Norte.

Posee además dos túneles de enlace: entre Constitución y San José (nexo entre líneas C y E) de vía doble; y entre la línea C (Diagonal Norte - Avda de Mayo) y línea D (9 de Julio) de vía simple.

Con ingresos por la estación Retiro y entre San Martín y Lavalle, se encuentra la cochera San Martín, constituida por dos vías paralelas a las principales.

La estación Constitución sirve de transferencia con el Ferrocarril Roca, y la estación Retiro con los Ferrocarriles Mitre en todos sus ramales (J. L. Suarez, Tigre y Barro Colorado Mitre), Belgrano Norte y San Martín.

Línea D: Su extensión actual en explotación es de 7,400 km, y su recorrido se desarrolla en gran parte por debajo de las avenidas Diagonal Norte, Córdoba y Santa Fe, con una dirección geográfica Este - Norte.

Posee 13 estaciones y sus terminales son: Olivos y Catedral, estaciones de dos andenes laterales con zona de cambios delante y detrás de ambas.

Algunas particularidades de la línea D son las siguientes:

Posee un túnel de vía simple que comunica la estación Catedral con Plaza de Mayo de la línea A. Otro túnel de iguales características lo vincula con la línea C en 9 de Julio.

Posee combinación peatonal con líneas B y C en estación 9 de Julio.

Posee combinación peatonal con líneas A y E en estación Catedral.

Existe una cochera denominada Caninã, con dos vías paralelas a las principales con ingreso desde Plaza Italia y desde Scalabrini Ortiz.

La estación Plaza Italia sirve de transferencia con el Ferrocarril San Martín, y la estación Carranza con el Ferrocarril Mitre ramales a J. L. Suarez y Barro Colorado Mitre.

En la actualidad, se encuentra en plena construcción una extensión de la línea consistente en 3 km de túnel de vía doble, trayecto en que se sumarán 4 estaciones.

Línea E: Su extensión es de 9,550 km, y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas Diagonal Sur, San Juan, Directorio y Eva Perón con una dirección geográfica Este - Suroeste. Posee 15 estaciones y sus terminales son: Bolívar y Plaza de los Virreyes, estaciones de andén central, con zona de cambios delante de ambas y, en el caso de Bolívar, una cochera de dos vías en la zona posterior a la estación.

Algunas particularidades de la línea E son las siguientes:

Posee combinación peatonal con líneas A y D en estación Bolívar.

Posee combinación peatonal con línea C en estación Independencia.

Posee además un túnel de enlace entre Constitución y San José (nexo entre líneas C y E) de vía doble.

En estación Plaza de los Virreyes existe una estación de transferencia con el Premetro línea E2.

Capítulo 3.- Identificación de los vehículos que se utilizan

En todas las líneas subterráneas se utilizan trenes compuestos por coches eléctricos para satisfacer el transporte de pasajeros.

Respecto de los vehículos que se utilizan para el transporte de materiales, herramientas y/o equipamiento para realizar el mantenimiento y equipos especiales, pueden citarse los que siguen:

Máquina niveladora, alineadora y bateadora de vías.
Unimog dual (ruedas neumáticas y ferroviarias).
Zarras y vagones playos.
Locomotor diesel - eléctrico.
Autovías con motores de combustión interno.
Talvas balasteras.

Capítulo 4.- Identificación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

Para realizar el movimiento de los vehículos, se dispone de los siguientes medios:

Alimentación eléctrica:

Los trenes compuestos por coches eléctricos son alimentados por energía eléctrica en corriente continua (C.C.), la que varía su valor nominal según la línea, a saber:

Línea A: 1100 v, mediante línea de contacto aérea tipo tranvía.

Línea B: 600 v, mediante tercer riel con contacto superior.

Líneas C, D y E: 1500 v, mediante línea de contacto aérea tipo catenaria semirígida.

Vías:

En toda la red se dispone de una trocha de vía standard (medida, 1450 mm)

Señalamiento y comunicaciones:

En toda la red se dispone de señalamiento automático de dos aspectos, con equipamiento de paratrén fijo (en vía) y a bordo.

En toda la red se dispone de dos tipos de telefonía, a saber:

telefonía automática, consistente en una red que vincula todo el ámbito de la empresa.
telefonía auxiliar de señales, se trata de un sistema automático punto a punto que vincula cada señal semiautomática con el puesto de mando que la opera; existe además una red telefónica (dentro de este rubro) con terminal ubicado cada señal automática que permite el vínculo entre el conductor y el puesto de mando respectivo mediante el uso de los teléfonos portátiles.

Capítulo 5.- Determinación del personal necesario para las operaciones

5.1.- Gerencia de Tráfico

5.1.1.- Los Centros de Tráfico y de Control (C.T.C.)

Cada agente deberá comunicar al C.T.C., cualquier incidente o acontecimiento correspondiente al servicio de tráfico. El C.T.C. es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas al tráfico de cada línea.

Su función es organizar los diferentes medios de intervención y de regulación con el fin de mantener un sistema de transporte óptimo en seguridad y en cualquier circunstancia. Autoridad del supervisor C.T.C.: El C.T.C. es una delegación de la Gerencia de Tráfico y las órdenes que da son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e normas vigentes.

Nota: cuando un incidente no entra dentro del cuadro habitual de esos procedimientos e instrucciones, es el responsable de Tráfico de guardia quien tomará las decisiones en lugar de la Gerencia.

METROVIA
ALBERTO E.
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICHARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

5.1.2.- Los supervisores de servicio

Desarrollan sus misiones habituales y ejecutan las misiones dadas por el C.T.C. conforme a los procedimientos vigentes.

5.1.2.1.- Supervisores de Cabecezas

El supervisor de cabecera deberá cumplir las tareas tal como están previstas en las normas operativas (servicio normal : dar las ordenes de salida conforme al horario preestablecido, contacto con el personal de trenes y los pasajeros, verificar el respeto del horario, el comportamiento de los conductores y guardas y los movimientos de pasajeros, cumplir los pedidos puntuales emitidos por la jefatura, verificación del ingreso de los trenes a servicio en condiciones máximas de seguridad, hacer cumplir por parte del personal a su cargo de todas las normativas referentes a la Seguridad Operativa y al Reglamento Operativo; en caso de servicio perturbado : a orden del C.T.C., información a los conductores, guardas y pasajeros, intervención en el lugar del incidente o en el punto de servicio corto, reposición al horario después de la resolución del incidente).

5.1.2.2.- Supervisores de Líneas

El supervisor de línea deberá cumplir las tareas tal como están previstas en las normas operativas (hora pico : permanece en las estaciones con movimientos de viáticos importantes y hora valle : supervisión de un tramo de la red según una hoja de ruta).

5.2.- Gerencia de Instalaciones Fijas

5.2.1.- La Guardia Instalaciones Fijas

Los C.T.C. comunicarán a las Guardias de Instalaciones Fijas los incidentes que necesiten una intervención de los equipos de Instalaciones Fijas. La guardia es el paso obligado de todas las comunicaciones entre los C.T.C. o Guardia de Emergencias y los diversos medios propios de las Instalaciones Fijas. Su función es organizar los diferentes medios de Instalaciones Fijas para intervención en emergencias con el fin de mantener el Material Fijo, en seguridad y en cualquier circunstancia.

Autoridad de la Guardia de Instalaciones Fijas : La Guardia de Instalaciones Fijas es una delegación de la Gerencia de Instalaciones Fijas y las ordenes que da son ejecutables por todos, siempre que respete los procedimientos e instrucciones vigentes.

5.2.2.- Equipos de Intervención

Función y misiones

Los equipos de intervención estarán capacitados en las técnicas de reparación y equipados con el material suficiente para enfrentar cualquier situación.

Funcionan en las mismas horas de la guardia. Sus misiones son mantenimiento y reparaciones, intervenciones de emergencias.

Cada cuadrilla estará compuesta por personal especializado bajo las órdenes de un supervisor.

5.2.3.- Los señalistas operadores (señaleros)

Los señaleros trabajan en coordinación con los supervisores del C.T.C. Su misión es la gestión de los T.C.O. (tablero de control óptico) y cabinas de señales.

5.3.- Gerencia de Material Rodante

5.3.1.- Las Guardias de Material Rodante

Los C.T.C. comunicarán a las Guardias de Material Rodante los incidentes que necesiten una intervención de sus equipos. Las guardias son el paso obligado de todas las comunicaciones entre los C.T.C. y los diversos medios propios del Material Rodante, según la(s) línea(s) implicada(s).
La función es organizar los diferentes medios de Material Rodante para intervención en emergencias al fin de mantener el Material Rodante, en seguridad y en cualquier circunstancia.

Autoridad de las Guardias Material Rodante : Las Guardias Material Rodante son una delegación de la Gerencia de Material Rodante y las órdenes que dan son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e instrucciones vigentes.

5.3.2.- Los equipos de intervención

Los equipos de intervención están capacitados en las técnicas de reparación y equipados con el material suficiente para enfrentar cualquier situación.
Funcionan en las mismas horas de la guardia. Sus misiones son el mantenimiento y reparación de los coches e intervenciones de emergencias.

5.4.- Guardia de Emergencias (GE) y Servicio de Seguridad

5.4.1.- Guardia de Emergencias

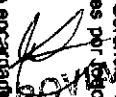
La Guardia de Emergencias se mantiene al escucha telefónica las 24 horas y es la encargada de las siguientes misiones: centralizar los llamados relativos a la seguridad y/o a las operaciones, enviar los equipos de Seguridad para su intervención, propagar los mensajes por altoparlantes, ordenar a los agentes de estación y la información directa a los pasajeros.

Los C.T.C., guardias M.R. o M.F., y cada agente de la Empresa comunicarán a la guardia GE, cualquier incidente o acontecimiento que comprometa la seguridad o las operaciones, los avisos por altoparlantes o la evacuación de estación. La guardia GE es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas a la seguridad y/o al Material Rodante.
Su función es organizar los diferentes medios de intervención con el fin de mantener una seguridad óptima en cualquier circunstancia.

Autoridad de la guardia GE : La guardia GE es una delegación de la Gerencia de Material Rodante y las órdenes que dan son ejecutables por todos.
Tráfico y las órdenes que da, en materia de seguridad, son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e instrucciones vigentes.

5.4.2.- Equipos de intervenciones ES (Servicio de Seguridad)

Además de la vigilancia de las instalaciones fijas y de los coches, están encargados para la gestión de incidentes, y cuando se justifique, a pedido de la guardia GE, de las siguientes misiones : evacuar en caso de suicidio, caída delante un tren, incendio en una estación o un tren, manifestación, otro a pedido de la guardia ES, alerta de bomba; búsquedas en colaboración con las fuerzas del orden y la brigada Anti-explosivos, alertados entre agentes (de la Empresa) y/o pasajeros, agente o pasajero enfermo, hendo o fallado, lucha contra el incendio, aspectos de seguridad que impliquen la integridad física de personal propio y/o tercero.


ALBERTO PICCARDO
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

Capítulo 6.- modo de atención del servicio público

El Concesionario deberá mantener informado al público usuario sobre las prestaciones normales del servicio y también sobre imprevistos o modificaciones que alteren esas prestaciones.

En todas las estaciones deberán exhibirse los destinos de los trenes en cada sentido de circulación. En todas ellas deberá también colocarse letreros orientadores del movimiento de pasajeros para realizar combinaciones con otras líneas del sistema de subterráneos. Asimismo, en los pasillos de salida de las mismas deberá indicarse las calles, lugares de interés y trenes a los que es posible acceder. También se deberá exhibir un mapa de la red de subterráneos y diagramas de las respectivas líneas en las estaciones y coches correspondientes. Se deberá dar especial trato a la información a suministrar a los clientes en casos de ocurrencia de alteraciones en el servicio, tales como retrasos, interrupciones, cancelaciones y/o accidentes.

TÍTULO III - NORMAS OPERATIVAS

Capítulo 1.- Del personal

1.1.- Capacidad imprescindible para cada actividad

1.1.1.- Idoneidad del personal

Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y calidad necesarias.

1.1.2.- Obligación de enseñar

Todo empleado que tenga a otros a su cargo, debe compensarse de la capacidad de sus subalternos, teniendo la obligación de enseñarle lo que no supiesen e informar a la Superfuerza sobre el progreso de los mismos o sobre los que no demuestran la debida competencia.

1.1.3.- La conducción

1.1.3.1.- Autorización de conducir un tren

Ninguna persona puede conducir un tren sin autorización de la Gerencia de Tráfico. Esta autorización se otorga después de un examen psicológico y un examen técnico que debe estar aprobado por quien designe la Autoridad de Aplicación.

1.1.3.2.- Autorización de conducir un tren de servicio

La conducción de trenes de servicio necesita una autorización suplementaria a la otorgada por la Autoridad de Aplicación.

1.1.3.3.- Prohibición de conducir un tren sin la habilitación correspondiente

Está terminantemente prohibido conducir un tipo de vehículo para el cual no se tiene una autorización, o de circular en una línea no conocida.

Es obligación del conductor llevar consigo el certificado habilitante, y exhibirlo en caso que le sea requerido.

1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio

Los supervisores de servicio deben efectuar, cada mes, un mínimo de dos horas de conducción, para mantener actualizada su capacitación.

1.1.3.5.- Reinstrucción mínima por año

Un mínimo de dos días de reinstrucción por año se otorga a cada conductor. Cuando hay cambio en el sistema operativo se procederá a instruir al personal.

1.1.3.6.- Supervisión de los conductores, señalistas y guardas

La supervisión de los conductores, señalistas y guardas es realizada por la Gerencia de Tráfico teniendo en cuenta los aspectos mínimos siguientes:

- la Gerencia de Tráfico a través de la supervisión efectuará pruebas periódicas de receptividad de las instrucciones realizadas y puede, en todo momento, solicitar una reinstrucción o, por cualquier razón que lo justifique, retirar la autorización para actuar en su cargo de manera provisoria o definitiva
- el Control Médico puede, también, retirar la autorización
- la ausencia o la falta de receptividad en la reinstrucción tiene por efecto, el retiro de la autorización. La Escuela de Capacitación avisa de esto a la Gerencia de Tráfico, con copia a la Gerencia de Recursos Humanos.

1.2.- Equipamiento imprescindible para cada función

Es obligación de la Empresa hacer entrega a todo el personal, de los elementos necesarios para el correcto cumplimiento y desempeño de sus funciones. El material deberá ser entregado en perfecto estado y atendiendo a las medidas dictadas por la autoridad correspondiente en cuanto a su calidad. Al inicio del servicio, el personal del tren debe presentarse con linterna, silbato y llaves especiales que corresponden a su tarea.

Es obligación de todo el personal de la Empresa, la utilización del material provisto por esta, sin excepciones. Asimismo, deberá mantener el material en perfecto estado de conservación, haciéndose personalmente responsable por su deterioro o pérdida, salvo los que deriven del buen uso y/o del transcurso del tiempo. Queda terminantemente prohibida la utilización de los materiales y/o elementos provistos por la Empresa a su personal, fuera de las instalaciones fijas y/o rodantes de la misma o para uso personal y/o para terceros.

1.3.- Actos obligatorios de cada función al tomar o dejar el servicio

Será obligación de todo el personal, presentarse a tomar servicio y el retirarse del mismo, en el horario y bajo las necesidades alineantes de la Empresa. Las disposiciones para cada función en particular, se encuentran detalladas en el capítulo correspondiente del presente Reglamento Operativo. En atención a las especiales características del transporte de pasajeros por trenes subterráneos (Servicio de Tráfico), se deja específicamente prohibido al personal que cumple tareas operativas, el liberarse de sus funciones sin que, se haya procedido al relevo correspondiente, salvo que medie la autorización del personal correspondiente expedida por la medicina letrada.

1.4.- Acciones debidas hacia los pasajeros según función

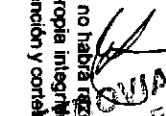
Todo empleado tiene el deber de velar por la seguridad del público, y no habrá razón validera que se anteponga a este principio, salvo en peligro de su propia integridad física. El personal, cualquiera sea su jerarquía, observará la mayor atención y cordialidad con el público en todos los actos de servicio.

1.4.1.- Discusiones o incidentes

Se procurará evitar toda clase de discusiones e incidentes con el cliente. Cuando pese a la buena voluntad del empleado, se produzcan, se procurará tomar entre el pasajero los testigos necesarios y se elevará el informe pertinente. En casos extremos en que el hecho se torne inmanejable, se dará intervención a la Policía.

1.4.2.-

Suministro de datos: Cuando algún pasajero lo solicite, es obligación del personal suministrar su número de legajo.


ALBERTO E. PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

- 1.4.3.- Conversaciones particulares**
Está terminantemente prohibido, estando en servicio, entablar conversaciones de carácter particular con los pasajeros.
- 1.4.4.- Personas ebrias o desaseadas**
No se permitirá viajar a ninguna persona en estado de ebriedad o extremadamente desaseadas.
- 1.4.5.- Ejercicio de la mendicidad**
Bajo ningún concepto se permitirá ejercer la mendicidad en estaciones y trenes.
- 1.4.6.- Venta y/o pregón de mercaderías**
No se permitirá pregonar y/o vender mercaderías en los trenes, salvo a las personas debidamente autorizadas. Esta prohibición alcanza también a los vendedores de diarios.
- 1.4.7.- Interrupciones - Información**
El personal informará cortésmente a los pasajeros las causas de cualquier interrupción.
- 1.5.- Registro de domicilios**
Cada sector administrativo debe llevar un registro con los domicilios de su personal. Por lo tanto, todo cambio de domicilio debe ser notificado por cada empleado a su jefe inmediato, sin demora.
- 1.6.- Trabajo en horas extraordinarias**
- 1.6.1.- Horas extraordinarias**
Cuando las exigencias del servicio lo requieran, todo empleado tiene la obligación de trabajar en horas extraordinarias, de acuerdo con las reglamentaciones del trabajo vigentes, sin perjuicio de lo normado en materia de seguridad de la conducción en subterráneos.
- 1.6.2.- Descansos intermedios**
El personal de conducción deberá tener contemplado dentro de su horario de trabajo por lo menos un descanso no menor de 20 minutos, el que no podrán ser otorgados dentro de la primera o última hora de servicio.
- 1.7.- Relevos del personal**
- 1.7.1.- Empleado no relevado**
Cuando un empleado termine sus horas de servicio y corresponda ser relevado por otro, si éste no llegara debe avisar a su superior inmediato y mientras no reciba órdenes contrarias seguirá atendiendo el servicio.
- 1.7.2.- Información al relevante**
Antes de retirarse debe informar a su relevante de toda novedad que hubiera relacionada con su trabajo.
- 1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa**
Cuando, por enfermedad u otra causa, un empleado se encuentre imposibilitado para tomar servicio, deberá avisar conforme al instructivo correspondiente para permitir que se hagan los arreglos pertinentes para reemplazarlo.

1.9.-

Acataamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores
El personal deberá acatar de inmediato las órdenes que reciba de sus superiores, pudiendo plantear el caso por vía jerárquica si considera que dichas órdenes no se ajustan a la reglamentación.

1.10.-

Ebriedad, entorpecimiento del servicio o abandono del puesto
El personal que abandone su puesto, se halle ebrio durante el servicio o pretenda tomarse un estado de ebriedad, o el que desempeñe sus funciones en forma anormal, quedará sujeto a las penalidades establecidas por las leyes vigentes, sin perjuicio de las sanciones administrativas que hubiere lugar.
Ningún empleado debe entregar servicio al que lo releve si notará que éste no se halla en condiciones de desempeñar sus funciones normalmente. Deberá comunicar esta situación de inmediato a su superior.
El personal afectado a la circulación de los trenes no debe ausentarse de su puesto de trabajo sin previo permiso del superior inmediato. En caso de verse obligado a ello por enfermedad grave o fuerza mayor, deberá dar aviso en el acto, disponiéndose que un empleado competente lo releve.
Está prohibido fumar y leer en horas de servicio, salvo en horarios de descanso programados y en los lugares destinados a tal fin.

1.11.-

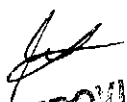
Vestimenta del personal
El personal que, por la índole de sus funciones, tenga que estar en contacto con el público, deberá vestir correctamente, cuidando su estética y aseo personal. Todo empleado a quien se provea de uniforme y/o distintivo o credencial, queda obligado a usarlos mientras esté en servicio. Queda prohibido hacer arreglos que desfiguren la hechura original de los mismos o vestir con parte del uniforme y otras prendas particulares. No está permitido el uso de zapatillas, sandalias o calzado de lona en las horas de servicio.

1.12.-

Instrucciones de seguridad individuales

1.12.1.-

Circulación en las vías
Está prohibido a los agentes bajar o circular en las vías principales de explotación, salvo caso de fuerza mayor. En caso de tener que hacerlo se deberá dar aviso al C.T.C. del lugar de ingreso y la razón. Al retirarse se deberá volver a llamar al C.T.C. para el nuevo aviso.


METROVIAS
ALBERTO E. VIERA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

1.12.2.- Los equipos eléctricos :

En cada parte de la red y en cada momento del día, las instalaciones eléctricas, y particularmente el tercer riel (línea B), debe considerarse con tensión, salvo si lo contrario es claramente establecido.

El contacto, directo o indirecto, con un conductor o aparato eléctrico puede provocar la muerte por electrocución.

El peligro de muerte es mayor si el cuerpo toca los dos polos de distribución (por ejemplo el tercer riel y las vías de circulación o el suelo). El peligro es el mismo si se toca una masa metálica conectada con uno de estos polos (por ejemplo, los patines de un tren). La humedad de las manos o del suelo aumenta este riesgo.

Es sólo después del corte de corriente y la puesta a tierra (barra entre vías y tercer riel o pértiga entre línea aérea y vías) que se considerará la vía sin tensión.

En la línea B, todos los patines están interconectados eléctricamente. Todos los patines de un tren, también aquellos ubicados en el otro lado de tren respecto al tercer riel están con tensión cuando un patín está en contacto con el tercer riel.

Entonces está prohibido:

- tocar el tercer riel o los patines, pasar por encima del tercer riel o caminar sobre la table protectora
- utilizar un patín o las tapas del tercer riel como escalón
- establecer un contacto con el tercer riel, patín, línea aérea o aparato eléctrico, por medio de agua o lodo otro líquido o objeto
- colocar objetos sobre la tapa del tercer riel
- orientar un chorro de líquido hasta un conductor o aparato con tensión en la intención de apagar un fuego. La circulación de la corriente a través de los conductores eléctricos (cables o tercer riel) que podrían ser contactados por el líquido, deberá estar cortada antes de luchar contra el fuego.

1.12.3.- El desplazamiento de los agentes en las cochetas y los talleres

Los agentes deberán utilizar las pasarelas de servicio, por lo tanto, no pueden cruzar o caminar por las vías. Por otro lado, los desplazamientos en la zona de taller o de cochera deberán ser realizados con la mayor prudencia.

Los agentes estarán constantemente alertos a los movimientos de trenes, especialmente en las zonas de cambios donde es difícil saber cual será el recorrido.

1.12.4.- Desplazamiento al lado de un tren

Línea B : al fin de evitar un accidente resultado de una caída sobre un patín con tensión, los conductores deben antes de caminar al lado de un tren:

- frenar el tren
- cuidar de no acercarse a los patines (energizados)
- utilizar la linterna y evitar de correr.

Passarela de servicio (terminales) : cuando varias personas deben caminar simultáneamente en una pasarela de servicio, se necesita mantener una distancia mínima de 5 metros entre cada una, con el fin de evitar todo accidente.

1.12.5.- Ascenso al techo de los coches

Está terminantemente prohibido el ascenso a los techos de los coches, salvo al personal técnico especializado para realizar reparaciones, no sin antes cerciorarse del corte de la alimentación de la energía de tracción.

1.12.6.- Corte de corriente del tercer riel (línea B)

En caso de que por accidente grave en la vías de la línea "B" entraña peligro el tercer riel energizado, se procederá al corte del suministro a través de los interruptores existentes en los andenes, los que sectorizan el corte al tramo de tercer riel concordante con la plataforma en donde se encuentra el interruptor. Debe tenerse especial cuidado en las estaciones de andén central que interruptor accionar, y en caso de duda, accionar ambos.

1.12.7.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización: Al personal de Tráfico le está vedado efectuar arreglos en las instalaciones eléctricas o de señalización.

1.13.- **Conocimiento de las disposiciones reglamentarias**

Es obligación de todo empleado conocer las disposiciones de este Reglamento, sus Instrucciones Especiales y demás que se emitan, en forma de estar habilitado para cumplir correctamente las tareas inherentes al puesto que ocupa. Cualquier duda que tuviera acerca de su interpretación deberá aclararse consultando con el superior inmediato. El desconocimiento o mala interpretación de una disposición no será considerado como atenuante en caso de irregularidad. Los jefes tienen la obligación de cerciorarse que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos e instrucciones que les correspondan.

1.14.- **Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día**

Es deber de todo empleado mantener al día todas las disposiciones reglamentarias, debiendo hacer en seguida cualquier ampliación o modificación que se les introduzca. Se cuidará de mantener este Reglamento y las Instrucciones Especiales en buen estado de conservación.

1.15.- **Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias**

Ningún empleado, sea cual fuere su jerarquía, está facultado para violar las disposiciones contenidas en el presente Reglamento ni otras que se emitan, especialmente las referentes a la seguridad en la marcha de los trenes, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas, en cuyo caso deberá informarse detalladamente sobre el particular al Gerente del área.

1.16.- **El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales**

Todo empleado, al ser asignado a otro lugar de trabajo que el habitual, deberá averiguar si existen instrucciones especiales o si, por cualquier razón, hay que proceder de una forma distinta a la normal, y en caso afirmativo, familiarizarse con éstas a fin de estar en condiciones de aplicarlas o cumplirlas cuando se requiera. En estos casos, el supervisor del sector tiene la obligación de brindar toda la información requerida para posibilitar el buen desenvolvimiento del empleado.

1.17.- **Observancia de disposiciones**

Todo personal, cualquiera sea su nivel jerárquico, tiene la obligación de hacer cumplir por parte del público las disposiciones dictadas por las autoridades y la Empresa.

1.18.-

Responsabilidad - Autoridad en el tren: Si bien el conductor y el guarda son individualmente responsables de las medidas que adopten, el conductor es autoridad en el tren, y su opinión priva sobre la del guarda en caso de discrepancias.

1.19.- **Conducta con los demás empleados**

En sus conversaciones con los demás empleados el personal se abstendrá de emplear expresiones groseras o adoptar actitudes refelidas con las buenas costumbres. De igual manera, el personal se abstendrá de hacer comentarios indebidos acerca de los actos o determinaciones de la superintendencia.

1.20.- **Cumplimiento de los horarios**

Siempre que no medie orden expresa en contrario, el conductor deberá circular de acuerdo con los horarios establecidos, a los que se ajustará estrictamente a fin de obtener la mayor regularidad en el servicio. Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no autoriza a no respetar las señales y/o marcas que determinan las velocidades máximas permitidas en cada tramo y precauciones de vía que pudieran estar establecidas. En las cabeceras el conductor deberá arrancar tan pronto sea dada la orden de partida y para ello deberá estar preparado con la debida antelación.

METROVIA S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

Capítulo 2.- De los medios a utilizar

2.1.- Los aparatos de vía y la señalización

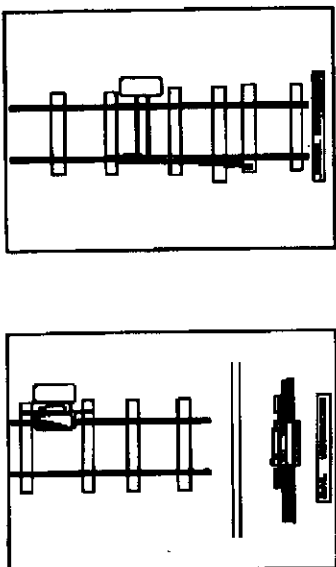
2.1.1.- Los aparatos de vía

2.1.1.1.- Los descarrilladores

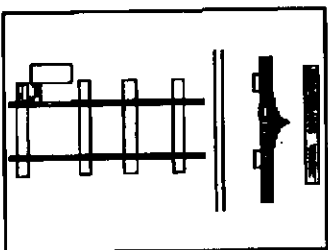
Los descarrilladores protegen las vías de tráfico ante eventuales desplazamientos de trenes estacionados en cochera o vías de enlace. Muchos de ellos funcionan al unísono con el cambio que protegen.

Los tipos trampa y aspo se encuentran en las distintas líneas de la red.

La línea A posee 5 descarrilladores del tipo trampa que funcionan a resorte y no eléctricamente como el resto. Están ubicados en la rampa PRIMERA JUNTA e impiden el deslizamiento de los trenes en sentido inverso en su ascenso hacia la superficie.



El tipo scarpe se encuentra en la estación CARRANZA, en la línea D. Este sistema no produce el descarrillamiento como lo anteriormente indicados, pero su función es proteger las vías de tráfico ante eventuales deslizamientos de trenes estacionados en cochera.



2.1.1.3.- Los dispositivos paratren

Los dispositivos paratren son de dos tipos :

- mecánicos (líneas A, C, D y E)
- magnéticos (líneas B)

Nota:

La función es común, es decir: parar un tren al transponer una señal a peligro o un limitador de velocidad, a una velocidad superior a la permitida.

2.1.2.- La señalización (Reglamento)

2.1.2.1.- Marcas "Centro de vías"

De acuerdo a las características que ofrece el material rodante a utilizar, el trazado de las curvas en el circuito y la planimetría del terreno, se procede a diagramar las marcas "centro de vías" en los túneles.
Para ello, se cuenta con los siguientes símbolos :

MARCAS DE VÍAS

 **1** - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN INTERVALO DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

 **2** - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN INTERVALO DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

MARCAS DE VÍAS EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES

 **3** - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

 **4** - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

MARCAS DE VÍAS EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES

1 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

2 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

3 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

4 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

5 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

6 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

SEÑALIZACIÓN DE VÍAS EN LOS TÚNELES

1 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

2 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

3 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

4 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

5 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

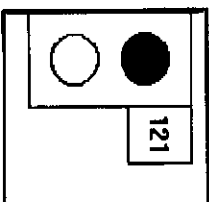
6 - **SEÑAL** - DESVIACIÓN A LA VELOCIDAD DE 100 KM/H. EN CURVAS DE 100 M. EN LOS TÚNELES.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.1.2.2.- Señales principales

2.1.2.2.1.- Señales automáticas



Pertenecen al grupo de señales principales.

Poseen :

- 2 lentes (verde y rojo).
- Un chapón blanco con un número que la identifica.
- Un dispositivo paratren.
- Un enchufe para teléfono de túnel.

Protegen secciones de vías. Su aspecto en situación normal (vía libre) es verde y cambia de aspecto (rojo) al paso del tren.

Se encuentran en túneles y en extremos de andén.

Norma (Señal automática)

- al observar una señal en aspecto rojo (= a peligro), o apagada, o cuando aparezca luz blanca, cuando tenga encendidas simultáneamente luces de distinto color, se detiene de inmediato la marcha del tren
- después de 1 minuto, sin cambio del aspecto rojo, se comunicará con el CTC o señalista operador de la zona implicada
- después identificación común, si no existe peligro, el C. T. C. o el señalista operador otorgará la autorización de transponer la señal
- se iniciará la marcha a paso de hombre (acoronará el paratren).
- después normalización del sistema, se continuará la marcha a paso de hombre hasta transponer 2 señales principales verdes.
- luego, se continuará la marcha a la velocidad normal de servicio.

Nota :

en caso de que por cualquier anomalía verificable no se pueda realizar la comunicación desde el lugar, procederá de acuerdo a la instrucción siguiente :

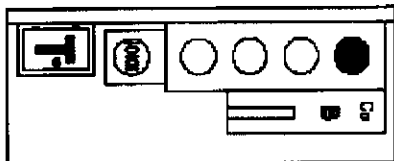
Tren detenido en estación : el Guarda comunicará la novedad al C. T. C.

vía un teléfono de boletería

Tren detenido entre 2 estaciones :

- detener de inmediato la marcha del tren
- esperar 1 minuto, reiniciar la marcha a paso de hombre, hasta transponer 2 señales principales en aspecto verde
- luego, continuar la marcha a la velocidad normal de servicio.

2.1.2.2.- Señales semiautomáticas



Pertenece al grupo de señales principales.

Poseen:

- más de 2 lentes
- un chapón blanco con un bastón rojo vertical, la abreviatura de la cabina que las comanda y una letra o un número que la identifica
- lente de 10 km/h
- dispositivo paratrén
- teléfono con línea punto a punto con la cabina que la comanda.
- en algunas zonas de terminales, letras luminosas indicando el itinerario a seguir (destino previsto)



Protegen secciones de cambios en estaciones terminales y estaciones intermedias utilizadas en la prestación de "servicios cortos". Su aspecto en situación básica es rojo, la cambio de aspecto (verde) el señalista operador.

Norma (señal semiautomática):

- al observar una señal en aspecto rojo (= a peligro), o apagada, o cuando aparezca luz blanca, cuando tenga encendidas simultáneamente luces de distinto color, se detiene de inmediato la marcha del tren
- después de 1 minuto, sin cambio del aspecto rojo, se comunicará con el CTC o señalista operador de la zona implicada
- después identificación común, si no existe peligro, el C.T.C. o el señalista operador otorgará la autorización de transportar la señal con la indicación "10km/h" perdida.
- se iniciará la marcha a paso de hombre (accionará el paratrén)
- después normalización del sistema de paratrén, se continúa la marcha a paso de hombre hasta transportar 2 señales principales verdes
- luego, se continuará la marcha a la velocidad normal de servicio.

Nota: en caso de que por cualquier anomalía verificable no se pueda realizar la comunicación desde el lugar, procederá de acuerdo a la instrucción siguiente:

Tren detenido en estación: el Guarda comunicará la novedad al C.T.C. vía un teléfono de bodega

Tren detenido entre 2 estaciones:

- avanzar sólo con la autorización de 10Km/h.
- En caso de permanecer roja y sin la autorización de 10 Km/h, no avanzar, solicitar la presencia del Señalista Principal el cual se presentará en persona y desde adelante del tren, luego de verificar el inconveniente él dará la orden de avanzar o no.

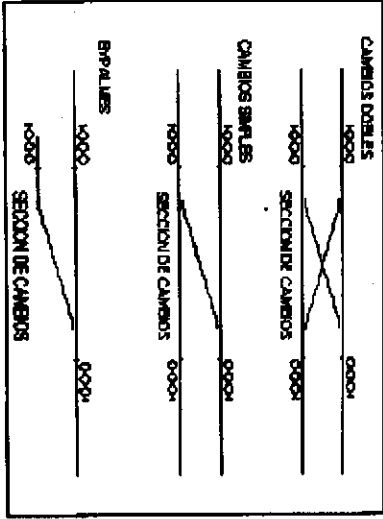
METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.1.1.2.- Los cambios

2.1.1.2.1.- Tipos de cambios

La red de subterráneos posee tres tipos de cambios en vías principales o de tráfico, a saber :



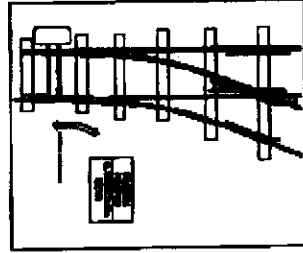
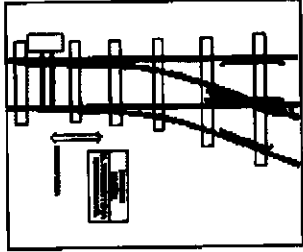
Nota :

Las secciones de cambios están protegidas por señales semiautomáticas (ver a continuación).
En todos los casos, al solicitar un itinerario o realizar una maniobra, en primer término se efectúan los cambios y luego se otorga la señal. En consecuencia, se dará por finalizado el pedido de itinerario o realizada la maniobra cuando se otorgue la señal.

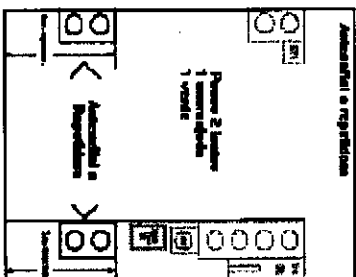
2.1.1.2.2.- Posición de los cambios

Los cambios adoptan dos posiciones:

REVERSO



2.1.2.3.- Anteseñal o repetidora



Reple con la suficiente antelación, el aspecto de la próxima señal principal.

Está ubicada a 1m. aprox. del piso. Las encontramos en zonas de curvas o pendientes.

Anteseñal o repetidora: Verde
Próxima señal principal: Verde

Anteseñal o repetidora: Naranja
Próxima señal principal: Rojo

2.1.2.4.- Señales de precaución o complementarias

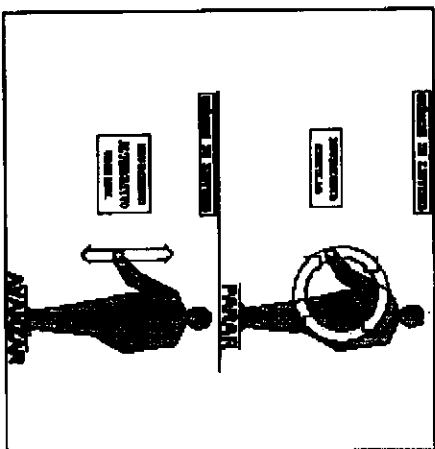
Estas señales son colocadas en los lugares donde se necesita una circulación a velocidad reducida por razón de obras puntuales o de peligro. Tienen una (10 km/h) o dos (25 km/h) lentes de color amarillo ubicadas en el piso.

Una (1) luz amarillo o anaranjada colocada junto a las vías indica que al tren debe reducir la velocidad a 10 km/h. como máximo, salvo indicaciones especiales en contrario.

Si observan dos (2) luces amarilla o anaranjada encendida circulará por la zona a 25 km/h. como máximo.

Una luz verde indica el final del tramo en que debe circular despacio y de no encontrar la misma se tomará como referencia la primer señal principal en aspecto verde.

2.1.2.5.- Señales de linterna



Las señales de linterna deben efectuarse con amplitud, aún para interpretadas a distancia.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

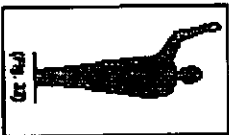
JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.1.2.6.- Señales con los brazos

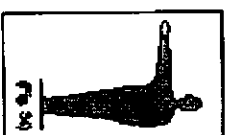
En casos de necesidad, y donde fuera posible su visualización, podrán hacerse las siguientes señales con los brazos :



Ambos brazos levantados en alto significa PELIGRO



Un solo brazo levantado en alto significa PRECAUCIÓN



Un solo brazo extendido horizontalmente por un empleado uniformado o reconocido significa VÍA LIBRE

2.1.2.6.1.- Señalización de maniobras hechas con los brazos :

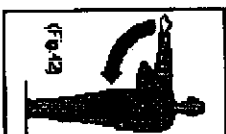
En caso de necesidad de efectuar señales para maniobras, se deberán tener en cuenta dos premisas imprescindibles :

- a) que las señales sean hechas en forma que resulten perfectamente visibles para el conductor que debe obedecerlas y de manera que no pueda tomarlas como para sí, otro a quien no van dirigidas
- b) cada conductor, por su parte, deberá tener mucho cuidado en asegurarse que las señales exhibidas sean realmente dirigidas hacia él.

Las señales de brazo para utilizarse en maniobras serán las siguientes :



Un brazo movido del pecho para afuera, formando un ángulo recto con el resto del cuerpo indica : ALÉJASE de la persona que hace la señal



Un brazo extendido horizontalmente formando un ángulo recto con el resto del cuerpo y movido hacia el pecho indica : ACÉRQUESE a la persona que hace la señal



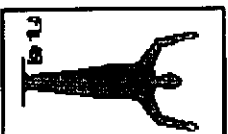
Ambos brazos balanceados hacia adelante y atrás, indica: CONTINUÉ el movimiento iniciado

METROVIAS
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

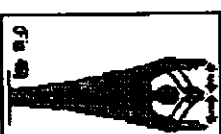
JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.



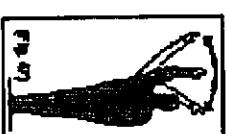
Ambos brazos extendidos horizontalmente a la altura de los hombros y movidos de arriba para abajo, (movimiento similar al "sileo") indica: PREPÁRESE A PARAR



Ambos brazos levantados en alto, indica: PÁRESE



Estando la formación parada, las dos manos levantadas en alto y juntas y separadas varias veces, indica: JUNTE ACOPLES



Un brazo en alto y movido de derecha a izquierda, indica al señalista operador que mueva el cambio cerca del cual está la persona que hace la señal

2.1.2.6.2.- Recepción de señales con los brazos

Cuando no sea posible que el conductor de un tren alcance a distinguir perfectamente las señales realizadas con los brazos que se le exhiben desde un punto determinado, deberán estacionarse tantos empleados como sea necesario, escalonados, para actuar de intermedios en la transmisión de señales entre la persona que las inicia y el conductor.

Cualquier persona en esta cadena de transmisión que no pudiera interpretar o distinguir las señales que le realiza su agente emisor, deberá realizar inmediatamente la señal de brazos que indica "PARE".

2.1.2.6.3.- Conductores perdiendo de vista las señales de brazos

Si un conductor, por cualquier causa dejara de ver las señales de brazo que se le venían exhibiendo, deberá parar en el acto.

2.1.2.6.4.- Señales contradictorias

Cuando un conductor recibe señales contradictorias de dos o más personas a la vez, debe acatar la más restrictiva de ellas.

En caso de duda deberá detener el tren de inmediato y pedir una aclaración.

Las señales de brazo prevalecen sobre las fijas y los conductores las deben acatar en ese orden. Las mismas deben ser hechas en forma que resulten perfectamente visibles, el conductor deberá asegurarse que las señales exhibidas son realmente dirigidas a él. Ante cualquier duda, el conductor requerirá aclaración vía telefónica al C.T.C.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído

A esta clase de señales corresponden aquellas que se efectúan por medio de silbatos, bocinas, chicharras, campanas, campanillas y petardos.

2.1.2.7.1.- Señales con silbato o bocina

Las señales con silbato o bocina que deben emplear los conductores, está determinado por un código, el cual en su uso a través de toques cortos y largos, para las distintas circunstancias en que se adopten.

Toque corto : un segundo, toque largo: tres segundos.

Tren parado	
Antes de ponerse en movimiento para realizar una maniobra	Uno corto (-)
Para indicar que el tren está detenido en señales semiautomáticas	Un largo (_)
Para llamar al guarda	Un largo y un corto (_ -)
Tren en movimiento	
Para indicar al personal de trenes en vías adyacentes, que la vía sobre la cual está circulando esta obstruida y que debe parar	Tres cortos, repetidos varias veces (---)
Como llamado de atención cuando se vean personas en la vía; al aproximarse a curvas; como tren directo al pasar por estación donde no se detiene; en caso de lanzadera al ingreso a estación en sentido contrario	Un largo (_)
Para indicar al guarda que existe peligro y que debe valerse de todos los medios a su alcance para detener la marcha lo más pronto posible	Dos cortos repetidos varias veces (---)
Está prohibido el uso de silbato o bocina para la transmisión de otras señales que las reglamentarias	

2.1.2.7.2.- Códigos de chicharras

Del guarda al conductor	
Puede iniciar la marcha	1 toque
Puede iniciar la marcha con precaución	2 toques
Peligro. Pare el tren inmediatamente	3 toques
Del conductor al guarda	
Déme la señal para iniciar o seguir la marcha	2 toques

2.1.2.7.3.- Señales con petardos (de uso solo en obras fuera de las horas de servicio normal)

Los petardos son señales perceptibles por el oído cuya finalidad es llamar la atención del conductor cuando sea necesario advertirle de la necesidad de detenerse, debido a una obstrucción, desperfecto o reparación en la vía.

Colocación de los petardos

Los petardos deben colocarse sobre un riel de la vía afectada, apretando bien sus abrazaderas. Se deben colocar en número de dos (2), de la siguiente forma:
- **el primer petardo:** se colocará a una distancia de 200 metros del punto a proteger y podrá disponerse a mayor o menor distancia si los factores topográficos (curvas, pendientes, tramos terminales) lo aconsejan.
- **el segundo:** la colocación de este petardo se hará a una distancia de 40 metros del primero, separados entre sí.

Proceder de los conductores cuando explotan petardos en la vía.

En la circulación con un tren, si se produjera la explosión de petardo(s), el conductor deberá detenerse de inmediato la marcha, se procederá a llamar al C.T.C., cuanto antes.

Señal repetidora en andén

En algunas estaciones, cuando la señal de salida no es visible desde el andén, hay en este último - para orientación del guarda - una señal repetidora. Esta señal indica :

Luz verde: Vía libre. Puede ordenarse la salida del tren.

Apagada: El tren no puede avanzar. No debe darse orden de partida.

Significado de pared de túnel pintada a rayas negras y amarillas - Prohibido estacionarse

Cuando se circula caminando por los túneles y se visualiza sectores de pared pintada a bastones negros y amarillos, esto indica que en ese sector no está permitido estacionarse debido a que se corre riesgo de ser golpeado por el tren, efecto de barrido de las cajas (zona de ensanchamiento del galibo dinámico).

2.1.3.- La operación de las señales

2.1.3.1.- El Señalista Operador

El Señalista Operador o Señalero es la persona encargada de operar las mesas de mando de las distintas cabinas de señales. La regularidad y eficiencia del servicio, la seguridad del pasaje y la conservación de los bienes de la Empresa, dependen en muy buena medida del cumplimiento cabal y estricto de las presentes normativas. Es su obligación, por lo tanto, estar permanentemente familiarizado con ellas y aplicarlas con la responsabilidad y disciplina que exige la delicada función que desempeña.

2.1.3.2.- Controlar permanentemente el diagrama luminoso

El señalista operador deberá estar continuamente atento a las indicaciones del diagrama luminoso a los efectos de no demorar innecesariamente las maniobras, tomar conocimiento rápidamente de diferentes situaciones anómalas que pudieran acontecer y mantener la regularidad del servicio. El control permanente del seguimiento de los trenes es por otra parte esencial para la seguridad del servicio.

2.1.3.3.- Horario de los trenes

Es obligación del señalista operador estar perfectamente compensado del horario básico de los trenes, así como de las variaciones que eventualmente disponga el Supervisor de Servicio. El cumplimiento de los horarios es fundamental para la correcta circulación, por lo que el señalista operador deberá prestar permanente atención para obtener su estricta observancia.

- 2.1.3.4.- Salida de los trenes**
Donde no existiese Supervisor de Servicio, el señalista operador tendrá a su cargo dar la salida a los trenes de acuerdo con el horario establecido, accionando a tal efecto la correspondiente indicación de salida.
De toda alteración en la llegada o salida de los trenes deberá dar cuenta al Supervisor de Servicio de inmediato.
- 2.1.3.5.- Verificación del funcionamiento de los cambios y señales y del estado de los precintos**
Antes de iniciarse el servicio de trenes, el señalista operador a cargo de la cabina deberá comprobar el perfecto estado de funcionamiento de los cambios y señales.
Además, en las cabinas donde existan, deberá comprobar que los precintos de seguridad se encuentren intactos. Caso contrario deberá dar inmediato aviso al Supervisor de Servicio.
- 2.1.3.6.- Anormalidades - Denuncia inmediata**
Toda anomalía detectada por el señalista operador ya sea en cambios, señales, trenes detenidos sin justificación, etc. deberá ser notificada de inmediato al Supervisor de Servicio. Sin perjuicio de lo anterior, si la anomalía es detectada en algún dispositivo o conjunto correspondiente al sistema de señales, deberá dar aviso primeramente al Señalista Principal de su sector, con quien cooperará hasta la normalización de la situación. Observará además en estos casos las instrucciones que aquel imparta. En todos los casos de anomalías, deberá asentarlos en el "Libro de Novedades" de la cabina.
- 2.1.3.7.- Ocupación imprevista de un sector**
Si se observase en el diagrama la ocupación imprevista de un sector, no se accionarán los cambios próximos, debiéndose dar intervención al Señalista Principal del sector y al Supervisor de Servicio.
- 2.1.3.8.- Planilla o libro de maniobras anormales**
El señalista operador está obligado a dejar constancia, en las planillas o libros establecidos al efecto, de cada una de las maniobras anormales efectuadas.
- 2.1.3.9.- Prohibición de entregar el manejo de la mesa de mando a personas no autorizadas.**
El señalista operador no entregará el manejo de la mesa de mando a personas que no estén debidamente autorizadas para ello.
- 2.1.3.10.- Entrada a la cabina de señales de personas ajenas - Prohibición**
Está terminantemente prohibida la entrada a una cabina de señales a toda persona ajena a la misma, salvo que sea por razones de servicio o que porten expresa autorización.
- 2.1.3.11.- Conservación y control de los elementos existentes en la cabina de señales**
Todos los elementos existentes en la cabina de señales (matatuegos, ventiladores, faroles, teléfonos, etc.) deben ser tratados cuidadosamente. A efectos de deslindar responsabilidades, el señalista operador verificará la existencia y buen estado de dichos elementos al hacerse cargo de la cabina. Es obligación también al hacerse cargo de la cabina, el asegurarse del buen funcionamiento de las líneas telefónicas y de los relojes.
- 2.1.3.12.- Certificado de idoneidad**
Es condición indispensable para operar las cabinas de señales contar con el certificado de idoneidad pertinente. Además, el operador deberá portar durante su servicio el certificado de idoneidad.

2.1.3.13.- Abandono del puesto o reemplazo no autorizado

Sin previa autorización superior, ningún señalero podrá ausentarse de su puesto ni hacerse reemplazar por otra persona.

2.1.3.14.- Relevos - Transmisión de novedades

Al ser relevado, el señalero deberá informar al que lo releve sobre cualquier novedad observada en el funcionamiento del sistema o en el movimiento de los trenes.

2.1.3.15.- Trabas de palancas o capuchones protectores de botones

Cuando por cualquier circunstancia sea necesario mantener inmovilizada una palanca de cambios o de señal, se procederá a colocar a la misma la correspondiente traba para evitar que sea inadvertidamente accionada. En caso de tratarse de mesas de mando accionada por botones o pulsadores, se deberá colocar los capuchones protectores para evitar que sean accionados involuntariamente.

2.1.3.16.- Prohibición de anular una maniobra por contacto en el riel o haciendo avanzar y retroceder un tren.

Efectuada una maniobra y ya dado el itinerario, está absolutamente prohibido al señalero anular una maniobra por contacto en el riel o haciendo avanzar y retroceder un tren.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.1.3.17.- Retiro sorpresivo de una señal verde:

Teniendo en cuenta los serios perjuicios de todo orden que puede traer aparejada la aparición sorpresiva de una señal con aspecto rojo, el señalero debe actuar con el mayor celo a efectos de no verse obligado a anular una maniobra ("levantar" una señal) sino en casos de extrema necesidad.

2.1.3.18.- Dejar cabina en "tráfico automático":

En aquellas cabinas que son utilizadas circunstancialmente, al término de las actividades el señalero deberá dejar la cabina en "tráfico automático".

2.1.3.19.- Anulación de una maniobra

En los casos de extrema necesidad, deberá obrarse de la siguiente manera:

Si la sección anterior está ocupada:
Previo aviso al conductor para que no avance, se completará el levantamiento de la señal y se dará nuevo itinerario según la normativa correspondiente.

Si la sección anterior está desocupada:
Antes de realizar el levantamiento de la señal y dar nuevo itinerario, el señalero debe asegurarse que el tren no esté tan próximo que la alteración de itinerario pueda traer consecuencias, luego dará nuevo itinerario según la normativa correspondiente.

2.1.3.20.- Señal de "orden a 10 km/h."

Cuando alguna señal semiautomática se encuentre descompuesta o la sección que proteja aparezca indebidamente ocupada (ya sea por falla circunstancial en circuitos eléctricos, fisura de riel, etc.), se podrá suplir la imposibilidad de pasar la señal a posición de vía libre (luz verde) mediante la utilización de la señal de orden a 10km/h. También cuando una sección se encuentre parcialmente ocupada por un tren y sea preciso hacer avanzar otra unidad por razones de servicio, como por ejemplo, el acople en línea de un tren descompuesto, el señalero podrá utilizar la señal de orden a 10km/h.

Cuando la señal de orden a 10km/h deba darse para avanzar un tren en una sección parcialmente ocupada, la operación podrá efectuarse con la autorización del Supervisor de Servicio.

En los demás casos, deberá también requerirse, antes de romper el precinto, la conformidad del señalista principal. Los precintos deberán ser repuestos de inmediato para el deslinde de responsabilidades en casos de accidentes.

Cuando el señalero reciba del Supervisor de Servicio Indicación de hacer avanzar un tren a 10km/h, en una sección que aparezca ocupada en el diagrama, deberá advertir de esa circunstancia al superior, en previsión de un posible error en la emisión de la orden.

2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica

2.2.1.- Operación del puesto de mando central

En operaciones normales, cuando se produzca una degradación del sistema de alimentación eléctrica de tracción, el operador del Puesto de Mando Central se hallará solamente habilitado a restituir el suministro energético utilizando todas las alternativas disponibles con los dispositivos de seguridad conectados. Cuando se consideren otras alternativas, las mismas serán solamente autorizadas por la jefatura del Depto Alimentación Eléctrica.

2.2.2.- Operación sectorial de mandos locales

Para la operación manual de subestaciones eléctricas que se hallan telecomandadas, se deberá contar con la presencia de un supervisor del Depto. Alimentación Eléctrica y previa comunicación al operador para registrar en forma fehaciente las maniobras y situaciones.

2.2.3.- Operación por medios especiales

Cuando un dispositivo telecomandable se encuentre en falla o con comando local, esta situación deberá ser adecuadamente notificada al operador y al jefe de operaciones del Depto Alimentación Eléctrica quien efectuará el seguimiento correspondiente para asegurarse la efectiva normalización.

2.2.4.- Coordinación con acciones del mando de la señalización operada desde puesto central o sectorial

Cualquier maniobra de transferencia de carga entre subestaciones eléctricas deberá ser autorizada por la jefatura del Depto. Alimentación Eléctrica con el fin de mantener los costos energéticos de la Empresa dentro de las pautas presupuestarias.

La operación de equipos o elementos de maniobras que son imprescindibles para el servicio y que se hallen en condiciones degradadas en sus seguridades, será autorizada exclusivamente por la Gerencia de Seguridad Operativa en forma fehaciente.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

- 2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los trenes)
- 2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio. Todo material rodante en servicio deberá estar provisto del Certificado de Aptitud Técnica firmado por un profesional de la Ingeniería, matriculado en el Consejo Profesional, representante del Concesionario.
- 2.3.2.- Certificado de desinfección. Todo material rodante en servicio deberá estar provisto de un Certificado de Desinfección, el que será colocado en lugar visible.
- 2.3.3.- Normas generales de circulación en las vías principales de explotación
- 2.3.3.1.- Ubicación del conductor durante la marcha. Durante la conducción, el conductor deberá permanecer en la cabina delantera según el sentido de marcha.
- 2.3.3.2.- Condiciones para arrancar. El tren puede sólo arrancar cuando todas las verificaciones y pruebas son realizadas por el conductor, con la orden del guarda y con la señal a vía libre. (Ver punto 2.3.6.7., 2.3.6.13 a 2.3.6.15)
- 2.3.3.3.- Inicio de la marcha. El conductor, al inicio de la marcha, marcará corriente de tracción, le brindará, al sistema de coches que opere, el desarrollo necesario en servicio normal.
- 2.3.3.4.- Detención inmediata del tren. El conductor debe detener su tren lo más rápido posible :
 - cuando la señalización lo impone
 - ante un peligro inminente.
- 2.3.3.5.- Respeto de la velocidad. El conductor debe respetar la velocidad impuesta por las señales, marcas, instrucciones, órdenes y precauciones diversas. Existen dispositivos de control de velocidad en diferentes tramos de la red de subterráneos; si no se respeta la limitación de velocidad, el sistema de parará detendrá la formación en emergencia.
- 2.3.3.6.- Prohibición de traccionar en las zonas sin tercer riel o con separadores de línea aérea. Está prohibido traccionar en las zonas sin tercer riel o con separadores de línea aérea.
- 2.3.3.7.- Prohibición de liberar el sistema de hombre muerto. Está prohibido liberar el sistema de hombre muerto antes de la detención completa del tren.
- 2.3.3.8.- Reducir la velocidad en las zonas de cambios. El conductor debe reducir la velocidad de marcha al traspasar una sección de cambios: 25 km/h.
- 2.3.3.9.- Alertar su presencia en las zonas de curva. En zonas de curvas, el conductor alertará su presencia efectuando un toque de bocina.
- 2.3.3.10.- Peligro inminente : detener el tren. Ante peligro inminente, el conductor no dudará o vacilará en aplicar la mayor potencia de frenado o simultaneidad de frenos de acuerdo al sistema que opere.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.3.3.11.- Llaves especiales

El conductor deberá llevar consigo, durante su servicio, las llaves especiales para el desempeño de sus tareas.
Al abandonar el tren, ya sea circunstancialmente o por haber terminado su servicio, el conductor retirará dichas llaves para evitar que personas ajenas puedan ponerlo en marcha.

2.3.3.12.- Iluminación de los coches

Mientras se encuentren en servicio los coches deberán estar completamente iluminados.

2.3.3.13.- Encendido de las luces de cabecera y de cola

Al iniciar el viaje en cada sentido el conductor deberá encender las luces reglamentarias de cabecera y de cola.

2.3.3.14.- Ocupación de cada sección por un solo tren

En cada sección no puede haber más de un tren. Salvo en los casos de emergencia previstos, un tren no debe marchar nunca por una sección ocupada por otro tren. En caso de observarse que la sección por la cual circula el tren está ocupada por otro, debe pararse de inmediato y no reanudar la marcha hasta que el tren que va adelante esté protegido por una señal principal en aspecto rojo.

2.3.3.15.- Luz verde e indicadores de ruta - Atención permanente

No es condición suficiente ver de lejos la luz verde de una señal. El conductor tiene la obligación de observar que dicha luz permanezca verde hasta el instante de transponerla con el tren. Igual atención prestará a los indicadores de ruta.

2.3.3.16.- Atropello de una señal en aspecto rojo - Obligación de informar

Es obligación del conductor no sólo dar aviso de lo ocurrido por la telefonía disponible al Supervisor de Servicio, sino también de elaborar un informe cuando finaliza su jornada laboral sin que medie solicitud expresa.

2.3.3.17.- Ubicación del guarda en los trenes

Es obligación de los guardas operar la apertura y cierre de puertas desde el puesto de comando ubicado detrás del último acople móvil.

Nota: mientras se opere con los coches "La Brugeoise" en la línea A, la ubicación del guarda será en el comando del primer coche según el sentido de marcha.

2.3.3.18.- Aplicación del freno de emergencia por parte del guarda

Es obligación del guarda realizar una aplicación del freno de emergencia a través del dispositivo existente en los salones de los coches, toda vez que :

- sea inminente una situación de accidente
- cuando corra riesgo una vida humana
- cuando, por indisposición del conductor, sea necesario la inmediata detención del tren.

2.3.3.19.- Desembarco de los pasajeros dentro del túnel (evacuación)

En caso que por necesidad deban descender los pasajeros dentro del túnel, el guarda será responsable de accionar de acuerdo con la siguiente normativa:

colocará primeramente las escaleras destinadas para la evacuación de los pasajeros. Lo hará del lado de la pared, salvo que no exista espacio para ello.

se asegurará de que no lleguen al lugar trenes por vía contraria, en caso de tener túnel de sección única.

acompañará a los pasajeros hasta la estación más próxima (de ser posible, caminar en el mismo sentido que llevaba el tren, asegurándose así no encontrarse con formaciones en movimiento), debiendo hacerlo por los caminos que hay para ese fin o, en caso de no existir, por aquellos lugares donde el pasajero no corra riesgo alguno. El guarda marchará en todos los casos delante de los pasajeros.

verificará asimismo que ningún pasajero haya quedado en el tren.

en caso que un pasajero se niegue a abandonar el tren, y siempre y cuando su integridad física no corra peligro, el guarda dará aviso al conductor de lo sucedido y continuará con la evacuación del resto del pasaje.

cuando se utilicen las escaleras para evacuación, será responsabilidad del guarda, antes de reanudar la marcha, de verificar que no quede ninguna escalera en el túnel.

en caso de producirse una evacuación y el guarda haya tenido que acompañar al pasaje hasta la estación, es obligación del conductor esperar el regreso del mismo, lo que le asegurará que no haya pasajeros en el túnel.

2.3.4.- Circulación en las vías principales de explotación

2.3.4.1.- Autorización de circular en las vías principales

Toda circulación o presencia de un tren, también fuera de las horas normales de explotación en las vías principales de la red de subterráneos, será sólo autorizada por el C.T.C. correspondiente.

2.3.4.2.- Indicadores de destino

Los conductores de los trenes de pasajeros utilizarán correctamente los indicadores de destino cuando estos dispositivos existan, verificando al letrero cada vez que salga de una terminal.

2.3.4.3.- Circulación con faros y luces de salones encendidas

La circulación de los trenes de pasajeros se hará con los faros delanteros (luz blanca), traseros (luz roja) y las luces de los salones encendidas.

La circulación de los trenes que no transporten pasajeros se hará con los faros delanteros (luz blanca) y traseros (luz roja) encendidos y las luces del salón del primer coche apagadas (salvo línea A).

2.3.4.4.- Trenes de servicio : obligación de comunicar al C.T.C.

Los conductores de los trenes de servicio comunicarán al C.T.C. :

- la hora de salida y de entrada en el taller o cochera
- el itinerario a efectuar.

2.3.4.5.- Prohibición de circular por vía contraria: Salvo que se reciban órdenes expresas, está terminantemente prohibido circular por vía contraria.

2.3.4.6.- Ingreso del personal de la Empresa al túnel en horario de servicio de trenes

El ingreso de personal al túnel en horario de servicio de trenes se hará solamente en casos de necesidad operativa.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.3.4.-

2.3.4.1.-

2.3.4.2.-

2.3.4.3.-

2.3.4.4.-

2.3.4.5.-

2.3.4.6.-

2.3.4.6.1.- Condición obligatoria previo ingreso programado al túnel

Como condición obligatoria, previo ingreso al túnel el personal deberá:

- comunicar la novedad al Supervisor de Servicio de operación con una antelación no menor de 30 minutos y confirmar antes de bajar el Supervisor de Servicio recibido el aviso, procederá a notificar a todo el personal de conducción
- el Conductor al divisar personal en el túnel procederá de la siguiente manera:
 - disminuirá la velocidad
 - alertará la presencia con un toque de bocina o señales de luces
 - permanecerá alerta a recibir señales de linterna
 - circulará con precaución por la zona
 - reorientará a velocidad normal una vez transpuesto el lugar.
- toda persona que transite por los túneles de vías principales y enlaces entre líneas, deberá hacerlo con su linterna encendida y acompañado de otra persona
- es obligatorio el uso de la baliza destellante de cintura
- transitar solamente por los pasillos y circular, en lo posible, en sentido contrario al de la marcha del tren. Al percibir la aproximación de un tren dejarán de caminar y permanecerán parados hasta que la totalidad de la formación termine de pasar
- encender el circuito de emergencia de la iluminación del túnel.

2.3.4.6.2.- Tareas en el túnel sin restricción de circulación del servicios de trenes.

Cuando dos personas se encuentren afectadas a tareas de inspección de mantenimiento preventivo, una de ellas se dedicará exclusivamente a vigilar y alertar al otro sobre la llegada del tren.

En el caso de tratarse de cuadrillas, una persona se afectará exclusivamente al control y protección de quienes trabajan (El capataz puede realizar esta función).

2.3.4.6.3.- Tareas en el túnel en casos de emergencias.

En primera instancia el personal actuará si es necesario solo, hasta que lleguen refuerzos, tratando de implementar las indicaciones establecidas en el punto 2.3.4.6.1. (prescindiendo de la anticipación de 30 minutos previsto), no descuidando su seguridad e integridad física, para lograr la más pronta normalización del servicio.

2.3.4.6.4.- Prohibición del cruce de vías por personal de estación

Queda terminantemente prohibido al personal de las estaciones "El Cruce de Vías".

2.3.4.7.- Personas ajenas a la Empresa en túnel

En cumplimiento de estrictas medidas de seguridad, proceder de la siguiente manera al observarse personas en el túnel. Al visualizar a las personas, el conductor disminuirá la velocidad y si fuese necesario detendrá la formación, alertará su presencia con toques de bocina y permanecerá alerta ante la posibilidad de recibir señales de linterna. Circulará con precaución por la zona y volverá a imprimir la velocidad normal de servicio al trasponer el lugar.

Al llegar al primer teléfono disponible, detendrá el tren e informará la novedad al Supervisor de Servicio indicando el lugar.

2.3.5.- La salida y la entrada al taller o cochera

2.3.5.1.- Comunicar la salida al C.T.C.

El taller comunicará, dentro de lo posible, una hora antes de la salida de un tren. Además comunicará también la composición de los trenes al salir a la línea.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.3.5.2.- Hora de llegada de los conductores y de los guardas en la cabecera.
Los conductores y guardas deben presentarse al supervisor de servicio como mínimo 5 minutos antes la hora oficial del servicio asignado. El Supervisor de Servicio comunicará a ellos las particularidades eventuales.

2.3.5.3.- Deficiencia en un tren
En caso de deficiencia de un tren, el conductor y el guarda titulares se quedarán cerca del Supervisor de Servicio de cabecera como refuerzo o ayuda eventual (a órdenes).

2.3.5.4.- Ausencia de un conductor o guarda
Se deberá avisar de inmediato al Supervisor y/o al C.T.C. si un conductor o guarda está ausente.

2.3.5.5.- Anomalia a la salida
El Conductor Especializado comunicará de inmediato, al C.T.C. y/o al supervisor ubicado en el taller, toda anomalía que puede perturbar la salida de los trenes.

2.3.5.6.- Primeras circulaciones
Diariamente, como medida de seguridad, los conductores al recorrer las vías, con el primer tren circulando en cualquier tramo de vías principales, deberán observar mayor atención a la conducción, circulando a menor velocidad que la habitual, siempre y cuando no haya pasado por el sector un tren piloto (tren especial sin pasajeros destinado al reconocimiento de la línea después de finalizadas las tareas de mantenimiento o de obras antes de reiniciar el servicio).

Entrada en el taller o cochera
El conductor circulará de acuerdo a las instrucciones del taller o cochera a la entrada y se dirigirá a la posición prevista para el estacionamiento.

2.3.5.8.- Apagar el tren
El conductor apagará el tren conforme a las normas vigentes por cada tipo de coches.

2.3.5.9.- Misión del Conductor Especializado : revisión de elementos del tren

2.3.5.9.1.- Puesta de un tren en servicio
todo tren que está en servicio debe tener confeccionada la planilla de revisión de elementos del tren, con la fecha y hora que corresponda el Supervisor será responsable de la circulación de los trenes que tengan irregularidades registradas en la planilla de revisión previa y de los inconvenientes que esto provoque
quién efectúa la puesta en servicio de un tren, deberá realizar el control en un todo de acuerdo con la normativa detallada en la planilla
el personal designado para esta tarea, tiene que llegar al tren que pondrá en servicio con quince (15) minutos de anticipación como mínimo, portando herramientas correspondientes y el teléfono portátil.
el personal que efectúa la revisión previa será responsable de las anomalías que pudiera tener el tren y que no estén registradas en la planilla correspondiente.

METROVIAS S.B.A.S.E.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.3.5.9.2.- Retiro de un tren del taller

- todo tren que se retira del taller debe tener confeccionada la planilla quien retire un coche, unidad o formación debe realizar el control en un todo de acuerdo con la normativa detallada en la planilla
- cumplida la revisión, quien retire, firmará la planilla y requerirá la firma del responsable de Material Rodante en el lugar asignado al Supervisor.
- Finalmente entregará la planilla al Supervisor de Servicio
- si encontrara una irregularidad, solicitará una nueva intervención del personal de Material Rodante a efectos de normalizar la situación. En este caso el coche, unidad o formación continúa bajo jurisdicción de Material Rodante quien informará cuando se lo dé por apto.

2.3.5.9.3.- Norma general

La planilla de revisión se confeccionará sólo en original
Al final del día todas las planillas debidamente conformadas por el Supervisor de Servicio serán entregadas al Jefe de línea, para su control y archivo.

2.3.6.- Detención y salida de los trenes de pasajeros.

2.3.6.1.- Detención en cada estación

Los trenes prestando un servicio de pasajeros se detendrán en cada estación, salvo cuando marchan como "tren directo".

2.3.6.2.- Prohibición de detenerse entre dos estaciones

La detención entre dos estaciones está prohibida salvo cuando es ordenada por una señal a peligro o en caso de fuerza mayor.

2.3.6.3.- Reducir la velocidad en la entrada de estación

La velocidad de ingreso a una estación deberá ser reducida, particularmente en los casos siguientes :

- estación de combinación en las horas picos : 20 km/h.
- en cada estación después de una interrupción del servicio (en caso de saturación de los andenes) : 20 km/h.
- estación sin luz : paso de hombre.

2.3.6.4.- Lanzadera : entrada en estación en sentido contrario

En caso de lanzadera, con señal habilitante, cuando el conductor ingresa en el sentido contrario a la marcha normal, deberá tocar bocina antes de entrar a la estación y repetir este toque si lo estima necesario.

2.3.6.5.- Detención : vista completa del tren en los espejos retrovisores

El tren será detenido respetando las marcas de "detención en las vías" y de manera que el Conductor tenga la vista completa del tren en los espejos retrovisores.

2.3.6.6.- Apertura de las puertas

Las puertas deben ser abiertas solo después que el tren está parado. Esta tarea será realizada por el guarda.

2.3.6.7.- Cierre de puertas y arranque del tren

- activar el movimiento del público mediante un toque de chicharra o silbato
- observar la señal verde
- una vez que todos los pasajeros hayan descendido o ascendido, cerrar las puertas
- el guarda mantendrá abierta la puerta del coche donde está trabajando y luego de observar que todas las puertas se han cerrado, dará la señal de salida
- antes de arrancar, el conductor deberá verificar el cierre completo de las puertas observando:
- el espejo del andén
- desde la ventana del puesto de conducción si la vista del espejo es insuficiente.
- de ninguna manera confiándose solamente en la indicación de la luz de cierre de puertas.

2.3.6.8.-

Interrupciones - Reanudación de la marcha

En caso de que un tren se detenga dentro del túnel por alguna interrupción, antes de reanudar la marcha el personal del tren deberá cerciorarse de que :

- ningún pasajero ha descendido del tren
- en caso de que lo hubieran hecho, hayan vuelto a ascender o todo el pasaje haya arribado a la estación en el caso de una evacuación.

2.3.6.9.-

Detención del tren fuera de los límites de una estación

Si el tren no puede detenerse dentro de los límites de una estación y parte del mismo queda fuera del andén, el personal del tren tratará de impedir por todos los medios la apertura de las puertas antes de ubicar el tren en su lugar reglamentario. En caso necesario, alertará de viva voz al pasaje para evitar accidentes.

2.3.6.10.-

Ascenso y descenso de los trenes en movimiento

No está permitido al personal subir ni bajar de los trenes en movimiento.

2.3.6.11.-

Parada de emergencia - Ayuda para el frenado del tren

Si se produce una frenada imprevista, ya sea por haberse aplicado desde el interior de un coche el freno de emergencia o por haber actuado el dispositivo paratrén, el conductor tiene que facilitar el frenado llevando la manija de freno a emergencia. Está terminantemente prohibido retardar la acción del dispositivo paratrén mediante la colocación del control de freno en "aflojamiento".

2.3.6.12.-

Sección bloqueada

- En los casos en que un tren, por no haber podido ser detenido en una estación, sobrepase la señal de salida que se encontrara en aspecto verde, produciendo un bloqueo de sección con el consecuente paso al aspecto rojo de la misma, el conductor procederá de la siguiente forma:
 - ubicará el tren dentro de los límites del andén de la estación para permitir el descenso y ascenso de pasajeros
 - según sea la línea o el tipo de material rodante, levantará el sistema de paratrén según la instrucción de Servicio pertinente.
 - dará aviso al Supervisor de Servicio a través de la telefonía disponible
 - reanudará la marcha en forma normal.
- Cabe dejar expresamente advertido que en el supuesto caso de que todo el tren haya sobrepasado la sección, no podrá retrocederse bajo ningún concepto, debiendo continuar la marcha hasta la próxima estación, desde donde deberá dar aviso al Supervisor de Servicio.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

METROVIA S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

TITULO V - NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS PASAJEROS

Las siguientes normas, que deberán estar a la vista del público en estaciones y coches, de cumplimiento obligatorio en la red de Subterráneos, deben ser respetadas por los señores pasajeros con el objeto de poder brindar de un eficiente y seguro servicio.

- El personal de Metrovías deberá hacerlos cumplir en todo momento.
 - Por estrictas razones de seguridad personal, tome de la mano a los niños en andenes y escaleras.
 - Está prohibido correr en zona de andenes y escaleras.
 - Se recomienda prudencia en el uso de escaleras fijas y rodantes. Levante los pies al salir de las escaleras rodantes.
 - No estacionarse sobre la franja amarilla de borde de andén.
 - Está prohibido el cruce de las vías y transitar por las mismas.
 - Arrojar los residuos en los cestos destinados a tal fin.
 - No está permitido fumar en coches, andenes y túnel.
 - Se debe permitir el descenso de pasajeros antes de ascender a los coches.
 - No ascender ni descender de los coches una vez iniciado el cierre de las puertas.
 - Recordar que el toque de silbato o chicharra indica el inminente cierre de las puertas.
 - Está prohibido impedir, total o parcialmente, el cierre de las puertas.
 - No apoyarse en las puertas de los coches.
 - No asomarse, no apoyarse ni sacar los brazos por las ventanillas.
 - Está prohibido consumir comestibles y bebidas en el tren.
 - En todos los coches existen asientos reservados para señoras embarazadas y discapacitados, personas que tienen prioridad en su uso.
 - Está prohibido viajar con animales, salvo el caso de no videntes con perros lazarillos, los que tendrán el bozal colocado.
 - El uso indebido del dispositivo de freno de emergencia de los salones de los coches está penado por la ley.
 - Está prohibido viajar con bicicletas.
 - No se admitirá la entrada de personas portadoras de bultos u otros elementos que puedan causar molestia a los demás pasajeros.
 - No se admitirá la entrada de aquellas personas que pretendan hacerlo con materiales inflamables o explosivos, como así tampoco con mercaderías que despidan malos olores.

Un libro de quejas, a la disposición del público, existe en boletería principal de cada estación.
Además, todo pasajero podrá realizar sus quejas, reclamos o sugerencias en el Centro de Atención al Pasajero (C.A.P.), en forma personal, por correo o telefónicamente.
A tal efecto, la Empresa comunicará en forma fehaciente (cartelaría, campañas publicitarias, mensajes por los sistemas de difusión audiovisuales disponibles, etc.), la metodología para realizar una queja, los lugares destinados a tal fin y los teléfonos respectivos.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.3.6.13.- Señales con la luz de arranque o chicharra

Las señales con la chicharra o la luz de arranque que debe realizar el guarda destinadas al conductor, se harán de la siguiente forma:

- a) Arranque normal: Se operará de la manera adecuada según el material rodante sobre el que se está trabajando, de manera que la chicharra toque brevemente o que la luz de arranque aparezca en la cabina de conducción una vez y desaparezca casi de inmediato. En caso de que el conductor demore en arrancar, el guarda repetirá la señal a los pocos segundos.
- b) Arranque con precauciones: Se operará de la manera adecuada según sobre que tipo de material rodante se está trabajando, de manera que la chicharra suene continuamente o que luz de arranque perdure encendida continuamente. Esta situación perdurará hasta que el guarda considere que el tren pueda circular a marcha normal.
Se procederá de esta manera también en los casos cuando una gran afluencia de público o cualquier otra circunstancia impida observar si todas las puertas del tren han cerrado debidamente.
- c) Peligro: Esta operación será para indicar al conductor que debe detener inmediatamente el tren. Se operará de la manera adecuada según sobre que tipo de material rodante se está trabajando, de forma que la señal de arranque (luz y/o chicharra) se accionen repetidas veces en la cabina de conducción.
La señal de peligro se dará de esta forma toda vez que no pueda hacerse con el silbato.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VARRA
PRESIDENTE

2.3.6.14.- Inconvenientes en la luz de arranque o chicharra
En caso de que falle la luz de arranque o chicharra, el guarda cambiará de coche. Si no obtiene resultado, continuará trabajando con el silbato.

2.3.6.15.- Señal de salida de un tren - Estado de las señales.
Un tren no deberá partir si la señal de salida no tiene aspecto verde o, en caso de señales semiautomáticas en aspecto rojo si no tienen la señal de órdenes de 10 km/h encendida.

En algunas estaciones, cuando la señal de salida no es visible desde el andén, hay en este último - para orientación del guarda - una señal repelidora de la señal de salida con los mismos aspectos (Verde : vía libre - Apagada : a peligro)

2.3.7.- La terminal

2.3.7.1.- Llegada a la terminal

- 2.3.7.1.1.- Maniobra 0 (cero)
- el conductor frena el tren y retira las herramientas
 - cierra puertas y ventanas de la cabina de conducción
 - verifica al trasladarse hacia el otro puesto que no exista ninguna anomalía en los salones
 - prepara el puesto de conducción para una salida inmediata
 - si debiera ausentarse momentáneamente de su puesto de conducción: guardará las herramientas, ó pedirá un reemplazo por el tiempo necesario.

2.3.7.1.2.- Maniobra por cola :

- el conductor verificará el correcto cierre de las puertas de los coches
- iniciará la marcha hasta la zona de maniobras
- llegando a la posición de cambio de puesto, el conductor frena el tren y retira las herramientas
- cierra puertas y ventanas de la cabina de conducción
- verifica al trasladarse hacia el otro puesto que no exista ninguna anomalía en los salones
- prepara el puesto de conducción y si la señalización lo permite, se dirige de inmediato hasta el andén de salida.

2.3.7.2.- Orden de salida de la cabecera

El personal del tren recibirá la orden de salida de la cabecera emanada del Supervisor de Servicio (timbre de salida, silbato, a viva voz).

Nota : el Supervisor de Servicio toca el timbre de salida 20 segundos antes de la hora oficial de salida, avisando a los pasajeros de la inminencia de la salida.

2.3.7.3.- Orden de salida de cabecera provisoria

El personal del tren recibe la orden de salida de cabecera provisoria (servicio corto) emanada del Supervisor de Servicio (silbato, a viva voz).

2.3.7.4.- Orden de salida después de una reparación del tren

El mecánico que se hace cargo de la formación es el único autorizado para impartir orden de salida en presencia física del conductor.

2.3.8.- Cabina de conducción del tren

2.3.8.1.- Vigilar la cabina de conducción

La cabina de conducción del tren no puede ser abandonada durante el servicio salvo:

- en caso de necesidad y después de haber frenado el tren y retirado las herramientas
- en el momento del cambio de puesto de conducción
- para verificar el tren antes de su ingreso al taller o cochera.

2.3.8.2.- Acceso a la cabina de conducción

Queda terminantemente prohibido viajar en la cabina de conducción al personal y funcionarios de cualquier jerarquía, si no poseen un documento oficial que los habilite para ello.

2.3.8.3.- Identificación de las personas

El conductor podrá solicitar la identificación de toda persona a la que no conozca personalmente.

2.3.8.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina

El máximo de personas que pueden viajar simultáneamente en la cabina de conducción son tres, incluido el conductor, y todas debidamente autorizadas.

2.3.8.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto

En caso de desperfectos, tiene prioridad para viajar el personal técnico de la especialidad cuando sea necesario [siempre en caso de desperfectos] que viajen mas personas y, si entre ellas, se encuentra el Entrenador de Escuela o Instructor de Conductores, éste se hará cargo del manejo y el conductor saldrá de la cabina.

2.3.8.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones: El jefe de más alto nivel presente en la cabina es responsable de la aplicación de estas instrucciones.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.3.8.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción
Está estrictamente restringido viajar en la cabina de conducción de los coches en servicio, acompañando al Conductor. Solamente se podrá hacer por razones de servicio que hagan imprescindibles acceder a dicha cabina y conformándose a las instrucciones de servicio vigentes. Será considerada falta grave el incumplimiento de estas instrucciones de servicio, total o parcialmente.

2.3.8.8.- Verificaciones en la cabina
El conductor cuidará que las cabinas de conducción del tren estén en orden, que todos los accesorios queden en el lugar asignado y que las puertas de cada cabina queden cerradas como así también las ventanillas, cuando se retira de la misma.
Está terminantemente prohibido conducir con la puerta de comunicación entre la cabina de conducción y el salón de pasajeros abierta.

2.3.9.- Elementos para casos de emergencias
Todos los trenes que salgan a servicio deben estar provistos de los siguientes elementos para casos de emergencias:
- Metafuegos (como mínimo 1 por coche)
- Escaleras para evacuación del pasaje (una por coche)
- Calzas (como mínimo 2 por coche)
- Barra de corto circuito o pértiga según corresponda (2 por formación)
- Barra de acople, en caso de diferentes tipos trenes circulando en la misma línea.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

Es obligatorio el conocimiento de la utilización de los mencionados elementos como así también su localización en el tren. La carencia de alguno de estos elementos debe ser notificada al Supervisor de Servicio inmediatamente, sin que esta carencia sea un impedimento para la salida del tren.

2.4.- Vehículos de servicio interno (Tren no asignado a un servicio de pasajeros)

2.4.1.- Circulación en las vías principales

2.4.1.1.- Llegada en estación
Los conductores de los trenes no asignados a un servicio de pasajeros (tren de pruebas, capacitación, reservados, ...), llegarán a la estación a velocidad reducida (20 km/h), pero sin detenerse, tocarán la bocina y acelerarán cuando la señalización lo autoriza.

Nota : estos trenes circularán sin luces de salón del primer coche (salvo línea A).

2.4.1.2.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales
Los conductores de trenes de servicios deben anunciar al C.T.C. la entrada y la salida de las vías principales.

2.4.1.3.-

Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio público e interno.

Queda establecido que durante el horario de servicio de trenes con pasajeros no estará permitida la circulación de otro tipo de vehículos o trenes, salvo en los casos que siguen:

Trenes piloto o de pruebas: Los trenes piloto o de pruebas circularán sólo con la autorización del CTC de lunes a viernes hasta las 7 hs y después de las 20 hs. Los sábados y domingos durante todo el día con la expresa autorización del CTC.

Trenes de trabajo y/o autosías o vehículos especiales: La circulación de trenes de trabajo y/o autosías o vehículos especiales es solamente autorizada fuera de las horas de explotación, salvo razón grave o de emergencia. En este caso, y solo con la debida autorización del CTC, el tren de obras no podrá salir sin estar acompañado de un mecánico o técnico capaz de solucionar todo problema que puede ocurrir durante la marcha en las vías principales.

Nota: En caso de tener que ingresar un tren que no circula habitualmente por la red de subterráneos, como por ejemplo un tren de trabajo especial no perteneciente al Concesionario para la ejecución de una determinada labor, el mismo deberá contar con la debida autorización por parte del personal idóneo del Área Material Rodante de la Empresa.

Es condición indispensable que los conductores de estos trenes, cumplan con la exigencia de contar con la credencial habilitante correspondiente.

En caso que el conductor no pertenezca a los plantales del Concesionario, además de la obligación de contar con la credencial citada que lo habilite a conducir trenes de ese tipo, deberá ser acompañado por un piloto, cuya misión será la de indicar al conductor las características de la infraestructura del sector a circular.

El conductor será el responsable de la formación, marcha y seguridad del equipo y/o máquina a su cargo.

2.4.1.4.-

Circulación y trabajos sobre la red de subterráneos fuera de las horas de servicio

Numerosos equipos deben trabajar durante las horas de receso del servicio normal.

Estos trabajos implican circulaciones de convoyes y obras fijas. Sin organización previa, esta dualidad puede llevar a:

- riesgos serios para la seguridad de las personas y de los bienes
 - atrasos o impedimentos, muy penalizador en materia de costos y eficiencia.
- Por lo tanto, todos los trabajos deberán ser objeto de una solicitud precisa a las Instalaciones Fijas y un control permanente en el comienzo de los C.T.C. de cada línea. Si no se respetan estas condiciones, los trabajos serán prohibidos.

Nota : Seguridad de las obras fijas e itinerantes

Inclusive si no se ha anunciado ninguna obstrucción en la fase de preparación, la posibilidad para una formación de circular en una zona de obra (fija o itinerante), se someterá siempre a la aprobación del responsable de la obra, garante de la seguridad de su obra.

El responsable de la obra (fija o itinerante) verificará si la señalización necesaria está correctamente indicada o que se tomen todas las medidas para la seguridad propia del personal (arneses, iluminación, conos de luz intermitente).

En ese caso, el C.T.C. funcionará como un puesto intermedio entre la formación (delante de la obra) y la señal de peligro y el responsable de obra.

El supervisor del C.T.C. solo dará vía libre o permitirá el pasaje con la autorización del jefe de la obra fija o itinerante.

Instrucciones al conductor de formación

Es imperativo que las formaciones respeten estrictamente la señalización de seguridad y las instrucciones vigentes. A todo responsable o conductor de formación que no respete la señalización, puede ser pasible a que se le retire la autorización de circular en la red de subterráneos.

2.4.2.- Maniobras

2.4.2.1.- Definición de la maniobra

- Una maniobra es :
- la circulación en las vías secundarias
 - el paso de una vía principal a otra vía principal
 - el paso de una vía secundaria a una vía principal y viceversa
 - la circulación en sentido contrario (lanzadera), con autorización del CTC.

2.4.2.2.- Autorización de maniobrar: El conductor efectuará las maniobras con autorización del C.T.C. o del Supervisor de Servicio.

2.4.2.3.- Condiciones para efectuar una maniobra

Cada maniobra se efectuará con la mayor prudencia y a velocidad reducida. Cuando se finaliza una maniobra, el responsable de esta maniobra (es decir el C.T.C. o señalista operador) repondrá los cambios en posición normal.

Nota : finalizada la maniobra, se dará aviso al Supervisor de Servicio.

2.4.2.4.- Maniobras de trenes

El Conductor Especializado efectuará todas las maniobras de trenes ordenadas por el Supervisor de Servicio, con quien deberá colaborar para el normal desenvolvimiento de la línea. Se abstendrá de realizar maniobras sin la orden del referido superior.

Antes de efectuar cualquier maniobra alertará con un toque de bocina o silbato del tren y la marcha se hará a velocidad reducida. Al maniobrar deberá poner especial atención a los efectos de evitar accidentes o desperfectos. Antes de avanzar una señal observará que la ruta a seguir esté de acuerdo con la orden recibida.

Si debiera efectuarse una maniobra "anormal" por orden superior o como recurso de última instancia, el conductor Especializado se ajustará a las instrucciones del Señalista Operador o del Señalista Principal.

2.4.2.5.- Libramiento de las vías principales

A fin de no entorpecer el desenvolvimiento de la línea, los coches desacoplados deberán ser retirados rápidamente de las vías principales.

2.4.2.6.- Acoples y desacoples

Después de cada acople y desacople el Conductor Especializado dará un toque corto de silbato o bocina para anunciar que la operación ha sido realizada.

2.4.2.7.- Personas autorizadas para viajar en los trenes de maniobra

En los trenes de maniobras están solamente autorizados para viajar el mecánico de coches y personal superior.

Capítulo 3.- De la marcha de los trenes

3.1.- Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal

3.1.1.- Comunicar las anomalías a los relevos

El relevo de los conductores y guardas se debe hacer lo más rápido posible, pero deberá al mismo tiempo, permitir al conductor y al guarda relevado comunicar las anomalías eventuales.

3.1.2.- Hora de presencia de los relevos

El conductor y el guarda de relevo deben estar presentes 5 minutos antes la hora de relevo.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

- 3.1.3.- **Conductor o guarda no relevado**
Si un conductor o guarda no son relevados y el Supervisor de Servicio no dispone de personal a órdenes, el conductor o guarda a relevar deberán hacer un viaje ida y vuelta más.
- 3.1.4.- **Tren cancelado**
El conductor y el guarda de un tren cancelado se ponen de inmediato a disposición del Supervisor.
- 3.2.- **Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas)**
Los Conductores Especializados, Conductores, Guardas y Acopladores deben obedecer las órdenes dadas por los C.T.C., Supervisores u otro jefe de la Gerencia de Tráfico, con el objeto de garantizar la ejecución de una medida en forma inmediata, segura y eficaz.
En cada relevo, los agentes reemplazados informarán a los reemplazantes de las modificaciones eventuales relativas a la circulación de los trenes.
- 3.3.- **Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento**
Es obligación del personal superior y de supervisión emitir órdenes que no contradigan las normas operativas del presente Reglamento. En casos de extrema necesidad, y debiendo realizar ante su Superior la correspondiente justificación, el personal citado podrá a su entera responsabilidad dar órdenes especiales.
En estos casos el personal receptor de las mismas debe acatarlas, salvo que la seguridad se vea gravemente amenazada.
- 3.4.- **Régimen de velocidades según sistema de señalización y condiciones de anomalía o emergencias**
El régimen de velocidades del sistema en los diferentes tramos de la red está acotado de acuerdo a lo establecido por los siguientes factores:
- Señalamiento luminoso.
 - Limitadores de velocidad.
 - Marcas de vías (tableros y carteles).
 - Reglamentación particular para zonas singulares.
 - Ordenes directas impartidas por personal superior.
 - Instrucciones especiales para zonas singulares.
- 3.5.- **Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio y de servicio interno**
La compatibilidad de la circulación de trenes de servicio y de servicio interno está dada por las exigencias contempladas en el punto 2.4.1.3. del presente Reglamento.
- 3.6.- **Personal necesario en estaciones. Su función.**
Agentes de control de evasión: Es el personal encargado de controlar el ingreso de los clientes de la Empresa, cuidando el estricto cumplimiento de la compra e ingreso en molinete de la ficha de pasaje, como así también el control de las franquicias.
Cumple asimismo funciones de personal primario de seguridad
Boletero: Es el personal de contacto que tiene a su cargo el expendio de fichas de pasaje a los clientes de la Empresa.
Supervisor de Boleterías: Es el personal que tiene a su cargo los boleteros y los agentes de control de evasión.

3.7.-
JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

3.8.-
METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

Personal necesario a bordo de los trenes. Su función
Conductor: Es el personal que tiene principalmente a su cargo la conducción de los trenes eléctricos con los que cuenta la Empresa, con el objeto de prestar el servicio público de transporte de pasajeros de manera segura, eficiente y regular.

Conductor Especializado: También denominado "Maniobrista". Es el personal que tiene a su cargo la realización de maniobras. También tiene bajo su cargo y responsabilidad la realización del chequeo y conexión de las planilla correspondientes para la puesta en servicio de las diferentes formaciones.

Guarda: Es el personal que tiene principalmente a su cargo las operaciones de apertura y cierre de puertas, como así también asistir al conductor en tareas auxiliares a la conducción si éste lo requiere.

Instructor de conductores: Es el personal de nivel de supervisión encargado de asesorar, controlar y hacer acatar las normas operativas a todo el personal de trenes.

Nota: La Autoridad de Aplicación determinará las condiciones técnicas que permitirán la operación de los trenes sin guarda. En oportunidad de que dichas condiciones sean cumplidas, el presente Reglamento será modificado en relación a las funciones de las diferentes especialidades del personal que resulte afectado.

Previsiones para regular la evacuación de pasajeros según las circunstancias de anomalía o emergencia (Procedimiento en caso de evacuación en túnel)

Caso 1° : el tren siguiente al que se verifica la falla está en la estación (delante de la señal de salida)

Misión del conductor y del guarda del tren con inconvenientes :

- contactar al centro de tráfico y de control"
- proceder a un acople con el tren que le sigue. Si no es posible : el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

Misión del conductor y del guarda del tren siguiente :

- contactar al centro de tráfico y de control

el guarda evacuará a los pasajeros

luego, ir hasta el tren con inconveniente; según el caso :

Tren descompuesto :

- acoplar y reanudar la marcha
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros en la primera estación
- ir hasta la terminal.

Conductor descompuesto :

- avisar al CTC (socosos médicos)

acoplar y reanudar la marcha

- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros a la primera estación

ir hasta la terminal.

Descarrilamiento, riel roto, ... :

- avisar al CTC (corte de corriente, envío de los equipos de intervención, material de levantamiento y/o de reparación).

los guardas evacuarán a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

Misión de los equipos de intervención :

Grupo 1° nivel (control de evasión/revisores) :

- ir hasta el tren detenido [ayuda y apoyo al personal de tren]

Grupo 2° nivel (jefe de incidente, seguridad y emergencia) :

- misma ayuda (refuerzo)

intervención propiamente dicha

toma de los datos.

3.8.2.-

Caso 2° : el tren siguiente está detenido en el mismo túnel que el tren con inconveniente (delante una señal)

Misión del conductor y del guarda del tren con inconvenientes :

- contactar al centro de tráfico y de control
- proceder a un acople con el tren que le sigue. Si no es posible : el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

Misión del conductor y del guarda del tren siguiente :

- contactar al centro de tráfico y de control
- ir hasta el tren con inconveniente, según el caso :

Tren descompuesto :

- acoplar y reanudar la marcha
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros a la primera estación
- ir hasta la terminal.

Conductor descompuesto :

- avisar al CTC (socorros médicos)
- acoplar y reanudar la marcha
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros a la primera estación
- ir hasta la terminal.

Descarrilamiento, riel roto, ... :

- avisar al CTC (corte de corriente, envío de los equipos de intervención, material de levantamiento y de reparación)
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

Misión de los equipos de intervención :

Grupo 1° nivel (control de evasión/revisores) :

- ir hasta el tren detenido [ayuda y apoyo al personal de tren].

Grupo 2° nivel (jefe de incidente, seguridad y emergencia) :

- misma ayuda (refuerzo)
- intervención propiamente dicha.
- toma de los datos.

Para el caso en que el personal del tren no pueda comunicarse con el CTC, ya sea por imposibilidad propia o por razones ajenas a él, el no contacto telefónico será interpretado siempre por el Centro de Tráfico y de Control como una circunstancia grave y activará todo el procedimiento de "ayuda".

3.9.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias

3.8.1.- Comunicaciones entre el conductor y el C.T.C.

el conductor dispone de diversos medios de comunicaciones con el C.T.C.:

- teléfono de señales semiautomáticas : en los andenes y en túnel
- teléfono de túnel : cada señal automática tiene un enchufe que permite al conductor conectar un teléfono portátil
- boletería : en caso de desperfecto de los otros teléfonos
- las comunicaciones deben ser concisas y claras
- el conductor debe informar al C.T.C. de las anomalías siguientes :
 - en el tren a cargo
 - en señales, cambios, vías, líneas aéreas, tercer riel, alimentación eléctrica

- en el servicio de circulación contraria, en estaciones o instalaciones
- accidentes, inundaciones, incendios, en actitud de pasajeros.

Nota : toda comunicación relativa a la seguridad se repiten siempre.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

3.9.2.- Comunicaciones entre el conductor y los pasajeros (trenes equipados con sistema de audio)
- el conductor comunicará a los pasajeros las anomalías que afecten la circulación en línea en el sentido de su tren.
- para emitir cualquier mensaje al público se iniciará la frase diciendo : "Sres. pasajeros, habla el conductor ..."
- a continuación, algunos mensajes tipo :

- evacuación de trenes en estación : "Sres. pasajeros, habla el conductor. Con motivo de ... (describir causa), se deberá abandonar el tren, por favor observarán calma al descender."
- evacuación del tren en túnel : "Sres. pasajeros, habla el conductor. Con motivo de ... (describir causa), se deberá abandonar el tren."

- Tren con pasillo entre coches - Se ruega avanzar hasta el puesto de conducción de adelante. Una vez que se inicia el descenso, observarán calma."

- Tren sin pasillo entre coches - Voy a abrir las puertas del lado (derecho o izquierdo). Una vez que instale la escalerilla en su coche, observarán calma al descender."

- cuando por culpa de un pasajero alguna puerta no quede cerrada: "Sres. Pasajeros, habla el conductor. Con las puertas abiertas el tren no arranca, posee dispositivo de seguridad. Por favor, liberen las puertas. Gracias."

Medios de comunicación con los equipos de intervenciones

- Contacto verbal : cuando un equipo implicado se queda cerca de la guardia o C.T.C. es claro que el contacto será el verbal

- Telefonía, Altoparlantes : para las cuadrillas y equipos diversos del grupo subterráneo, existe la obligación para cada uno de ellos de comunicar, por cada desplazamiento, el número de teléfono donde van a llegar (si imposible, avisarán a su propia guardia o CTC, cuanto antes), el uso sistemático de los altoparlantes (eventualmente : un teléfono celular)

- Nota: cada vez que es posible, preferir las comunicaciones en el orden siguiente: contacto verbal, teléfono celular, telefonía de señales y boleterías, altoparlantes.

3.9.4.-

- Tren detenido. Su conductor no puede comunicarse con el C.T.C.
Es posible que un conductor no puede comunicarse con el C.T.C., en tal caso debe procurar llamar la atención del conductor que circula por la vía contraria.

3.9.4.1.-

- Todo conductor, circulando en el otro sentido y observando que un tren se encuentra detenido en túnel en la otra vía, debe :
- detenerse a nivel de la cabina del conductor para verificar las causas de esa detención
- comunicarse con el Supervisor de Servicio si es necesario
- dar ayuda a su colega si se justifica.

3.9.4.2.-

- Todo conductor circulando con un tren posterior a un tren detenido, después de la autorización de avanzar una señal (automática o semiautomática) recibida del Supervisor de Servicio, debe:
- si está en una estación, proceder a la evacuación de su tren
- acercarse al tren detenido y verificar la causa de la detención
- comunicar los datos al Supervisor de Servicio
- dar ayuda a su colega
- proceder al acople si es necesario y evacuar el tren en la próxima estación
- ir como tren directo hasta la terminal.

3.9.5.-

Normativas para el uso del teléfono portátil

Al hacerse cargo del tren el Conductor recibirá un teléfono portátil, el que será entregado por el Supervisor de Servicio o por el Conductor saliente a relevar. A partir de ese momento quedará a su exclusivo cargo. A la finalización del servicio, los teléfonos serán entregados al Supervisor quién llevará un registro de los mismos.

Toda persona que reciba un teléfono (Conductor o Supervisor) deberá verificar el buen estado y funcionamiento del mismo para luego ser devuelto en las mismas condiciones. Cualquier anomalía percibida deberá ser notificada a la brevedad posible a los efectos de reponerlo y solicitar la solución de la avería del teléfono con anomalías.

La recepción y aceptación de un teléfono en condiciones defectuosas será responsabilidad de la persona que lo recepciona. El Supervisor de Servicio será responsable de tener los teléfonos necesarios para su línea en cantidad y forma.

La destrucción y/o inhabilitación intencional de los mismos será considerada causa grave de indisciplina.

Aproximadamente a 2 (dos) metros de cada señal automática se encuentra una toma de conexión telefónica. Introduciendo en ésta el terminal existente en el extremo del cable del teléfono, el conductor podrá comunicarse con el Supervisor de Servicio de cabecera. Previamente y a tal efecto se verificará que la perilla de encendido/apagado se encuentre en posición "ON".

Ante una señal principal en aspecto rojo (o apagada), se deberá detener el tren. Luego se procederá a conectar el teléfono en la toma de conexión correspondiente, y se deberá comunicar la novedad al Supervisor de cabecera indicando:

- a) Número de la señal donde se encuentra detenido.
- b) Nombre y apellido del conductor.
- c) Comunicar que procederá de acuerdo a instrucción, salvo opinión en contrario del Supervisor.
- d) En caso de que por cualquier anomalía verificable no se pueda realizar la comunicación desde el lugar, el conductor procederá de acuerdo a la instrucción III.2.1.2.2.1. (señal automática) y III.2.1.2.2.2. (señal semiautomática).
- e) Al arribar a terminal siguiente, el conductor deberá comunicar al Supervisor de Servicio la anomalía inicial y aquella por la cual no pudo comunicarse.
- f) El Supervisor de Servicio deberá tomar nota de la/s novedad/es y solicitar ante las áreas que correspondan la solución de la/s anomalía/s detectada/s por el conductor.
- g) El Supervisor de Servicio será el responsable de interponer los medios necesarios para lograr la solución de la avería a la mayor brevedad posible.

3.10.-

Concurrencia de personal especial a diversos sitios preestablecidos para casos de acciones necesarias por anomalías.

Con el objeto de maximizar la Seguridad Operativa y minimizar los tiempos de interrupción de servicio se dispondrá de "Grupos de Intervención", conjuntos de personal interdisciplinario, altamente capacitados, que acudirán en el menor tiempo posible al lugar donde se manifiesta una anomalía.

Estos grupos estarán integrados por personal de las siguientes especialidades:

- Material Rodante
- Seguridad
- Alimentación eléctrica
- Vías y señales
- Tráfico.

JAN PABLO PICCARDQ,
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

3.11.-

Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidente (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor). En caso de producirse un incidente/accidente importante en las instalaciones de la Empresa, ésta dará aviso a los distintos servicios externos como el SAME, Bomberos, Policía Federal, etc., pero continuará siendo responsable sobre los pasajeros y sus instalaciones. El plan de emergencias elaborado por la Empresa necesitará la colaboración de los diversos servicios externos que pueden intervenir en sus instalaciones. El objetivo de este plan es definir las disposiciones generales y particulares a tomar cuando el incidente/accidente mayor requiera la participación de un gran número de intervinientes. Este plan está compuesto por:

- El plan general de emergencias: incluye los principios básicos comunes a cada servicio, externo o interno.
 - Los planes particulares: detalla para cada uno de los servicios involucrados, internos o externos, los procedimientos a desarrollar durante la intervención.
- El Plan General de Emergencias incluye los siguientes puntos:
- Las definiciones y procedimientos de alarma y alerta, la ubicación y la determinación del riesgo.
 - Las definiciones y delimitación de las diferentes zonas determinadas en caso de incidente/accidente mayor.
 - La misión de cada servicio interviniente.
 - Los procedimientos a realizar por cada servicio interviniente.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

Precauciones a tomar en caso de maniobras de la línea de alimentación eléctrica

Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas

En todas las subestaciones (S.E.) deberá estar a la vista el listado del personal autorizado a solicitar corte y reposición de corriente y los procedimientos relativos a las maniobras eléctricas.

Nota: queda debidamente aclarado que en todo momento habrá un solo agente autorizado facultado para solicitar la reposición de corriente.

3.12.2.-

Cortes y reposiciones de corrientes a horas convenientes de antemano. Se prohíben los cortes y reposiciones de corriente a horas convenientes de antemano.

3.12.3.-

La reposición de corriente se efectuará únicamente al agente autorizado que solicitó el corte, o a quien éste hubiera designado (siempre que se trate de personal autorizado) como su único reemplazante, avisando en tal sentido al Operador de la subestación.

3.12.4.-

Libro de Guardia de la subestación. El Operador de la S.E. asentará en el libro de Guardia todas las alternativas que hagan al corte y reposición de corriente.

3.12.5.-

Agente autorizado imposibilitado de pedir la reposición de la corriente. Cuando por razones de fuerza mayor, el agente autorizado que haya solicitado el corte, se vea imposibilitado de pedir la reposición, el agente autorizado que lo sustituya, a fin de reponer la energía deberá hacerse presente en la subestación, para asentar y firmar en el libro de Guardia, la solicitud de reposición de corriente y los motivos de ese precepar. En este caso, cuando la alimentación de corriente a una línea determinada provenga de dos o más subestaciones, bastará que la solicitud de reposición quede asentada en el libro de Guardia de una sola de las subestaciones, aclarando los alcances de la reposición; el Operador comunicará la novedad a las otras subestaciones involucradas en las maniobras de reposición de corriente, en un todo de acuerdo con los alcances de la reposición solicitada.

3.12.6.- **Apertura y reposición automática de un interruptor**
Ante la apertura y reposición automática de un interruptor el Operador deberá comunicar la novedad al Supervisor y anotar la misma en el libro de Guardia de la S.E.

3.12.7.- **Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito**
En el caso de la apertura de un interruptor y la permanencia del cortocircuito el operador informará telefónicamente a los números de la línea que corresponda y luego a su Supervisor. Al reponer el interruptor, una vez superado el inconveniente, el operador anotará en el libro de la Guardia de la S.E. e informará los horarios al Supervisor, quien se encargará de averiguar la causa de la apertura y volcará la información en el libro de Guardia.

3.12.8.- **Solicitud de corte de la corriente ante una emergencia**
Ante una EMERGENCIA, cualquier agente de la Empresa, previa identificación y dar el número de teléfono del cual llama, podrá solicitar el corte; el Operador de S.E. verificará la llamada telefónica y efectuará el corte. De inmediato comunicará la novedad a sus superiores y el personal autorizado será el único facultado para reponer la energía.

3.12.9.- **Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones**
Se recuerdan las normas de seguridad para trabajar en las instalaciones :

- *1- Corte efectivo de todas las fuentes de tensión
- *2- Bloqueo de los aparatos de corte
- *3- Verificar ausencia de tensión
- *4- Puesta a tierra y de cortocircuito
- *5- Señalizar la zona de trabajo

3.13.- **Precauciones a tomar en el acople y/o desacople de vehículos**
El personal competente para la realización de las tareas de acople y/o desacople en cocheras y/o talleres es el Conductor Especializado.
El personal de Conducción es competente para la realización de las tareas de acoples y/o desacoples necesarios por razones operativas en líneas de trenes en servicio de pasajeros. Es condición primordial para la realización de este tipo de maniobras, el asegurarse de manera fehaciente la colocación y posición de las calzas y/o su retiro, según el caso.
Igual nivel de exigencia debe tenerse en cuenta respecto de la no existencia de persona alguna en las proximidades de la formación en maniobra.

3.14.- **Precauciones para la detención de vehículos**
Antes de abandonar un tren o coches en vías de estacionamiento, el Conductor Especializado llena la obligación de frenar debidamente el tren con el procedimiento adecuado según el material rodante con el que está trabajando.
Cuando se separan uno o más coches de un tren estacionado, se procederá con la parte que queda del tren de la misma forma que lo establecido anteriormente.
Para el caso de detención en pendientes o en zonas de planaltimetría desconocida en línea, en donde el conductor deba abandonar la cabina de conducción, deberá ante cualquier circunstancia proceder de la siguiente manera:

- Frenar el tren convenientemente
- Calzar el tren
- Retirar las herramientas del puesto de conducción si corresponde.

Capítulo 4 - La gestión de los incidentes

4.1.-

Preambulo - Los incidentes : sus causas y los medios a utilizar
Cada incidente puede tener origen en distintas causas muy diferentes. Lo que cuenta ante todo, es conocer bien la situación a fin de remediarla lo más rápidamente posible, con miras a mantener el objetivo del servicio al cliente, en condición de seguridad.
Cuando ocurra un incidente, cualquiera que sea, habrá siempre, varios medios a utilizar para retornar a una situación normal. Cualquier accidente exige medios provenientes de horizontes muy diferentes, con una constante : es siempre a partir del servicio de tráfico que se iniciará la acción. Cuanto más rápida y eficazmente se emprenda esta acción, menores serán las perturbaciones en la circulación de los trenes y el servicio al cliente.

4.2.-

Discernir las prioridades en intervenciones
Las prioridades, en orden, son las siguientes :
- Seguridad de las personas y de los bienes,
- Intervención propiamente dicha.
- Regulación del Tráfico.
- Informar a los pasajeros.
- Informar a la Gerencia.

Los responsables de guardia

Con el fin de asegurar un encuadre permanente, previendo casos graves o no habituales, existe un rol de guardia por área operativa (Tráfico, M. R., Instalaciones Fijas y Seguridad). En caso de incidente, el responsable respectivo se trasladará al lugar del hecho si su presencia fuese necesaria y redactará un informe para su Gerente. Cada C.T.C. o guardia depende directamente de su responsable de guardia.
Autoridad : El Responsable de guardia representa la más alta autoridad de su área y es el árbitro de cualquier conflicto que pueda sobrevenir.

4.4.-

El jefe de incidentes de Tráfico

El jefe de incidente de Tráfico es el primer jefe de la Gerencia de Tráfico que interviene en el lugar de un incidente. Sus misiones son cuádruples : contacto constante con el C.T.C., coordinar las acciones necesarias con los diversos responsables que intervienen en el lugar, antes del restablecimiento, verificación, en el lugar, de que nada lo impide, reunir las diversas informaciones a fin de establecer un informe detallado que permita conocer las eventuales anomalías de un procedimiento.
El jefe de la Gerencia de Tráfico, a partir del nivel de Supervisor de Servicio, que haya arribado primero al lugar, asume esta misión hasta el final del incidente.

Nota : cuando un jefe de más alto nivel llega al lugar, deja actuar a su inferior y sólo interviendrá cuando la seguridad de los bienes y/o de las personas pudiera verse amenazada o cuando las medidas tomadas amenazan con desorganizar gravemente el servicio.

4.5.-

Procedimientos a seguir por el conductor y el guarda

4.5.1.-

Conducir desde una cabina intermedia del tren
Ante una eventualidad que impida la conducción de la formación desde la cabina delantera, el conductor pasará a conducir desde la cabina más próxima a la cabina cabecera y el guarda (piloto) irá en la cabecera del tren para dar las señales necesarias al conductor. El conductor conducirá a velocidad reducida como lo exige la circunstancia.
El piloto se ubicará en la primera cabina del tren de acuerdo al sentido de marcha y efectuará señales con linterna. En primer término observará las señales de partida y sin dejar de mirirlas efectuará la señal de linterna correspondiente al conductor.
Ante un peligro inminente aplicará sin dudar ni vacilar freno de emergencia

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.A.

MEJORONAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

4.5.2.- Servicio Interrumpido : Acciones básicas

Primeras acciones :

- Delimitar el tipo de problema con el fin de poder dar los datos necesarios claramente al C.T.C. De ser posible, determinar antes de comunicarse estos datos concretos:
- ubicación del lugar de ocurrencia del incidente (vía, entre que estaciones, sentido de marcha, cercano a la señal n°, kilometraje, etc)
- determinación del tipo de incidente (choque, descarrilamiento, falta suministro de energía, etc)
- identificación del personal interviniente (conductor, conductor especializado, etc)
- hora de ocurrencia.
- detallar concisamente las medidas adaptadas hasta el momento.
- Llamar inmediatamente al C.T.C.
- Intentar por todos los medios disponibles de solucionar el problema dentro de sus posibilidades.
- Cumplir las instrucciones del C.T.C..

Acciones posteriores

- Dar informaciones a los pasajeros a bordo del tren.
- Si se justifica evacuar el tren.
- En éste, se procederá de la siguiente manera :
- frenar debidamente la formación de acuerdo al sistema que opere
- retirar las herramientas
- pedir el corte de la corriente con confirmación.
- de ser procedente calzar el tren
- iniciar la evacuación.
- Mantenerse a la escucha del CTC y cumplir sus instrucciones.

Restablecimiento

- El conductor, salvo presencia de un jefe de incidente, informa de inmediato al C.T.C. de la normalización.
- El conductor avisará a los pasajeros.
- El conductor redactará un informe relativo al incidente.
- Redacción del informe: después de la normalización del incidente, el conductor transmitirá al Jefe de línea un informe detallado de lo ocurrido. La manera de comunicar será la siguiente :
- fecha del hecho
- apellido, nombre, legajo
- lugar preciso + si tren : sentido de marcha
- identificación : legajo(s) del (los) actor(es)
- + si tren(es) : n°(s) de tren(es), n°(s) de servicio(s)
- + si anomalía material rodante : n°s de coches.
- duración : hora del inicio del incidente y hora de la finalización del mismo.
- causa : muy reducida (Ej. : suicidio, descarrilamiento, etc)
- detalles de la causa y medidas tomadas.
- intervinientes : bomberos, Pol. Fed., MF/Vías, etc
- notas : es decir, anécdotas especiales, avisos de responsables MF, MR, ES y/o Tráfico de guardia, noticias de los terceros etc...

JAN PABLO PICCARDO,
PRESIDENTE
9.8.A.9.E

4.5.3.- Interrupción - Primeras acciones
Determinar si es posible : el lugar del pozo de bombeo y si funciona o no la bomba.
El conductor no cruzará la zona anegada cuando el nivel de la masa líquida supere el nivel inferior del martillo del riel.
Si esto sucede tratar el caso como un servicio interrumpido (ver acciones básicas - punto 4.5.2.).

4.5.4.- Falta de suministro de energía
Considerando que el suministro de energía no se repuso automáticamente y que la formación no produjo desperfectos :
Ante la eventualidad y de ser procedente, calzar la formación o aplicar freno manual.
Una vez repuesto el suministro de energía, iniciar la marcha a paso de hombre hasta trasponer 2 señales principales verdes.
Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.

4.5.5.- Seccionamiento (desacople) del tren - Primeras acciones
Verificar el correcto frenado de las unidades o coches afectados.
De ser procedente, calzarlos y no volver a intentar el acople entre los coches desacoplados.
Esperar la llegada del tren siguiente y acoplar la parte del tren desacoplada con el citado tren.
Avanzar con la primera parte del tren averiado y evacuar los pasajeros.
Después realizar un viaje directo hasta la terminal.
Cuando la señalización lo permite, avanzar con la segunda formación hasta la primer estación, evacuar el tren y proseguir como viaje directo hasta la terminal.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

4.5.6.- Suicidio o caída bajo un tren - Primeras acciones
Llamar inmediatamente al C.T.C. : preadsar si la víctima se encuentra trabada bajo el tren.
Evacuar el tren.
Si es posible, dar ayuda a la víctima.
Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.

4.5.7.- Pasajero enfermo, herido o fallecido en un tren - Primeras acciones
Actuar de la manera siguiente :
Si es posible : bajar la víctima al andén y pedir la intervención del personal de estación hasta la llegada de los socorros.
Si esto no es posible : dirigirse a la terminal.
Si es imposible : proceder como para un servicio interrumpido (por ej.: fallecimiento).
Llamar lo más rápido posible al C.T.C., preadsar el lugar de encuentro con los socorros.
Si es posible, dar ayuda a la víctima.
Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.

- 4.5.8.- Personal de tren enfermo o herido en servicio - Primeras acciones
- Llamar al C.T.C. (precisar donde se encontrará con los socorros).
 - Caso del guarda:
 - evacuar el tren y circular en tren directo hasta la terminal.
 - Caso del conductor:
 - a) *Aún puede conducir:*
 - evacuar el tren e ir hasta la terminal
 - b) *No puede conducir:*
 - acoplar con el tren siguiente
 - evacuar al pasaje (de los dos trenes) en la primera estación e ir hasta la terminal
 - Si es posible, dar ayuda a la víctima.
 - Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.
- 4.5.9.- Choque o descarrilamiento - Primeras acciones
- Determinar si es posible :
 - la cantidad de heridos y la gravedad de las heridas
 - si hubo descarrilamiento, cuántos bogies descarrilados
 - si hay personas encerradas o atrapadas.
 - Alertar al C.T.C.
 - Evacuar el tren.
 - Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.

4.5.10.- Incendio en las Instalaciones Fijas (perturbando el Tráfico) - Primeras acciones

- a) *Incendio leve, si es posible, apagarlo con medios propios con certeza:*
- Si es necesario, brindar ayuda al personal de estación para apagarlo.
 - Avisar al C.T.C.
 - si el servicio se interrumpe, proseguir con acciones básicas (ver punto 4.5.2).
- b) *Incendio grave O EN CASO DE DUDA :*
- Si es posible continuar sin riesgo :
 - no parar e ir hasta la estación siguiente
 - alertar al C.T.C. cuando se llegue a la estación siguiente.
 - Si no es posible continuar :
 - evacuar el tren
 - alertar al C.T.C.
 - apagar el tren y catzarlo si correspondiera
 - luchar contra el fuego ayudando al personal de estación sin poner su vida en peligro.
 - Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.

Nota: En caso que un conductor visualice humo y/o fuego en el túnel o en una estación, y si ello no impide su paso, no detendrá la formación en ese lugar, haciéndolo recién en la estación siguiente.

En aquellos casos en que visualice humo y/o fuego en el túnel o en una estación, y no tiene la certeza de trasponerla sin poner en peligro la formación y sus ocupantes, detendrá inmediatamente el tren y no ingresará en la zona conflictiva. Lo más rápido posible le comunicará de la novedad al Supervisor de Servicio.

No se usará, en lo posible, agua para extinguir un incendio en instalaciones fijas o material rodante. Si fuera necesario hacerlo, deberá asegurarse previamente que la corriente eléctrica ha sido interrumpida

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

4.5.11.-

- Alarma de bomba - Primeras acciones
- Descubrimiento de un paquete sospechoso :
- Alertar al C.T.C.
- Explosión sin advertencia :
- Alertar al C.T.C.
- Proceder como para el caso de un incendio en estación o tren, precisando de que se trata de una explosión.

4.5.12.-

- Incendio en un tren - Primeras acciones
- a) Incendio leve, es decir si es posible apagarlo con medios propios con certeza:
- Apagarlo con ayuda del personal de estación si ocurriese en este lugar.
- Avisar al C.T.C.
- Nota: si el servicio se interrumpe, proseguir con acciones básicas (ver punto 4.5.2.)
- b) Incendio grave O EN CASO DE DUDA
- 1. Tren entre dos estaciones que puede circular:
- ir hasta la estación siguiente, si esto fuese posible
- alertar al C.T.C.
- proceder luego como para un tren en estación.
- 2. Tren detenido entre dos estaciones :
- evacuar hacia la estación más cercana
- Nota: en caso de duda elegir el recorrido opuesto a la circulación del humo
- alertar al C.T.C.
- proceder luego como para un tren en estación.
- 3. Tren en estación :
- evacuar a los pasajeros
- alertar al C.T.C.
- desacoplar, si es posible, los coches no siniestrados
- apagar el tren
- bajar los pantógrafos (líneas A, C, D, E)
- luego, luchar contra el incendio, sin poner su vida en peligro.
- Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.2.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

No se usará, en lo posible, agua para extinguir un incendio en instalaciones fijas o material rodante. Si fuera necesario hacerlo, deberá asegurarse previamente que la corriente eléctrica ha sido interrumpida

- 4.6.- Procedimientos a seguir por el personal de estación
El personal de estación (control de evasión) es, en caso de incidente, el más cercano para intervenir y dar una ayuda al personal del tren. Por lo tanto es, de hecho, el grupo de intervención de primer nivel.
- 4.6.1.- Procedimientos básicos
- 4.6.1.1.- Intervención a pedido del C.T.C. o de la guardia Emergencia y Seguridad (= GE)
Primer acción :
- Cumplir las instrucciones recibidas.
 - Si es necesario, y hasta la llegada del jefe de incidente de Tráfico, pedir los refuerzos eventuales.
- Restablecimiento
- Al restablecimiento, avisar al C.T.C. o guardia Emergencias y Seguridad (según quien fue a pedir la intervención).
 - Redactar un informe.
 - Después de la normalización del incidente, el personal de Control de Evasión redactará a su jefatura un informe detallado. La redacción deberá contener como mínimo lo siguiente :
 - fecha del hecho
 - apellido, nombre, legajo
 - lugar preciso
 - identificación: legajo(s) del (los) actor(es) y si tren(es): n°(s) de tren(es), n°(s) de servicio(s)
 - duración : hora del inicio y hora de la finalización del incidente
 - causa : muy reducida (ej. : suicidio, descarrilamiento, etc)
 - detalles de la causa y medidas tomadas
 - intervinientes : bomberos, POL, FED., MF/Vías, etc.
 - notas : es decir anécdotas especiales, avisos de responsables MF, MR, ES y/o Tráfico de guardia, noticias de los terceros etc...
- 4.6.1.2.- Constatación directa del hecho o a pedido del personal de conducción
Primeras acciones
- Alertar a la guardia de Emergencias.
 - Si el tráfico está implicado : Alertar al C.T.C.
 - Alertar al Control de Evasión. Acción inmediata para permitir a la Jefatura de organizar si necesita un refuerzo o reemplazo del personal interviniente.
- Restablecimiento
- Avisar a :
 - el C.T.C. Si un jefe de incidente está presente, él se encargará de avisar al C.T.C.
 - la guardia GE
 - el Control Evasión.
 - Redactar un informe (Ver punto 4.6.1.1.).
- 4.6.2.- Pasajero enfermo, herido o fallecido - Primeras acciones :
- Pasajero en un tren :
- si es posible, ayudar al personal del tren a bajar la persona en el andén
 - dar ayuda al pasajero hasta la llegada de los socorros.
 - Pasajero en estación :
 - dar ayuda al pasajero hasta la llegada de los socorros.
 - Alertar a la guardia de Emergencias.
 - Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.6.1.

IAN PABLO PICCARDI
PRESIDENTE
S:B:A:S:E

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 4.6.3.- Alzado - Primeras acciones :
 - Intentar de solucionar el problema sin tomar riesgo inútil.
 - Alertar a la guardia Emergencia y Seguridad.
 - Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.6.1.

- 4.6.4.- Choque, descarrilamiento, tren descompuesto - Primeras acciones
 - Tren(es) en estación :
 - ayudar al personal del tren con la evacuación del tren
 - ponerse a disposición del :
 - Jefe de la Seguridad, y hasta su llegada del :
 - Jefe de Incidente de Tráfico.
 - Tren(es) detenido(s) en túnel :
 - después de dar aviso a la guardia GE, ir hasta el tren para :
 - ayudar al personal del tren en la evacuación del tren
 - ponerse a la disposición del :
 - Jefe de la Seguridad, y hasta su llegada del :
 - Jefe de Incidente de Tráfico.
 - Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.6.1.

- 4.6.5.- Alerta de bomba - Primeras acciones :
 - Descubrimiento de un paquete sospechoso :
 - Alertar a la guardia de Emergencias y Seguridad.

- Explosión sin advertencia :
 - Alertar a la Guardia de Emergencias y Seguridad.
 - Proceder como para el caso de un incendio en estación o tren, precisando de que se trata de una explosión.

- 4.6.5.- Incendio en estación o en un tren - Primeras acciones - En todos los casos :
 - alertar de inmediato a la guardia Emergencias
 - proceder a la evacuación.
 - Incendio en estación (instalaciones fijas) :
 - luchar contra el incendio sin poder su vida en peligro
 - ponerse a la disposición del :
 - Jefe de la Seguridad, y hasta su llegada del :
 - Jefe de Incidente de Tráfico.
 - Incendio de un tren en estación :
 - ayudar al personal del tren en la :
 - evacuación del tren
 - lucha contra el fuego.
 - ponerse a la disposición del :
 - Jefe de la Seguridad, y hasta su llegada del :
 - Jefe de Incidente de Tráfico.

- Incendio en un tren detenido en túnel :
 - primero avisar a la guardia ES, luego ir hasta el tren para :
 - ayudar al personal del tren en la :
 - evacuación del tren.
 - lucha contra el fuego.
 - ponerse a la disposición del :
 - Jefe de la Seguridad, y hasta su llegada del :
 - Jefe de Incidente de Tráfico.
 - proseguir con acciones básicas : ver punto 4.6.1.

No se usará, en lo posible, agua para extinguir un incendio en instalaciones fijas o material rodante. Si fuera necesario hacerlo, deberá asegurarse previamente que la corriente eléctrica ha sido interrumpida

1222-6-4-1

TITULO IV - NORMAS GENERALES

Capítulo 1.- Patrón horario

Es obligación del Supervisor de Servicios llamar a la Guardia de Emergencias con el fin de requerir de la misma la "Hora Oficial". Esta tarea deberá ser realizada cuando el Supervisor de Servicios comience su turno de trabajo. Una vez obtenida la información, es deber del Supervisor mencionado corroborar la hora que indica el reloj de su cabina, el que será considerado como patrón. En caso de verificarse diferencias entre la hora oficial y la que marca el reloj considerado como patrón, el Supervisor debe modificar inmediatamente el mismo, además de asentar lo ocurrido en el Libro de Comunicaciones. Queda establecido que cada vez que deba informarse un hecho con su horario de ocurrencia se referenciará siempre a la hora indicada por el reloj patrón. En aquellos casos en que por razones de servicio o por fuerza mayor el Supervisor no pueda realizar la llamada telefónica a la Guardia de Emergencias en el momento antes indicado, lo hará durante su turno de trabajo, pero por lo menos deberá existir una comunicación por cada turno. En el momento de hacerse efectiva la comunicación el Supervisor deberá dejar asentado el hecho en el Libro de Comunicaciones. Es obligación del Supervisor a cargo de la Guardia de Emergencias efectuar un llamado a la Hora Oficial (teléfono 113) por lo menos una vez al día. Con la información recibida, deberá corroborar la hora que indica el reloj patrón de la Guardia de Emergencias, y hacer las correcciones al mismo en caso de ser necesario. Esta situación deberá ser asentada en el Libro de Comunicaciones de la Guardia, cada vez que un Supervisor de Servicios requiera la Hora Oficial, consignando Nombre y Apellido del solicitante, línea y hora.

Capítulo 2.- Comportamiento del personal en general y en su atención al público.
Normas vigentes y de estricto cumplimiento que deben observarse al tomar y durante la prestación del servicio.

- 2.1.- **Presentación y aseo**
- 2.1.1.- **Uniforme**
Debe presentarse al servicio con el uniforme reglamentario completo.
- 2.1.2.- **Credencial**
Debe tener colocada la Credencial de la Empresa en lugar visible.
- 2.1.3.- **Horario**
Debe presentarse a tomar servicio a la hora indicada por el horario ó bien por la planilla suplementaria.
- 2.1.4.- **Aseo general**
Se presentará afeitado ó con la barba, bigote y cabello prolijamente recortado (ó recogido) y con el calzado en buenas condiciones.
- 2.1.5.- **Prohibición de fumar, leer, comer o beber.**
El personal no debe fumar, leer, comer o beber durante la marcha del tren en servicio.
- 2.1.6.- **Órdenes emanadas del superior**
Todos los agentes están obligados a cumplir las órdenes impartidas por el personal superior.
- 2.1.7.- **Practicantes**
Aun cuando el agente tenga a su cargo practicantes, continuará siendo el único responsable de la función que desempeña.

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.2.-

Conducta con el público

2.2.1.-

Trato cortés

Es deber de todo agente observar en su trato con los pasajeros, la mayor cortesía.

2.2.2.-

Incidente con el cliente

Se debe evitar toda clase de discusiones e incidencias con el cliente.

2.2.3.-

Identidad

Cuando algún pasajero lo solicite, es obligación del agente suministrar su identidad.

2.2.4.-

Interrogantes del público

El personal evacuará los interrogantes de los pasajeros, relacionados con el servicio.

2.2.5.-

Conversaciones de carácter general.

El personal debe evitar entablar diálogos de carácter general con el cliente.

2.2.6.-

Prohibición de fumar

El personal le solicitará al cliente que se abstenga de fumar en andenes y coches.

2.2.7.-

No videntes con perros lezanillos

está autorizado el viaje en los trenes de personas no videntes acompañados de perros lezanillos.
los agentes deberán extremar las medidas para facilitar el ascenso y descenso del no vidente.

2.2.8.-

Mujeres embarazadas, discapacitados y personas mayores de edad.

Es deber de todo agente dar una atención preferencial a las señoras embarazadas, los discapacitados y las personas mayores de edad.

Estas instrucciones son de carácter general, los casos particulares de las Líneas se observarán en las Instrucciones de Servicio al respecto.

Capítulo 3.- Definiciones

- Cambio de conductor o guarda :** permite la reposición en su horario.
- Conducción a contramano o por vía contraria :** movimiento del tren en el sentido opuesto al normal de circulación sin señal habilitante
- Conducción a paso de hombre :** velocidad suficientemente reducida para permitir la detención del tren antes de alcanzar un obstáculo ubicado en el tramo de vías visible desde el puesto de conducción.
- Cruce de tren :** servicio corto para un tren si faltan trenes sobre la otra vía.
- Nota :** evitar en horas pico, salvo en caso de vía donde el estacionamiento es posible.
- C.T.C. :** Centro de Tráfico y de Control, encargado de la supervisión general de una línea, de la gestión de los incidentes y de la regulación.
- Horas de explotación :** horario que se inicia con media hora antes de la primera salida y se termina con el ingreso del último tren.
- Lanzadera :** entre dos o mas estaciones o paradas, circulación de un tren en la misma vía de ida y vuelta, donde el sistema lo permite.
- Maniobra 0 :** efectuar las maniobras en la terminal delante de la estación y no por cola, permite ganar dos minutos.
- Nota :** evitar durante la hora pico, acumulación de trenes.
- Maniobra por cola :** efectuar las maniobras detrás de la estación terminal para evitar embotellamiento en caso de acumulación de trenes.
- Operativo :** tren atrasado saliendo del andén de arribo **DESPUÉS** que el tren siguiente arribó con maniobra 0 sobre la vía de salida
- Parada perdida :** tren atrasado saliendo del andén de arribo sin cargar pasajeros en cabecera.
- Reposición :** reponer un tren en su horario después de una avería u otra causa de atraso.
- Retroceder :** conducir el tren desde la cabina opuesta al sentido de marcha. Maniobra terminantemente prohibida..
- Servicio corto :** acción de limitar el servicio a una parte de la red.
- Servicio normalizado :** restablecimiento de la circulación de los trenes sin horario.
- Servicio regularizado :** reposición de todos los trenes al horario.
- Tren :** todo vehículo, solo, o grupo de vehículos acoplados, motorizado e identificado por un número. Existe dos categorías de trenes :
- trenes de pasajeros para el transporte de los clientes
 - trenes de servicio (los trenes de auxilios, de pruebas, de capacitación y de obras).
- Los trenes de obras circulan afuera de las horas de explotación, salvo autorización especial.
- Tren adicional :** utilizar un tren suplementario para reforzar el servicio y/o reponer al horario.
- Tren de pasajeros :** compuesto como mínimo de una unidad de tracción.
- Tren directo :** acción de enviar, sin parada, un tren con/sin pasajeros hasta una estación o parada importante.
- Tren menos :** retirar un tren para evitar un congestionamiento.
- Viaje especial :** realizar un viaje suplementario en caso de un contingente preestablecido
- Vías :** las vías de la red se dividen en 3 categorías
- vías principales : normalmente recorridas por trenes de pasajeros.
 - vías de maniobras : vías que normalmente no están recorridas por trenes de pasajeros.
 - vías secundarias : vías utilizadas por Material Rodante o Instalaciones Fijas.

INDICE

Definiciones

- TITULO I - SUSTENTO DEL R.O.
- Capítulo 1.- Obligaciones del personal que lo utiliza
- Capítulo 2.- Deberes del Concesionario

TITULO II - ESTRUCTURA OPERATIVA

Objetivo

- Capítulo 1.- Area en que se aplica el R.O.
- Capítulo 2.- Identificación de los lugares en que se realizan operaciones
- Capítulo 3.- Identificación de los vehículos que se utilizan

Capítulo 4.- Identificación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

- Capítulo 5.- Determinación del personal necesario para las operaciones
 - 5.1.- Gerencia de Operaciones - Tráfico
 - 5.2.- Gerencia de Instalaciones Fijas
 - 5.3.- Gerencia de Material Rodante
 - 5.4.- Guardia de Emergencias
 - 5.5.- Equipos de Intervención (Servicio de Seguridad)

Capítulo 6.- Modo de atención del servicio público

TITULO III - NORMAS OPERATIVAS

Capítulo 1.- Del personal

1.1.- Capacidad imprescindible para cada actividad

- 1.1.1.- Idoneidad del personal
- 1.1.2.- Obligación de enseñar
- 1.1.3.- La conducción
 - 1.1.3.1.- Autorización de conducir un coche
 - 1.1.3.2.- Autorización de conducir un vehículo de servicio (ver título II - capítulo 3).
 - 1.1.3.3.- Prohibición de conducir un Coche sin la habilitación correspondiente
 - 1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio
 - 1.1.3.5.- Reinstrucción mínima por año
 - 1.1.3.6.- Supervisión de los conductores
- 1.2.- Equipamiento imprescindible para cada función
- 1.3.- Actos obligatorios de cada función al tomar o dejar servicio
- 1.4.- Acciones debidas hacia los pasajeros según función
 - 1.4.1.- Discusiones o incidentes
 - 1.4.2.- Suministro de datos
 - 1.4.3.- Conversaciones particulares
 - 1.4.4.- Personas ebrias o desaseadas
 - 1.4.5.- Ejercicio de la mendicidad
 - 1.4.6.- Venta y/o pregon de mercaderías
 - 1.4.7.- Interrupciones del Premetro - Información
- 1.5.- Registro de domicilios

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

METROVIA
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 1.6.- Trabajo en horas extraordinarias
 - 1.6.1.- Horas extraordinarias
 - 1.6.2.- Descansos intermedios
 - 1.7.- Relevos del personal
 - 1.7.1.- Empleado no relevado
 - 1.7.2.- Información al relevante
 - 1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa
 - 1.9.- Acatamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores
 - 1.10.- Ebriedad, entorpecimiento del servicio o abandono del puesto
 - 1.11.- Vestimenta del personal
 - 1.12.- Instrucciones de seguridad individuales
 - 1.12.1.- Los equipos eléctricos
 - 1.12.2.- El desplazamiento de los agentes en las cocheras y los talleres
 - 1.12.3.- Ascenso al techo de los coches
 - 1.12.4.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización
 - 1.13.- Conocimiento de las disposiciones reglamentarias
 - 1.14.- Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día
 - 1.15.- Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias
 - 1.16.- El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales
 - 1.17.- Observancia de disposiciones
 - 1.18.- Responsabilidad - Autoridad en el coche
 - 1.19.- Conducta con los demás empleados
 - 1.20.- Cumplimiento del tiempo asignado para cubrir los tramos entre Estaciones Cabeceras.
- Capítulo 2.- De los medios a utilizar
- 2.1.- Los aparatos de vía y la señalización
 - 2.1.1.- Cambios
 - 2.1.1.1.- Tipos de cambios
 - 2.1.1.2.- Posición de los cambios
 - 2.1.2.- Señalización
 - 2.1.2.1.- Señales luminosas en zonas de cambios
 - 2.1.2.2.- Señales con faroles o linternas
 - 2.1.2.3.- Señales del Premetro en combinación con Semáforos viales
 - 2.1.2.4.- Sector Lanzadera (Premetro)
 - 2.1.2.4.1.- Disposición de las señales
 - 2.1.2.4.2.- Operación para el manejo de itinerarios por medio de pulsadores.
 - 2.1.2.5.- Señales de circulación de los Coches en zona de calzada
 - 2.1.2.5.1.- Entrada y Salida de la estación Int.Sagüier
 - 2.1.2.5.2.- Otros semáforos conjuntos
 - 2.1.2.5.3.- Señales particulares
 - 2.1.2.5.4.- Señales en paragolpes de vías terminales(solo para Sagüier)
 - 2.1.2.6.- Señales con los brazos
 - 2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído
 - 2.1.2.8.- Significado de pared de taller pintada a rayas negras y amarillas ó rojas y blancas - Prohibido estacionarse
- 2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica
 - 2.2.1.- Operación del puesto de mando central
 - 2.2.2.- Operación sectorial de mandos locales
 - 2.2.3.- Operación por medios especiales
 - 2.2.4.- Coordinación con acciones del comando de energía operado desde puesto central o sectorial

2.3.-
JAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

- Verificación de transporte público (Circulación de los coches)
- 2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio.
- 2.3.2.- Normas generales de circulación
- 2.3.2.1.- Arranque del coche
- 2.3.2.2.- Circulación en zona de taller
- 2.3.2.3.- Circulación en vía principal
- 2.3.2.4.- Comunicación con el P.C.T.
- 2.3.2.5.- Velocidad
- 2.3.2.6.- Circulación en zona de obras
- 2.3.2.7.- Zona inundada
- 2.3.2.8.- Distancia a observar entre dos coches
- 2.3.2.9.- Obligación de ceder el paso entre Coches del Premetro
- 2.3.2.10.- Maniobras
- 2.3.2.11.- Vehículos prioritarios
- 2.3.2.12.- Uso de la bocina
- 2.3.2.13.- Inmovilización, parada y estacionamiento
- 2.3.2.14.- Parada de los Coches
- 2.3.2.15.- Cierre y apertura de las puertas
- 2.3.2.16.- Utilización de las luces del Premetro
- 2.3.2.17.- Comportamiento de los conductores ante los peatones
- 2.3.2.18.- Comportamiento de los conductores ante los grupos organizados cruzando las vías
- 2.3.2.19.- Circulación en sentido inverso
- 2.3.2.20.- Traspaso bajo los seccionales de catenaria
- 2.3.2.21.- Ubicación del conductor durante la marcha
- 2.3.3.- Circulación en las vías principales
- 2.3.3.1.- Autorización de circular en las vías principales
- 2.3.3.2.- Indicadores de destino
- 2.3.3.3.- Coches de servicio : obligación de comunicar al P.C.T.
- 2.3.3.4.- Prohibición de circular por vía contraria
- 2.3.4.- La salida y la entrada al taller o cochera
- 2.3.4.1.- Premetro : Comunicar la salida al P.C.T.
- 2.3.4.2.- Hora de presentación a tomar servicio
- 2.3.4.3.- Deficiencia en un coche
- 2.3.4.4.- Ausencia del personal
- 2.3.4.5.- Anomalía a la salida de un coche para prestar servicio.
- 2.3.4.6.- Primeras circulaciones
- 2.3.4.7.- Entrada en el taller o cochera
- 2.3.4.8.- Apagar el coche
- 2.3.5.- Ascenso y descenso de los coches en movimiento
- 2.3.6.- Llegada a la terminal
- 2.3.6.1.- Orden de salida de la cabecera - Intendente Seguir
- 2.3.6.2.- Orden de salida después de una reparación del coche
- 2.3.7.- Cabina de conducción del coche
- 2.3.7.1.- Vigilar la cabina de conducción
- 2.3.7.2.- Acceso a la cabina de conducción
- 2.3.7.3.- Identificación de las personas
- 2.3.7.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina
- 2.3.7.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto
- 2.3.7.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones
- 2.3.7.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción
- 2.3.7.8.- Verificaciones en la cabina
- 2.3.8.- Elementos para casos de emergencias

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 2.4.- Vehículos de servicio interno (no asignado a un servicio de pasajeros)
 - 2.4.1.- Circulación en las vías principales
 - 2.4.1.1.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales
 - 2.4.1.2.- Compatibilidad de la circulación de coches con pasajeros y vehículos de servicio
 - 2.4.2.- Maniobras de coches
- Capítulo 3.- De la marcha de los coches
 - 3.1.- Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal
 - 3.1.1.- Comunicar las anomalías a los relevos
 - 3.1.2.- Hora de presencia de los relevos
 - 3.1.3.- Conductor no relevado
 - 3.1.4.- Coche cancelado
 - 3.2.- Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas)
 - 3.3.- Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento
 - 3.4.- Personal necesario en estación Int.Seguir. Su función.
 - 3.5.- Dotación de un Coche "Premetro"
 - 3.6.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias
 - 3.6.1.- Comunicaciones entre el conductor y el P.C.T.
 - 3.6.2.- Coche detenido. Su conductor no puede comunicarse con el P.C.T.
 - 3.6.2.1.- Todo conductor que observe un coche detenido en la otra vía debe:
 - 3.6.2.2.- Todo conductor circulando con un coche posterior a un coche detenido debe
 - 3.7.- Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidentes (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor)
 - 3.8.- Precauciones a tomar en caso de maniobras de la línea de alimentación eléctrica.
 - 3.8.1.- Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas
 - 3.8.2.- Cortes y reposiciones de corrientes a horas convenidas de antemano
 - 3.8.3.- La reposición de corriente
 - 3.8.4.- Libro de Guardia de las subestaciones
 - 3.8.5.- Agente autorizado impositado de pedir la reposición de la corriente
 - 3.8.6.- Apertura y reposición automática de un interruptor
 - 3.8.7.- Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito
 - 3.8.8.- Solicitud de corte de la corriente ante una emergencia
 - 3.8.9.- Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones
 - 3.9.- Precauciones para la detención de Coches
- Capítulo 4 - De la gestión de los incidentes
 - 4.1.- Preámbulo - Los incidentes : sus causas y los medios a utilizar
 - 4.2.- Discernir las prioridades en intervenciones
 - 4.3.- Los responsables de guardia
 - 4.4.- El Jefe de Incidente de Tráfico
 - 4.5.- Procedimientos a seguir por el conductor
 - 4.5.1.- Servicio interrumpido : Acciones básicas
 - 4.5.2.- Inundaciones
 - 4.5.3.- Falta de suministro de energía
 - 4.5.4.- Sulcido o calda bajo un coche
 - 4.5.5.- Pasajero enfermo, herido o fallecido en un coche
 - 4.5.6.- Conductor enfermo o herido en un coche
 - 4.5.7.- Choque entre 2 coches o con terceros. Descarriamiento.
 - 4.5.8.- Alerta de bomba
 - 4.5.9.- Incendio en las cercanías de las vías (perturbando el Tráfico)
 - 4.5.10.- Incendio en un coche

TITULO IV - NORMAS GENERALES
Capítulo 1.- Patrón horario

Capítulo 2.- Comportamiento del personal en general y en su atención al público

- 2.1.- Presentación y aseo
- 2.1.1.- Uniforme
 - 2.1.2.- Credencial
 - 2.1.3.- Horario
 - 2.1.4.- Aseo general
 - 2.1.5.- Prohibición de fumar, leer, comer o beber.
 - 2.1.6.- Ordenes emanadas del superior
 - 2.1.7.- Practicantes
- 2.2.- Conducta con el público
- 2.2.1.- Trato cortés
 - 2.2.2.- Incidente con el cliente
 - 2.2.3.- Identidad
 - 2.2.4.- Interrogantes del público
 - 2.2.5.- Conversaciones de carácter general.
 - 2.2.6.- Prohibición de fumar
 - 2.2.7.- No videntes con perros lazarillos
 - 2.2.8.- Mujeres embarazadas, discapacitados y personas mayores de edad.
 - 2.2.9.- Objetos encontrados

TITULO V - NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS PASAJEROS


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

Definiciones

Calle	Vía pública en zonas urbanas compuesta de calzada y acera.
Calzada	Zona de calle destinada solo a la circulación de vehículos, ajustándose su uso a lo dispuesto por la Ley N° 24.449 (Ley de Tránsito) y Decreto Reglamentario N° 779/95 de fecha 20/11/1995.
Cambio	Sistema de rieles móviles (agujas de cambio) y cruzamiento que permite realizar un cambio de vías.
Cambio eléctrico	Las agujas del cambio normalmente son accionadas desde una máquina de comando, empleándose para tal fin energía eléctrica.
Cambio mecánico	Las agujas del cambio son accionadas manualmente a través de una palanca.
Cambio de conductor	Disposición que se adopta ante una alteración del servicio para encauzar al personal en su diagrama.
Carril exclusivo	Zona de Vía Premetro exclusivo de la calzada.
Coche	En el presente Reglamento Operativo : todo vehículo eléctrico circulando sobre rieles.
Coche Adicional	Circulación de un coche especial para satisfacer una mayor demanda de pasajeros o para encauzar el servicio dentro de los intervalos pre-establecidos.
Coche Directo	Coche con o sin pasajeros que no observa parada en estación intermedia. En tal condición puede circular entre estaciones cabeceras u observando parada en determinadas estaciones de la línea.
Conducción por vía contraria	Marcha en sentido opuesto al normal de circulación sin señal habilitante. Maniobra no permitida.
Conductor	Persona habilitada para conducir un coche observando señales y demás condicionamientos de circulación.
Cruce de coche	Servicio limitado en su recorrido para ocuparlo en sentido contrario con el fin de neutralizar importantes intervalos. Se evita en horas pico, salvo que el estacionamiento y maniobra en el lugar pueda efectuarse sin ocasionar mayores inconvenientes al servicio.
C.T.C.	Centro de Tráfico y de Control de la línea A, encargado de la supervisión general de la circulación en el "loop" de Polvorín (ver anexo).
Encrucillada	Cruce de caminos (Para tránsito vial)
Enlace	Vía que enlaza a dos vías contiguas.
Horas de explotación	Horario de prestación que se inicia con una antelación de media hora antes de circular el primer servicio de pasajeros en la línea y concluye con el arribo del último coche a la estación cabecera.
Lanzadera	Circulación de un coche en la misma vía de ida y vuelta, donde el sistema lo permite. (Ej. tramo de vía entre empalme a Gral. Savio y estación Centro Cívico)

JAN. PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S:B:A:S:E

"Loop" Polv
Tramo de vías entre el taller Polvorín y la salida de la estación Primera Junta (ver anexo).

Maniobra
Toda operación para entrar o salir de taller o cochera; utilizar un enlace fuera de la zona terminal o circular en sentido inverso.

P.C.T.
Puesto Control Tráfico encargado de la Supervisión general; de la gestión de los incidentes y de la regulación de tráfico en la línea Premetro.

Piloto
Empleado asignado a un coche cuando el conductor no está familiarizado con las normas operativas o con un sector de las vías por las que debe circular.

Premetro
Coche eléctrico circulando sobre rieles en superficie en prolongación de la línea E de subterráneos.

Reposición
Reponer un coche dentro de la programación horaria de servicio después de una intervención mecánica o por alteración de los servicios.

Retroceder
Conducir un coche desde la cabina opuesta al sentido de marcha. Maniobra terminantemente prohibida..

Señalista Principal
Agente que tiene a su cargo las operaciones de mantenimiento y normalización del sistema de cambios y alimentación de energía para tracción

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

Servicio corto
Limitar el servicio a una parte de la línea.

Servicio condicional
Servicio que se realiza sin tenerse en cuenta la programación horaria de servicio, pudiéndose cumplir entre estaciones cabeceras o limitarse a una parte de la línea.

Servicio normalizado
Restablecimiento de la circulación de los trenes con intervalo normal, pero sin seguimiento del horario diagramado.

Servicio regularizado
Restablecimiento del servicio dentro de la programación horaria establecida

Tranvía
Vehículo de tracción eléctrica que circula sobre rieles en calzada o senda independiente. (Ej.: Tranvías históricos).

Tren
Todo vehículo, solo, o grupo de vehículos acoplados, motorizado e identificado por un número circulando sobre vía.

Velocidad Reducida
Velocidad que le permite al conductor detener su coche antes de alcanzar un obstáculo ubicado en el tramo de vía, visible desde el puesto de conducción. Esta velocidad en ningún caso debe superar los 12 Km/h.

Vías
Las vías de la red Premetro se dividen en 3 categorías:
- vías principales Vías de circulación de coches haciendo servicio de pasajeros en la línea Premetro.
- vías de maniobras Vías que normalmente no están recomendadas por coche con pasajeros.
- vías secundarias Nota: El "Loop" de Polvorín se considera vías de maniobras.
Vías utilizadas para el estacionamiento de vehículos de la Empresa.

TITULO I - SUSTENTO DEL R.O.

Capítulo 1.- Obligaciones del personal que lo utilice

- 1.- Tener válidas y vigentes, las autorizaciones específicas que dispongan las leyes para efectuar tareas comprendidas en el R.O.
- 2.- Aprobar los cursos que sean necesarios para efectuar las tareas, según se establece en el R.O.
- 3.- Asegurarse de tener todos los elementos o informes que en el R.O. se indican como necesarios para cada tarea.
- 4.- Mantener completo y en debido estado el ejemplar del R.O. que se le proveyera, actualizándolo como lo notifique la Empresa.
- 5.- El Reglamento Operativo es de aplicación en todo el ámbito de la línea Premetro y el "loop" Polvorín y debe ser cumplido por todo el personal operativo relacionado con la circulación.
Cada modificación relativa a las presentes normas será comunicada a cada persona vía aviso al personal, nota de servicio o cartelería en la jefatura de la(s) línea(s) involucrada(s). Estas modificaciones se publicarán durante 2 semanas en las carteleras de las jefaturas de línea; después se colocarán en una carpeta puesta a disposición del personal. Luego de una ausencia, el agente deberá informarse a través de su jefatura de las modificaciones sobrevenidas entre su salida y su vuelta. Si las modificaciones son tales que le resultará imposible asimilárlas completamente, deberá informarlo a la jefatura la que decidirá una instrucción en el lugar o en la Escuela de Capacitación.
- 6.- Las obligaciones inherentes a los diferentes puestos de trabajo deben ser cumplidas en forma fiel, diligente y cortés, tratando de cultivar el principio de colaboración y solidaridad laboral con los demás empleados y la empresa.
La seguridad es un ítem de importancia primordial en el cumplimiento de las obligaciones laborales.
En caso de duda, deberá elegirse la alternativa más restrictiva.
- 7.- Los empleados deben cooperar y prestar asistencia en relación al cumplimiento de normas e instrucciones, debiendo asimismo informar inmediatamente al funcionario adecuado sobre toda violación de normas o instrucciones, sobre situaciones o prácticas que puedan poner en peligro la seguridad del servicio y, sobre hechos de mala conducta o negligencia que afectarán los intereses de la empresa.

Capítulo 2.- Deberes del Concesionario

1.- Atender en debida forma todas las disposiciones legales que rigen la concesión, asegurándose asimismo que su personal las conozca y las cumpla independientemente de lo que el R.O. indica expresamente.

2.- Hacer constar fehacientemente en cada ejemplar del R.O. que entregue a su personal o terceros, que el mismo es copia fiel del original aprobado por la autoridad competente, obligándose a no introducir agregados o modificaciones que no sean autorizados expresamente por la misma autoridad.

3.- Proveer a su personal de los ejemplares del R.O. que necesite para su labor y mantenerlo informado de sus actualizaciones, vigilando que los ejemplares se utilicen siempre en su versión vigente.

Colocar carteleros, en los lugares de trabajo, incluyendo en forma escueta las precauciones a tener en cuenta por el personal en su tarea rutinaria para prevenir cualquier tipo de accidente o incidente en la operación del servicio. Asimismo, deberá detallarse el procedimiento a seguir por el personal, en caso de incidente, emergencia o catástrofe.

Vigilar que su personal sea idóneo en su función específica y en el conocimiento del R.O., constatando que mantiene siempre vigente las condiciones que lo hacen apto para la función encomendada.

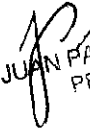
No modificar las instalaciones consideradas en el R.O. sin la previa autorización de la Autoridad de Aplicación y el debido conocimiento de su personal en lo específico.

No emitir órdenes contrarias al R.O., ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas específicas o equipamiento necesario.

7.- En lugares visibles a los pasajeros, en el interior de los coches, plataformas como en las estaciones y paradas, colocar paneles en los que se expliquen las normas de seguridad con las que están equipados los coches y las estaciones, la conducta a seguir en caso de emergencia, el puesto o ubicación de botiquines de primeros auxilios y toda aquella otra información de utilidad en caso de emergencia o accidentes.

8.- Colocar la señalización horizontal y vertical en zona de vías conforme a las disposiciones vigentes y a lo que establezca la Autoridad de Aplicación.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

TITULO II - ESTRUCTURA OPERATIVA

Objetivo : organizar el sistema de transporte de manera de garantizar la permanencia del servicio al cliente, en seguridad y en todas circunstancias.

Capítulo 1.- Area en que se aplica el R.O.

El área de aplicación del presente Reglamento Operativo, en la Ciudad de Buenos

Aires son

- la línea Premetro
- el "loop" de Polvorín (particularidades : ver anexos)
- las extensiones futuras de Premetro

Capítulo 2.- Identificación de los lugares en que se realizan operaciones

La red de Premetro posee una doble vía que, partiendo desde la estación de transferencia Intendente Sagüier, ubicada en la intersección de las Avdas. Eva Perón y Lafuente, pasa las calles Lafuente, Castañares, Mariano Acosta, Valparaíso y luego bordeando la Avda. Francisco Fernández de la Cruz hasta Larrazábal, para seguir por esta última avenida hasta Coronel Roca y terminar en el barrio General Manuel N. Savio, por un lado, y en vía única por Soldado de la Frontera hasta Centro Cívico, del otro lado.

Capítulo 3.- Identificación de los vehículos que se utilizan

En la línea Premetro se utilizan coches eléctricos para satisfacer el transporte de pasajeros.

Respecto de los vehículos de servicio que se utilizan para el transporte de materiales, herramientas y/o equipamiento para realizar el mantenimiento y equipos especiales, pueden citarse los que siguen:

- Máquina niveladora, alineadora y bateadora de vías.
- Unimog dual (ruedas neumáticas y ferroviarias).
- Zorras y vagones playos, Locomotor diesel - eléctrico.
- Autovías con motores de combustión interno.
- Tolvas balasteras.

Capítulo 4.- Identificación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

Para realizar el movimiento de los vehículos, se dispone de los siguientes medios:

Alimentación eléctrica:

Los Premetros compuestos por coches eléctricos son alimentados, mediante línea de contacto aérea tipo tranvía, por energía eléctrica en corriente continua (750 V cc).

Vías:

Se dispone de una trocha de vía standard (media, 1435 mm)

Señalamiento y comunicaciones:

- Se dispone de señalamiento de dos tipos
 - Uno utilizado para las operaciones de circulación en carril exclusivo, sin afectar el tráfico vial por calzada.
 - Otro, en combinación con semáforos viales en zona de circulación por calzada y en encrucijadas importantes de la línea Premetro.
- Se dispone de un sistema de comunicación por radio, utilizándose únicamente para transmitir novedades propias del servicio.

Capítulo 5.- Determinación del personal necesario para las operaciones

5.1.- Gerencia de Operaciones - Tráfico

Puesto Control Tráfico (PCT)

Desde el Puesto se regula y controla la circulación de los coches, teniendo además a su cargo la Mesa de Control para operar cambios, señales propios y semáforos viales, para permitir la entrada y salida de la estación Intendente Julio C. Sagüier.

Todo tipo de alteración que sufra el servicio es comunicada por los conductores al supervisor para que se dispongan las medidas y avisos que correspondan, según sea la naturaleza del caso denunciado para seguridad de los usuarios, personal y resguardo de los bienes de la empresa.

Supervisor de Servicio (Puesto Fijo): Representa a la Jefatura de Tráfico y a su cargo está todo lo relacionado al cumplimiento y seguridad en la circulación de los coches, tomando intervención directa ante alteraciones y/o accidentes, dando aviso inmediato a las distintas guardias de los servicios internos y externos que deban intervenir y, disponiendo las medidas que hagan a la seguridad de los pasajeros, personal de la empresa y al resguardo de los bienes materiales.

Realiza el trazado de rutas y operación de señales para permitir la entrada y partida de la estación Intendente Julio Sagüier.

Mantiene contacto radial con los conductores de los coches para estar informado sobre novedades que puedan incidir en el cumplimiento organizado de los servicios.

Supervisor de servicio (Puesto Itinerante): Cumple las misiones encomendadas por la Jefatura de Tráfico e interviene directamente en acciones operativas según disposición del Supervisor de Servicio (Puesto Fijo)

5.2.- Gerencia de Instalaciones Fijas

Area que tiene a su cargo el mantenimiento y control de todas las instalaciones fijas de la línea para que el servicio pueda realizarse con normalidad y seguridad.

Cuando personal especializado deba tomar intervención por inconvenientes que perturban el servicio y/o accidentes, el aviso debe ser canalizado a través de la Guardia, sector encargado de organizar los diferentes medios que deban intervenir y para ello, en la comunicación deberá aportarse la mayor cantidad de datos posibles respecto de lo sucedido.

Guardia Instalaciones Fijas

El P.C.T. dará inmediato aviso a la Guardia sobre cualquier alteración que sufre el servicio por inconvenientes provenientes de Instalaciones Fijas o por accidentes donde resulte necesaria la intervención de personal especializado del área.

Ante tal situación, la Guardia es la encargada de organizar los medios necesarios para una eficaz y pronta intervención en el lugar.

Equipos de Intervención

Los equipos (Cuadrilla de operarios bajo las órdenes de un Supervisor) cuentan con todos los elementos apropiados para realizar tareas de reparación, mantenimiento e intervención en casos imprevistos (descarrilamiento, rotura de rieles, etc.).

Ante imprevistos, los equipos de intervención son convocados por la Guardia quien además, impartirá las órdenes para la ejecución de los trabajos con el objeto de reanudar los servicios en forma segura y en el menor tiempo posible.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

AN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S:B:A:9:E:

5.3.-

Gerencia de Material Rodante

Area que tiene a su cargo el mantenimiento y reparación de los coches para que el servicio a los usuarios pueda efectuarse con normalidad, confort y seguridad. Cuando personal especializado deba tomar intervención por inconvenientes que perturban el servicio y/o accidentes, el aviso debe ser canalizado a través de la Guardia, sector encargado de organizar los diferentes medios de intervención y para ello, en la comunicación deberá aportarse la mayor cantidad de datos posibles respecto de lo sucedido.

Guardia de Material Rodante

El P.C.T. dará inmediato aviso a la Guardia sobre cualquier alteración que sufre el servicio por inconvenientes provocados por el Material Rodante o por accidentes donde resulte necesaria la intervención de personal especializado del área.

Ante tal situación, la Guardia es la encargada de organizar los medios necesarios para una eficaz y pronta intervención en el lugar.

Equipos de intervención

Los equipos de intervención cuentan con todos los elementos apropiados para realizar tareas de reparación, mantenimiento e intervención en casos imprevistos (descarrilamiento, choques, etc.).

Ante imprevistos, los equipos de intervención son convocados por la Guardia quien además, impartirá las órdenes para la ejecución de los trabajos con el objeto de reanudar los servicios en forma segura y en el menor tiempo posible.

5.4.-

Guardia de Emergencias

La Guardia de Emergencia es una dependencia de la Gerencia de Tráfico y su misión consiste en centralizar los llamados relativos a la seguridad y/o a las operaciones y para ello, se mantiene en permanente escucha telefónica durante las 24 horas.

El P.C.T. o, cualquier agente de la empresa que tuviere conocimiento u observare cualquier incidente o acontecimiento que afectare la seguridad de los servicios y/o bienes de la empresa, deben dar aviso inmediato a la Guardia de Emergencia. Ante tal circunstancia, organiza los diferentes medios de intervención internos, disponiendo:

- Intervención de los Equipos de Seguridad.
- Imparte instrucciones a los agentes actuantes sobre el procedimiento que debe adoptarse ante la emergencia.
- De resultar necesario, cursa aviso a la Policía, Bomberos y Hospitales que cubran los servicios de emergencia.

5.5.-

Equipos de intervención (Servicio de Seguridad)

Tienen a su cargo la vigilancia de las Instalaciones Fijas y de los Coches.

Ante situaciones imprevistas, a solicitud de la Guardia de Emergencia actuarán en:

- Evacuación de coches y/o estaciones, por accidentes, incendios y/o alerta de bomba
- Colaboración con las fuerzas del orden y brigadas anti-explosivos.
- Altercados entre agentes (de la empresa) y/o pasajeros.
- Agente o pasajero enfermo, herido o fallecido.
- Lucha contra incendio.
- Aspectos de seguridad que impliquen la integridad física del personal de la empresa y/o terceros.

Capítulo 6.- Medio de atención del servicio público

El Concesionario deberá mantener informado al público usuario sobre las prestaciones normales del servicio y también sobre imprevistos o modificaciones que alteren esas prestaciones.

Cada coche del Premetro deberá exhibir en su frente un cartel visible desde fuera del mismo en donde se indique el destino de su viaje.

El interior deberá contar con carteles que indiquen al cliente claramente las diferentes paradas y/o estaciones de la línea, como así también sus puntos de transferencia con otros medios de transporte ferroviario y/o subterráneo.

También será claramente identificado el accionamiento de freno de emergencia en el salón del coche como así también el pulsador de llamada para indicación de parada.

Se deberá dar especial trato a la información a suministrar a los clientes en casos de ocurrencia de alteraciones en el servicio, tales como retrasos, interrupciones, cancelaciones y/o accidentes.

En lugares visibles al pasajero, en el interior del coche, se colocarán paneles en los que se expliquen las normas de seguridad con que están equipados los coches y la conducta a seguir en caso de emergencia.

 **JUAN PABLO PICCARDO**
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

 **METROVIAS S.A.**
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

TITULO III - NORMAS OPERATIVAS

Capítulo 1.- Del personal

1.1.- Capacidad imprescindible para cada actividad

1.1.1.- Idoneidad del personal

Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y celeridad necesarias.

1.1.2.- Obligación de enseñar

Todo empleado que tenga a otros a su cargo, debe compenetrarse de la capacidad de sus subalternos, teniendo la obligación de enseñarle lo que no supiesen e informar a la Superintendencia sobre el progreso de los mismos o sobre los que no demuestren la debida competencia.

1.1.3.- La conducción

1.1.3.1.- Autorización de conducir un coche

Ninguna persona puede conducir un coche sin autorización de la Gerencia de Tráfico. Esta autorización se otorga después de un examen psicofísico y un examen técnico que debe estar aprobado por quien designe la Autoridad de Aplicación.

1.1.3.2.- Autorización de conducir un vehículo de servicio (ver título II - capítulo 3).

La conducción de vehículos de servicio necesita una autorización acorde con cada tipo de prestación.

1.1.3.3.- Prohibición de conducir un Coche sin la habilitación correspondiente

Está terminantemente prohibido conducir un tipo de vehículo para el cual no se tiene una autorización, o de circular en una línea no conocida.

Es obligación del conductor llevar consigo el certificado habilitante, y exhibirlo en caso que le sea requerido.

1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio

Los supervisores de servicio deben efectuar, cada mes, un mínimo de dos horas de conducción, para mantener actualizada su capacitación.

1.1.3.5.- Reinstrucción mínima por año

Un mínimo de dos días de reinstrucción por año se otorga a cada conductor.

Cuando hay cambio en el sistema operativo se procederá a instruir al personal.

1.1.3.6.- Supervisión de los conductores

La supervisión de los conductores es realizada por la Gerencia de Tráfico teniendo en cuenta los aspectos mínimos siguientes:

- la Gerencia de Tráfico a través de la supervisión efectúa pruebas periódicas de receptividad de las normas operativas y técnicas y puede, solicitar una reinstrucción o, por razón debidamente justificada, dejar sin servicio de manera provisoria o definitiva a un conductor.
- el Control Médico puede, invalidar el certificado habilitante, al retirar la constancia de aprobación del examen psicofísico.
- la ausencia o la falta de receptividad en la reinstrucción puede dar motivo a que un conductor quede sin servicio. La Escuela de Capacitación avisa de ello a la Gerencia de Tráfico con copia a la Gerencia de Recursos Humanos, para los fines correspondientes.

1.2.-

Equipoamiento imprescindible para cada función

Es obligación de la Empresa hacer entrega a todo el personal, los elementos necesarios para el correcto cumplimiento y desempeño de sus funciones. El material deberá ser entregado en perfecto estado y atendiendo a las medidas dictadas por la autoridad correspondiente en cuanto a su calidad.

Al inicio del servicio, el personal del coche debe presentarse con linterna y llaves especiales que corresponden a su tarea.

Es obligación de todo el personal de la Empresa, la utilización del material provisto por esta, sin excepciones. Asimismo, deberá mantener el material en perfecto estado de conservación, haciéndose personalmente responsable por su deterioro o pérdida, salvo los que derivan del buen uso y/o del transcurso del tiempo.

Queda terminantemente prohibida la utilización de los materiales y/o elementos provistos por la Empresa a su personal, fuera de las instalaciones fijas y/o rodantes de la misma o para uso personal y/o para terceros.

1.3.-

Actos obligatorios de cada función al tomar o dejar servicio

Será obligación de todo el personal, presentarse a tomar servicio y el retirarse del mismo, en el horario y bajo las necesidades atinentes de la Empresa.

Las disposiciones para cada función en particular, se encuentran detalladas en el capítulo correspondiente del presente Reglamento Operativo.

En atención a las especiales características del transporte de pasajeros por Premetro (Servicio Público), se deja específicamente prohibido al personal que cumple tareas operativas el liberarse de sus funciones sin que, se haya procedido al relevo correspondiente, salvo que medie la autorización del personal correspondiente expedida por un medio fehaciente.

Acciones debidas hacia los pasajeros según función

Todo empleado tiene el deber de velar por la seguridad del público, y no habrá razón valedera que se anteponga a este principio, salvo en peligro de su propia integridad física. El personal, cualquiera sea su jerarquía, observará la mayor atención y cortesía con el público en todos los actos de servicio.

1.4.1.-

Discusiones o incidentes

Se procurará evitar toda clase de discusiones e incidentes con el cliente. Cuando pese a la buena voluntad del empleado, se produzcan, se procurará tomar entre el pasaje los testigos necesarios y se elevará el informe pertinente.

En casos extremos en que el hecho se torne inmanejable, se dará intervención a la Policía.

1.4.2.-

Suministro de datos

Cuando algún pasajero lo solicite, es obligación del personal suministrar su número de legajo.

1.4.3.-

Conversaciones particulares

Está terminantemente prohibido, estando en servicio, entablar conversaciones de carácter particular con los pasajeros.

1.4.4.-

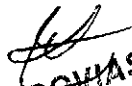
Personas ebrias o desaseadas

No se permitirá viajar a ninguna persona en estado de ebriedad o extremadamente desaseada.

1.4.5.-

Ejercicio de la mendicidad

Bajo ningún concepto se permitirá ejercer la mendicidad en Premetros.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 1.4.6.- Venta y/o pregón de mercaderías**
No se permitirá pregonar y/o vender mercaderías en los Premetros, salvo a las personas debidamente autorizadas. Esta prohibición alcanza también a los vendedores de diarios.
- 1.4.7.- Interrupciones del Premetro - Información**
El personal informará contablemente a los pasejeros las causas de cualquier interrupción.
- 1.5.- Registro de domicilios**
Cada sector administrativo debe llevar un registro con los domicilios de su personal. Por lo tanto, todo cambio de domicilio debe ser notificado por cada empleado a su jefe inmediato, sin demora.
- 1.6.- Trabajo en horas extraordinarias**
- 1.6.1.- Horas extraordinarias**
Cuando las exigencias del servicio lo requieran, todo empleado tiene la obligación de trabajar en horas extraordinarias, de acuerdo con las reglamentaciones del trabajo vigentes, sin perjuicio de lo normado en materia de seguridad de la conducción.
- 1.6.2.- Descansos Intermedios**
El personal de conducción deberá tener contemplado dentro de su horario de trabajo por lo menos un descanso no menor de 20 minutos, el que no podrá ser otorgado dentro de la primera o última hora de servicio.
- 1.7.- Relevos del personal**
- 1.7.1.- Empleado no relevado**
Cuando un empleado termine sus horas de servicio y corresponda ser relevado por otro, si éste no llegara debe avisar a su superior inmediato y mientras no reciba órdenes contrarias seguirá atendiendo el servicio. Si se trata de personal de conducción deberá hacer un viaje de ida y vuelta más.
- 1.7.2.- Información al relevante**
Antes de retirarse debe informar a su relevante de toda novedad que hubiera relacionada con su trabajo.
- 1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa**
Cuando, por enfermedad u otra causa, un empleado se encuentre imposibilitado para tomar servicio, deberá avisar conforme al instructivo correspondiente para permitir que se hagan los arreglos pertinentes para reemplazarlo.
- 1.9.- Acatamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores**
El personal deberá acatar de inmediato las órdenes que reciba de sus superiores, pudiendo plantear el caso por vía jerárquica si considera que dichas órdenes no se ajustan a la reglamentación.

1.10.-

El personal que abandone el servicio o abandone el puesto en estado de ebriedad, o el que desempeñe sus funciones en forma anormal, quedará sujeto a las penalidades establecidas por las leyes vigentes, sin perjuicio de las sanciones administrativas que hubiera lugar.

Ningún empleado debe entregar servicio al que lo releve si notare que éste no se halla en condiciones de desempeñar sus funciones normalmente. Deberá comunicar esta situación de inmediato a su superior.

El personal afectado a la circulación de los Premetros no debe ausentarse de su puesto de trabajo sin previo permiso del superior inmediato. En caso de verse obligado a ello por enfermedad grave o fuerza mayor, deberá dar aviso en el acto, disponiéndose que un empleado competente lo releve.

Está prohibido fumar y leer en horas de servicio, salvo en horarios de descanso programados y en los lugares destinados a tal fin.

1.11.-

Vestimenta del personal

El personal que, por la índole de sus funciones, tenga que estar en contacto con el público, deberá vestir correctamente, cuidando su estética y aseo personal. Todo empleado a quien se provea de uniforme y/o distintivo o credencial, queda obligado a usarlos mientras esté en servicio. Queda prohibido hacer arreglos que desfiguren la hechura original de los mismos o vestir con parte del uniforme y otras prendas particulares. No está permitido el uso de zapatillas, sandalias o calzado de lona en las horas de servicio.

Instrucciones de seguridad individuales

Los equipos eléctricos :

En cada parte de la red y en cada momento del día, las instalaciones eléctricas deben considerarse con tensión, salvo si lo contrario es claramente establecido.

El contacto, directo o indirecto, con un conductor o aparato eléctrico puede provocar la muerte por electrocución.

El peligro de muerte es mayor si el cuerpo toca los dos polos de distribución. El peligro es el mismo si se toca una masa metálica conectada con uno de estos polos. La humedad de las manos o del suelo aumenta este riesgo.

Es sólo después del corte de corriente y la puesta a tierra (párrafo entre línea aérea y vías) que se considerará la línea sin tensión.

Entonces está prohibido:

- establecer un contacto con la línea aérea o aparato eléctrico, por medio de agua o todo otro líquido u objeto
- orientar un chorro de líquido hasta un conductor o aparato con tensión en la intención de apagar un fuego.

1.12.2.-

El desplazamiento de los agentes en las cochetas y los talleres

Los agentes deberán utilizar las pasarelas de servicio, por lo tanto, no pueden cruzar o caminar por las vías. Por otro lado, los desplazamientos de cada uno en la zona de taller o de cochera deberán ser realizados con la mayor prudencia.

Los agentes estarán constantemente alertos a los movimientos de coches, especialmente en las zonas de cambios donde es difícil saber cual será el recorrido.

1.12.3.-

Ascenso al techo de los coches

Está terminantemente prohibido el ascenso a los techos de los coches, salvo al personal técnico especializado para realizar reparaciones, no sin antes cerciorarse del corte de la alimentación de la energía de tracción.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

- 1.12.4.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización**
Al personal de Tráfico le está vedado efectuar arreglos en las instalaciones eléctricas o de señalización.
- 1.13.- Conocimiento de las disposiciones reglamentarias**
Es obligación de todo empleado conocer las disposiciones de este Reglamento e Instrucciones Especiales que se emitan, de manera de estar habilitado para cumplir correctamente las tareas inherentes al puesto que ocupa.
Cualquier duda que tuviera acerca de su interpretación deberá aclararse consultando con el superior inmediato.
El desconocimiento o mala interpretación de una disposición no será considerado como atenuante en caso de irregularidad.
Los jefes tienen la obligación de cerciorarse que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos e instrucciones que les correspondan.
- 1.14.- Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día**
Es deber de todo empleado mantener al día todas las disposiciones reglamentarias, debiendo hacer en seguida cualquier ampliación o modificación que se les introduzca.
Se cuidará de mantener este Reglamento y las Instrucciones Especiales que se emitan en buen estado de conservación.
- 1.15.- Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias**
Ningún empleado, sea cual fuere su jerarquía, está facultado para violar las disposiciones contenidas en el presente Reglamento ni otras que se emitan, especialmente las referentes a la seguridad en la marcha de los coches, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas, en cuyo caso deberá informarse detalladamente sobre el particular al Gerente del área.
- 1.16.- El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales**
Todo empleado, al ser asignado a otro lugar de trabajo, deberá averiguar si existen instrucciones especiales y/o particularidades operativas y en caso afirmativo, familiarizarse con éstas a fin de estar en condiciones de aplicarlas o cumplirlas cuando se requiera.
En estos casos, el Supervisor del Sector tiene la obligación de brindar toda la información requerida para posibilitar el buen desenvolvimiento del empleado.
- 1.17.- Observancia de disposiciones**
Todo personal, cualquiera sea su nivel jerárquico, tiene la obligación de hacer cumplir por parte del público las disposiciones dictadas por las autoridades y la Empresa.
- 1.18.- Responsabilidad - Autoridad en el coche**
El conductor es la autoridad en el coche.
- 1.19.- Conducta con los demás empleados**
En sus conversaciones con los demás empleados el personal se abstendrá de emplear expresiones groseras o adoptar actitudes refidas con las buenas costumbres.
De igual manera, el personal se abstendrá de hacer comentarios indebidos acerca de los actos o determinaciones de la superforidad.
- 1.20.- Cumplimiento del tiempo asignado para cubrir los tramos entre Estaciones Cabeceras.**
No mediando orden expresa en contrario, el conductor observará una marcha que permita cubrir el trayecto entre estaciones cabeceras dentro del tiempo asignado a efectos de obtener regularidad de los servicios, según intervalo de tiempo de circulación entre coches.
Lo indicado precedentemente, no autoriza al conductor a no respetar las indicaciones de los semáforos y/o marcas que determina las velocidades máximas permitidas en cada tramo.

Capítulo 2.- Los medios a utilizar

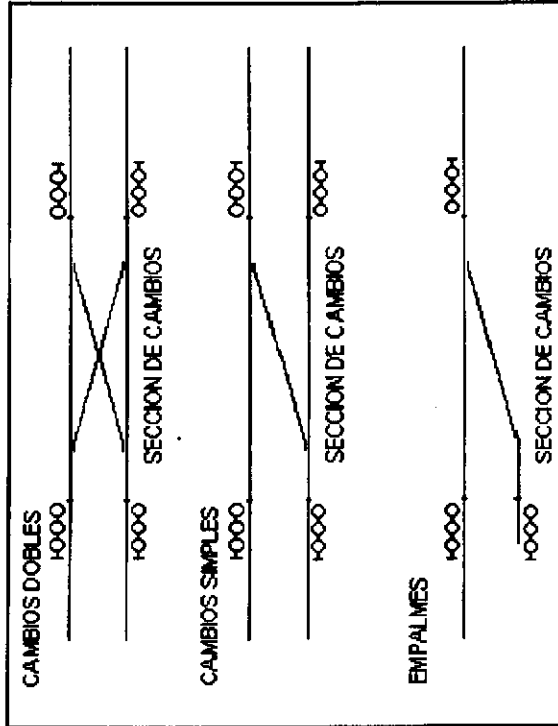
2.1.- Los aparatos de vía y la señalización

2.1.1.- Cambios

En la línea Premetro existen cambios eléctricos y mecánicos, utilizados para la circulación y en operaciones de maniobras.

2.1.1.1.- Tipos de cambios

La red posee tres tipos de cambios en vías principales o de tráfico, a saber :

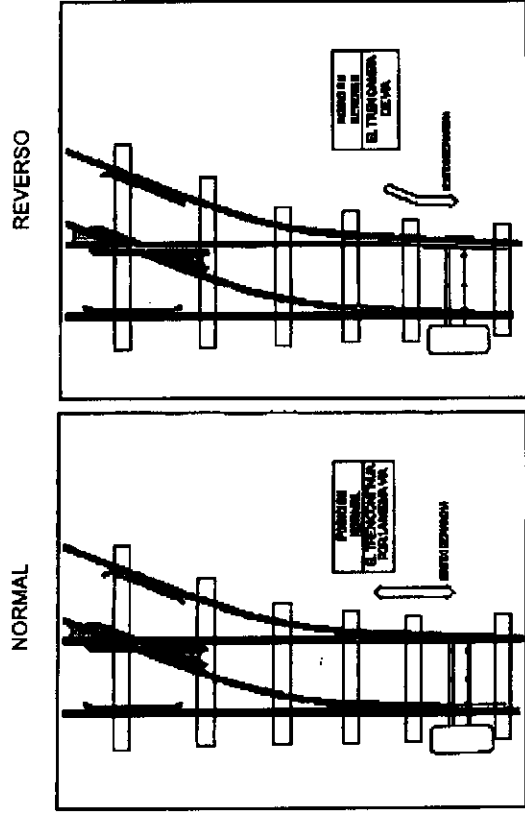


NOTA: Los conductores deben observar velocidad reducida al transponer una sección de cambios

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.1.1.2.- Posición de los cambios
Los cambios adoptan dos posiciones:



JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.1.2.- Señalización

2.1.2.1.- Señales luminosas en zonas de cambios

La señalización del sistema Premetro, consiste en señales luminosas (luz blanca) que adoptan las siguientes posiciones: *horizontal, vertical y oblicua*.

Señal horizontal indica : "Pare".



Señal apagada significa "Pare"

Importante :



El Conductor al notar una señal semiautomática apagada dará de inmediato la novedad al P.C.T. y de mantenerse en tal condición, no avanzará hasta que se haga presente un señalista principal aunque los cambios se encuentren en la posición deseada para la continuidad de la marcha en el itinerario asignado. Una vez en el lugar el agente especializado será quien ordenara al conductor el avance del coche.

Señal vertical indica : "Avance" Cambio normal.



Señal oblicua indica "Avance sobre cruce de cambios en desvío".



Nota:

Las señales ilustradas precedentemente se encuentran ubicadas próximas a la zona de cambio, sirviendo de protección a los mismos y por consiguiente, la señal que brindan debe ser cumplida estrictamente para evitar incidentes que luego perjudican al normal servicio.

2.1.2.2.- Señales con faroles o linternas

- Una señal de linterna en forma de círculo : significa *Pare*.
- Una señal con linterna en forma alternativa vertical : significa *Avance*.
- Una señal amarilla de un farol: Ubicada en cualquier sector de la línea significa:

Precaución.

Por lo tanto el Conductor amoniará la marcha a paso de hombre, hasta haber traspuesto dicha señal.

Se debe interpretar como una señal de detención o de alto a cualquier objeto o luz agitado en forma violenta por cualquier persona que se encontrara en una vía o cerca de la misma, o fuego en la vía.

2.1.2.3.- Señales del Premetro en combinación con Semáforos viales

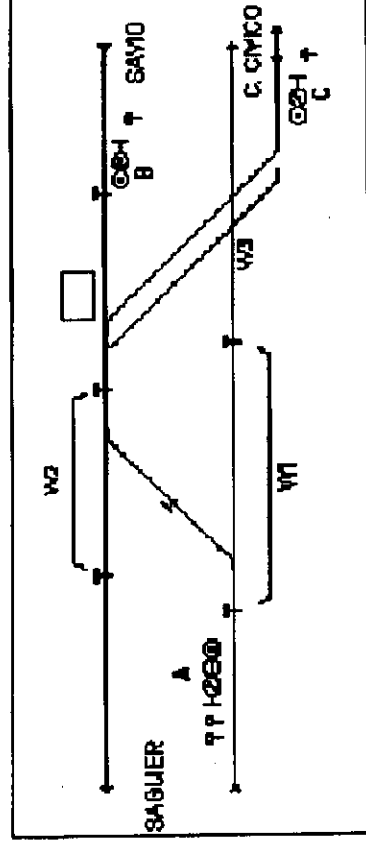
Son aquellas señales que se encuentran sobre calzada o en cruces importantes para circulación de los Coches del Premetro y que funcionan en combinación con los semáforos viales.

El conductor, además de estar atento a las señales propias del Premetro, deberá cuando se encuentre circulando en zona de calzada o en cruces importantes observar la señal de los semáforos viales y en caso de que estos presenten luz amarilla intermitente, en rojo fijo ó apagada por un tiempo excesivamente elevado (mal funcionamiento) circulará por el lugar a velocidad reducida, tocando bocina y con especial atención al tráfico vial.

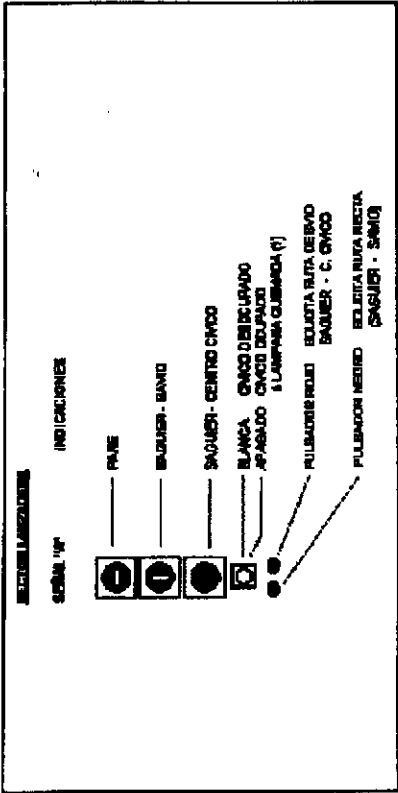
2.1.2.4.- Sector Lanzadera (Premetro)

2.1.2.4.1.- Disposición de las señales

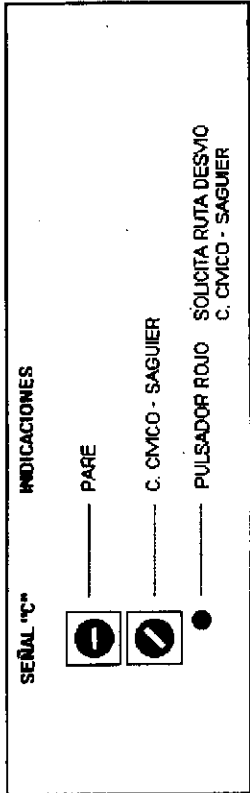
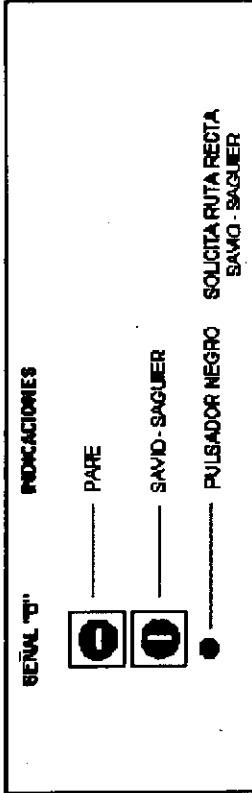
Los conductores de los Coches según el itinerario a cumplir por el servicio asignado, deberán operar los cambios accionando los pulsadores que se encuentran ubicados en la columna de las señales. Las indicaciones ilustradas sobre los distintos procedimientos a adoptar por los conductores, figuran en el siguiente punto (2.1.2.4.2.)



2.1.2.4.2.- Opción para el manejo de itinerarios por medio de pulsadores.
 Los cambios se encuentran en columna de señales "A", "B" y "C" ubicados en zona de cambios de empalme a Estación Centro Cívico.



(1) Consultar al P.C.T. la ubicación del coche anterior, y si la lámpara está quemada, solicitar la normalización

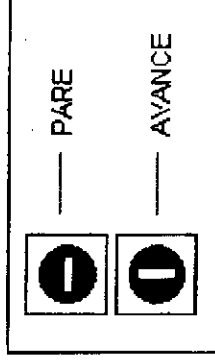


JUAN PABLO PICCARDO
 PRESIDENTE
 S.B.A.S.E.

METROVIAS S.A.
 ALBERTO E. VERRA
 PRESIDENTE

2.1.2.5.- Señales de circulación de los Coches en zona de calzada

Las señales que se ilustran a continuación, ubicadas en zona de calzada trabajan en combinación con los semáforos viales.



Cuando un conductor note falta de luz en una señal que corresponda a la circulación por vía del Premetro o que pueda no estar en correspondencia con el semáforo vial, al margen de adoptar la medida de precaución que corresponda al momento, deberá cursar aviso al P.C.T. para que se dispongan los medios necesarios para su normalización y notificación a los demás Coches en circulación para la observación de precaución en el lugar.

Si no existen señales, los conductores deben respetar los semáforos viales de circulación general.

Importante: Un semáforo vehicular en amarillo intermitente significa circular con precaución.

2.1.2.5.1.- Entrada y Salida de la estación Int.Sagüier

La Avda. Eva Perón que cruza las vías del Premetro en zona de estación Int.Sagüier, cuenta con un semáforo vial que normalmente se encuentra con luz Amarilla titilante y presenta aspecto Rojo para el corte del tráfico vehicular cuando el supervisor oprime un botón ubicado en el P.C.T., con lo cual, luego de realizar el trazado de ruta da la entrada o salida al Coche por medio de la señal que corresponde a la circulación del Premetro.

2.1.2.5.2.- Otros semáforos conjuntos

Otros cruces cuentan con señales Premetro y semáforos viales que actúan en forma combinada de modo automático.

2.1.2.5.3.- Señales particulares

Existen en cruces en el camino de las vías de circulación, donde la presencia del Coche a través de un sensor hace que accione el semáforo vial para detener la circulación vehicular para dar paso al Premetro. A continuación se señalan algunos de los cruces a nivel con tales características.

• **Rotonda de Av. Cruz Y Av. Escalada (JUMBO) :**

En ambas vías el avance del coche acciona el semáforo vehicular ubicado sobre la Av. Escalada, pasando de amarillo titilante a rojo .

• **Entrada y salida de playa estacionamiento supermercado Jumbo**

Funciona en la misma forma que la anterior y además emite una señal acústica.

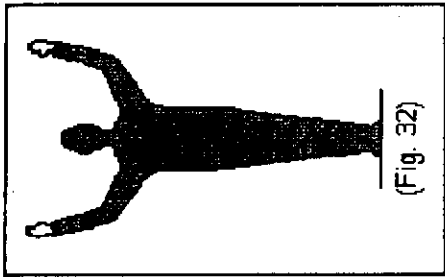
2.1.2.5.4.- Señales en paragolpes de vías terminales (solo para Int. Sagüier)

En los paragolpes de la terminal Int. Sagüier, deberá colocarse durante la noche y en tiempo de niebla un farol proyectando luz roja hacia el lado que se aproxima el coche.

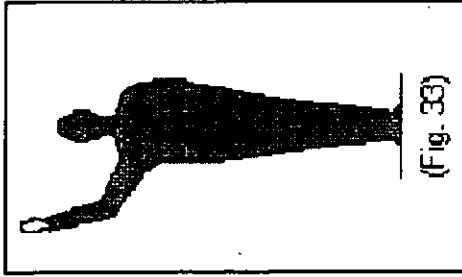
Cuando se estacione algún vehículo en la vía terminal, el farol se colocará en la cabecera de éste.

2.1.2.6. Señales con los brazos

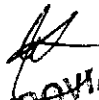
En casos de necesidad, y donde fuera posible su visualización, podrán hacerse las siguientes señales con los brazos :



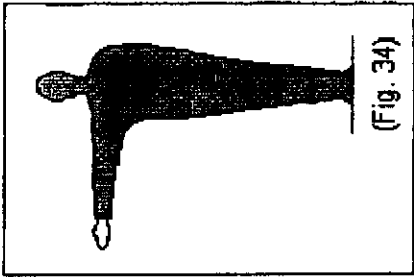
Ambos brazos levantados en alto significa PELIGRO



Un solo brazo levantado en alto significa PRECAUCIÓN


METROWIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.



Un solo brazo extendido horizontalmente por un empleado uniformado o reconocido significa VÍA LIBRE

Nota: Si un conductor, por cualquier causa dejara de ver las señales de brazo que se le venían exhibiendo, deberá parar en el acto.

Las señales de brazo prevalecen sobre las fijas y los conductores les deben acatamiento en ese orden. Las mismas deben ser hechas en forma que resulten perfectamente visibles, el conductor deberá asegurarse que las señales exhibidas son realmente dirigidas a él. Ante cualquier duda, el conductor deberá parar y requerir la aclaración correspondiente.

2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído

A esta clase de señales corresponden aquellas que se efectúan por medio de silbatos, bocinas, chicharras, campanas, campanillas.

Las señales con silbato o bocina que deben emplear los conductores, están determinadas por un código, a través de toques cortos y largos, para las distintas circunstancias en que se adopten.

Coche parado	
Antes de ponerse en movimiento	Uno corto (-)
Para indicar que el coche está detenido en señales semiautomáticas (Int.Seguir)	Uno largo ()
Coche en movimiento	
Para indicar al personal de coches en vías adyacentes, que la vía sobre la cual esta circulando esta obstruida y que debe parar u otra situación de peligro	Tres cortos, repetidos varias veces (--- --- ---)
Como llamado de atención al atravesar cruces, cuando se vean animales o personas en la vía; al aproximarse a curvas; como coche directo al pasar por estación o parada donde no se detiene	Uno largo ()
Cuando el estado atmosférico (Nieblina o fuerte Lluvia), impida ver a una persona a una distancia de cien (100) metros.	Uno largo () Debe ser repetido con frecuencia.
Está prohibido el uso indebido de silbato o bocina.	

Nota: En general los toques de atención serán dados, en lo posible, a una distancia tal del punto de peligro, que aquellos a quienes deben servir de advertencia puedan adoptar las medidas necesarias para evitar un accidente.
Los toques cortos deben durar un segundo y los largos tres segundos.

2.1.2.8.- Significado de pared de taller pintada a rayas negras y amarillas ó rojas y blancas - Prohibido estacionarse
Cuando se circula caminando por los talleres y se visualiza sectores de pared pintada a bastones negros y amarillos ó rojos y blancos, esto indica que en ese sector no está permitido estacionarse debido a que se corre riesgo de ser golpeado por el coche, efecto de barrido de las cajas (zona de ensanchamiento del gallo dinámico).

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

METROWIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

- 2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica**
- 2.2.1.- Operación del puesto de mando central**
En operaciones normales, cuando se produzca una degradación del sistema de alimentación eléctrica de tracción, el operador del Puesto de Mando Central se hallará solamente habilitado a restituir el suministro energético utilizando todas las alternativas disponibles con los dispositivos de seguridad conectados. Cuando se consideren otras alternativas, las mismas serán solamente autorizadas por la jefatura del Depto Alimentación Eléctrica.
- 2.2.2.- Operación sectorial de mandos locales**
Para la operación manual de subestaciones eléctricas que se hallan telecomandadas, se deberá contar con la presencia de un supervisor del Dpto. Alimentación Eléctrica y previa comunicación al operador para registrar en forma fehaciente las maniobras y situaciones.
- 2.2.3.- Operación por medios especiales**
Cuando un dispositivo telecomandable se encuentre en falla o con comando local, esta situación deberá ser adecuadamente notificada al operador y al jefe de operaciones del Depto Alimentación Eléctrica quien efectuará el seguimiento correspondiente para asegurarse la efectiva normalización.
- 2.2.4.- Coordinación con acciones del comando de energía operado desde puesto central o sectorial**
Cualquier maniobra de transferencia de carga entre subestaciones eléctricas deberá ser autorizada por la jefatura del Depto. Alimentación Eléctrica.
- 2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los coches)**
- 2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio.**
Todo material rodante en servicio deberá estar provisto del Certificado de Aptitud Técnica firmado por un profesional de la ingeniería, matriculado en el Consejo Profesional, representante del Concesionario.
- 2.3.2.- Normas generales de circulación**
- 2.3.2.1.- Arranque del coche**
Antes de arrancar, el conductor tomará los siguientes recaudos :
- verificará la finalización del movimiento de pasajeros (descenso y ascenso), para luego proceder a cerrar las puertas
- se asegurará que la señalización y/o la circulación general le permite avanzar previo a la iniciación de marcha hará un toque corto de bocina..
- 2.3.2.2.- Circulación en zona de taller**
En zona del taller, la velocidad no puede exceder la de "paso de un hombre".
- 2.3.2.3.- Circulación en vía principal**
En vía principal, el conductor debe conducir el coche observando las señales que indican los semáforos y a la vez el desarrollo del tráfico vehicular en calzada para evitar posibles accidentes.
El conductor no puede cambiar de itinerario, durante su servicio, sin autorización expresa del P.C.T.

2.3.2.4.-

Comunicación con el P.C.T.

El conductor debe llamar al P.C.T. ante la ocurrencia de un problema con el material rodante (avería, choque, etc.), con los viajeros (caída, enfermedad, etc.), cuando el servicio es interrumpido (congestionamiento de tráfico por ejemplo) o cada vez que sea necesaria una ayuda externa.
El conductor debe llamar al P.C.T. también cuando el servicio se normaliza.
El conductor debe estar en escucha permanente de la radio.

2.3.2.5.-

Velocidad

El conductor debe adaptar la velocidad en función de la disposición del lugar, de las condiciones de tráfico y del estado de las vías.
El conductor debe disminuir la velocidad de marcha y si es necesario detenerse cuando, por razón de congestionamiento, sería peligroso mantener la misma.
El conductor debe detenerse delante de un obstáculo.
El conductor debe detener su coche ante la orden de un agente uniformado y no podrá reanudarla hasta recibir nueva orden del mismo agente para garantizar la seguridad de la circulación o para el cumplimiento de medidas de control policial.
Ningún conductor puede perturbar la marcha de otros vehículos circulando sin razón a velocidad reducida o frenando sin motivo.
El conductor debe circular en zona de curvas a velocidad reducida, debiendo trasponerlas completamente antes de aumentar la velocidad.

Velocidad máxima

Se fija como velocidad máxima de circulación, la de 50 km/h, para tramos rectos, de circulación exclusiva y donde no exista otra restricción.

2.3.2.6.-

Circulación en zona de obras

En las zonas de obras y, en la ausencia de toda limitación de velocidad, el conductor debe siempre marchar a velocidad reducida u otra más restrictiva que fuera establecida.
Toda restricción de marcha que se establezca en caso imprevisto será comunicada de inmediato al Supervisor de servicio, quién hará lo propio con los conductores.
Esta regla de seguridad debe ser respetada, con o sin personal obrero ocupando estas zonas.

2.3.2.7.-

Zona Inundada

Cuando un conductor se acerca a una zona donde las vías están total o parcialmente cubiertas por agua, deberá detenerse y asegurarse que el traspaso sea posible sin riesgo, avanzando en esta zona a velocidad reducida.

Nota: el conductor no cruzará la zona anegada cuando el nivel de la masa líquida supere el nivel superior del riel en 5 (cinco) cms.

2.3.2.8.-

Distancia a observar entre dos coches

Cuando la distancia entre dos coches, circulando en el mismo sentido es inferior a 40 metros, el conductor del segundo coche deberá observar velocidad reducida.
Cuando un conductor observe que el coche precedente está inmovilizado debe detenerse a diez metros de éste.

2.3.2.9.-

Obligación de ceder el paso entre Coches del Premetro

Cuando dos vías se juntan, la prioridad de paso será dada a los coches circulando desde Est. Int. Sagüier hacia Savio o Centro Cívico, a menos que exista orden en contrario del PCT, excepto cuando circulen coches acoplados, en cuyo caso tendrán prioridad los mismos.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.3.2.10.- Maniobras

Todo conductor que debe realizar operaciones de maniobras, antes de ejecutarlas deberá tener presente: avisar al sup de servicio.

- Que la prioridad de paso la tienen los coches que conducen pasajeros.
- Que cuando dos coches se encuentran en una misma zona de cambios, asegurarse que se puede realizar sin riesgo.
- Tratándose de circular en sentido inverso, deberán encenderse las balizas correspondientes y luego cambiar de cabina de conducción e iniciar la marcha.
- Antes de iniciar una maniobra el conductor lo anunciara con un toque de silbato corto.

2.3.2.11.- Vehículos prioritarios

Apenas sea detectada la proximidad de un vehículo prioritario (bomberos, ambulancia, policía, etc.), el conductor deberá ceder el paso. Si es necesario, deberá también detenerse.

2.3.2.12.- Uso de la bocina

El conductor debe tocar la bocina cada vez que lo considere útil para su seguridad, la seguridad de los pasajeros y la de los otros usuarios de la vía pública.

2.3.2.13.- Inmovilización, parada y estacionamiento

Con la expresión "Coche inmovilizado" se designa a un vehículo que se detiene por razones de tránsito o de avería.

Con la expresión "Coche parado" se designa a un vehículo que se detiene en una Parada y/o Estación para el descenso y/o ascenso de los pasajeros.

Con la expresión "Coche estacionado" se designa a un vehículo detenido en un lugar determinado para tales efectos.

Cuando un Coche queda estacionado o inmovilizado, el conductor deberá encender las balizas a efectos de que tal condición sea perfectamente visible por otros conductores

2.3.2.14.- Parada de los Coches

El conductor detendrá el Coche en las Paradas y/o Estaciones previstas en el itinerario a realizar solo si un pasajero desea ascender o descender.

En caso de que el servicio quedara interrumpido en uno de los tramos Centro Cívico o Gral.Savio, el coche desviado deberá igualmente observar todas las paradas que se encuentran sobre el itinerario a recorrer.

Queda terminantemente prohibido observar paradas fuera de los lugares establecidos para el servicio de pasajeros, salvo casos de fuerza mayor.

2.3.2.15.- Cierre y apertura de las puertas

En condición de servicio normal, el conductor debe abrir y cerrar todas las puertas del lado correspondiente a la parada cuando un pasajero manifiesta la intención de subir o bajar del coche.

El conductor no puede abrir las puertas antes de producirse la detención completa del coche.

El conductor puede sólo abrir y cerrar las puertas fuera de las paradas, en caso de fuerza mayor.

En servicio regular, está prohibido circular con una o más puertas abiertas, salvo anomalías producidas en trayecto y siempre que se cuente con personal idóneo para proteger la misma.

Durante el tiempo que un coche debe permanecer estacionado en una terminal a la espera de su horario de partida, el conductor debe permitir el ascenso de todo pasajero (en época invernal, estará permitido esperar con las puertas cerradas, abriéndolas cada vez que le sea requerido).

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

El conductor encenderá las luces del salón cuando las condiciones de iluminación normal sean insuficientes.
La circulación de los coches que no realicen servicio de pasajero lo harán con los faros delanteros, traseros y balizas encendidos y las luces del salón apagadas.

2.3.2.17.- Comportamiento de los conductores ante los peatones

En los cruces no regulados por policías o por semáforos, el conductor debe permitir a los peatones finalizar el cruce. Si es necesario, debe detenerse hasta que ellos finalicen el movimiento.

En los cruces regulados por un policía o por semáforos, aún si la circulación está autorizada en su sentido de marcha, el conductor permitirá a los peatones finalizar el cruce.

Cuando existen sendas peatonales, el conductor deberá parar su vehículo delante de estas, sin invadirles permitiendo la libre circulación de los peatones.

El conductor que dobla a izquierda o derecha, debe ceder el paso a los peatones que han iniciado el cruce de la calle en su mismo sentido (prioridad de paso).

El conductor deberá tocar la bocina y reducir su velocidad cuando pase al lado de un coche, un colectivo o un micro parados para permitir el descenso y ascenso de pasajeros. Si por cualquier razón, los peatones están obligados a circular en las zonas de vías, el conductor deberá reducir su marcha y local la bocina y en el caso que un peatón esté ya en la zona, el conductor deberá marchar a paso de hombre.

El conductor deberá extremar su atención en presencia de niños, ancianos y discapacitados.

El conductor deberá extremar su atención cuando costea una feria o toda otra actividad localizada en proximidad inmediata a la zona de vías.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

2.3.2.18.- Comportamiento de los conductores ante los grupos organizados cruzando las vías

Está prohibido al conductor infringir el cruce, por ejemplo, de :

- un grupo de niños o alumnos supervisados por una persona responsable
- un cortejo fúnebre

2.3.2.19.- Circulación en sentido Inverso

Cuando circunstancias de fuerza mayor haga necesario circular en sentido Inverso sobre una calzada previa autorización del P.C.T., la conducción del Coche debe realizarse desde la cabina delantera según sentido de marcha y con protección policial móvil.

Cuando tal operación deba realizarse en senda independiente, deberá contarse con autorización del P.C.T. y en todo el tramo deberá observarse velocidad reducida y special atención.

2.3.2.20.- Traspaso bajo los seccionales de catenaria

Está prohibido traccionar cuando se produce el traspaso debajo de un seccional de catenaria (separador)

2.3.2.21.- Ubicación del conductor durante la marcha

Durante la conducción, el conductor deberá permanecer en la cabina delantera según el sentido de marcha y no podrá dejar los controles hasta la completa detención del coche.

2.3.3.- Circulación en las vías principales

2.3.3.1.- Autorización de circular en las vías principales

Toda circulación o presencia de un coche, también fuera de las horas normales de explotación en las vías principales, será sólo autorizada por el P.C.T.

- 2.3.3.2.- Indicadores de destino**
Los conductores de los Premetros en servicio de pasajeros utilizarán correctamente los indicadores de destino, verificando el letrero cada vez que salga de una terminal.
- 2.3.3.3.- Coches de servicio : obligación de comunicar al P.C.T.**
Los conductores de los Coches de servicio comunicarán al P.C.T. :
- la hora de salida y de entrada en el taller o cochera
- el itinerario a efectuar
- 2.3.3.4.- Prohibición de circular por vía contraria**
Salvo que se reciban órdenes expresas, está terminantemente prohibido circular por vía contraria.
- 2.3.4.- La salida y la entrada al taller o cochera**
- 2.3.4.1.- Premetro : Comunicar la salida al P.C.T.**
El taller comunicará, dentro de lo posible, una hora antes de la salida de un coche.
- 2.3.4.2.- Hora de presentación a tomar servicio**
Los conductores deberán presentarse ante el Supervisor de Servicio con asiento en estación Int.Sagüier con antelación de 5 minutos a la hora asignada para cumplir con el servicio previsto. En tal acto, el Supervisor comunicará las novedades que correspondan para el desarrollo normal de las actividades asignadas a cada agente y en especial las restricciones de marcha que deben ser observadas.
- 2.3.4.3.- Deficiencia en un coche**
Ante deficiencias en un coche y, que por ellas no permita que la unidad preste servicio, el conductor titular quedará a órdenes del Supervisor de Servicio
- 2.3.4.4.- Ausencia del personal**
Cuando, por enfermedad u otra causa, un empleado se encuentre imposibilitado para tomar servicio, deberá avisar a su Superior inmediato con la anticipación necesaria para permitir que se hagan los arreglos pertinentes para reemplazarlo y evitar que el servicio se recienta.
- 2.3.4.5.- Anomalía a la salida de un coche para prestar servicio.**
El Conductor que notara cualquier desperfecto, deficiencia u avería en el Coche que pueda perturbar la salida, deberá comunicar la novedad de inmediato al P.C.T. para que se tome la disposición que corresponda.
- 2.3.4.6.- Primeras circulaciones**
Diariamente, como medida de seguridad, los conductores al recorrer las vías, con el primer coche circulando en cualquier tramo de vías principales, deberán observar mayor atención a la conducción, circulando a menor velocidad que la habitual, siempre y cuando no haya pasado por el sector un coche piloto (Coche especial sin pasajeros destinado al reconocimiento de la línea después de finalizadas las tareas de mantenimiento o de obras antes de reiniciar el servicio).
- 2.3.4.7.- Entrada en el taller o cochera**
El conductor circulará de acuerdo a las instrucciones del taller o cochera a la entrada y se dirigirá a la posición prevista para el estacionamiento.
- 2.3.4.8.- Apagar el coche**
El conductor apagará el coche conforme a las instrucciones correspondientes.

2.3.5.- Ascenso y descenso de los coches en movimiento
No está permitido al personal subir ni bajar de los coches en movimiento.

2.3.6.- Llegada a la terminal

El conductor al llegar al punto terminal del itinerario, deberá realizar el siguiente procedimiento:

- frenar el coche y retirar las herramientas de control,
- cerrar puertas y ventanas de la cabina de conducción,
- verificar al trasladarse hacia el otro puesto de conducción que no haya ninguna anomalía en el salón,
- asistir el puesto de conducción para una salida inmediata,
- si se debiera ausentar del coche deberá:
 - retirar las herramientas de control, ó
 - solicitar al Supervisor su reemplazo para asegurar la continuidad del servicio.

2.3.6.1.- Orden de salida de la cabecera - Intendente Saguler

Los conductores recibirán la orden de partida emanada del Supervisor de Servicio, quien la anunciará con 20 segundos de anticipación mediante un toque de timbre.

2.3.6.2.- Orden de salida después de una reparación del coche

El especialista de Material Rodante que haya intervenido un Coche por problemas técnicos que impedian la circulación, es la única persona responsable de comunicar luego de la reparación, que el vehículo se encuentra nuevamente en condiciones de volver al servicio.

2.3.7.- Cabina de conducción del coche

2.3.7.1.- Vigilar la cabina de conducción

La cabina de conducción del coche no puede ser abandonada durante el servicio salvo:

- en caso de necesidad absoluta y después de haber firmado debidamente el coche y retirado las herramientas de control
- en el momento del cambio de puesto de conducción
- para verificar el coche antes de su ingreso al taller o cochera.

2.3.7.2.- Acceso a la cabina de conducción

Queda terminantemente prohibido viajar en la cabina de conducción al personal y funcionarios de cualquier jerarquía, si no poseen un documento oficial que los habilite para ello.

2.3.7.3.- Identificación de las personas

El conductor podrá solicitar la identificación de toda persona a la que no conozca personalmente.

2.3.7.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina

El máximo de personas que pueden viajar simultáneamente en la cabina de conducción son dos, incluido el conductor.

2.3.7.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto

En caso de desperfectos, tiene prioridad para viajar el personal técnico y, si se encuentra el Entrenador de Escuela o Instructor de Conductores, éste se hará cargo del manejo y el conductor saldrá de la cabina.

2.3.7.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones

El jefe de más alto nivel presente en la cabina es responsable de la aplicación de estas instrucciones.

METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

2.3.7.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción

Está estrictamente restringido viajar en la cabina de conducción de los coches en servicio, acompañando al Conductor. Solamente se podrá hacer por razones de servicio que hagan imprescindibles acceder a dicha cabina y conformándose a las instrucciones de servicio vigentes. Será considerada falta grave el incumplimiento de estas instrucciones de servicio, total o parcialmente.

2.3.7.8.- Verificaciones en la cabina

El conductor cuidará que las cabinas de conducción del coche estén en orden, que todos los accesorios queden en el lugar asignado y que las puertas de cada cabina queden cerradas como así también las ventanas, cuando se retira de la misma.

Nota : Está terminantemente prohibido conducir con la puerta de comunicación entre la cabina de conducción y el salón de pasajeros abierta.

2.3.8.- Elementos para casos de emergencias

Todos los Coches que salgan a servicio deben estar provistos de los siguientes elementos para casos de emergencias:

- 1 manta/luengo
- 1 barra de acople

Es obligatorio el conocimiento de la utilización de los mencionados elementos como así también su localización en el Coche. La carencia de alguno de estos elementos debe ser notificada al Supervisor de Servicio inmediatamente.

2.4.- Vehículos de servicio interno (no asignado a un servicio de pasajeros)

2.4.1.- Circulación en las vías principales

2.4.1.1.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales

Los conductores de vehículos de servicios deben anunciar al P.C.T. la entrada y la salida de las vías principales.

2.4.1.2.-

Compatibilidad de la circulación de coches con pasajeros y vehículos de servicio
Queda establecido que durante el horario de servicio de coches con pasajeros no estará permitida la circulación de otro tipo de vehículos, salvo en los casos que siguen:

Coches piloto o de pruebas : los coches piloto o de pruebas circularán sólo con la autorización del P.C.T. y cuando su circulación no genere alteraciones en el servicio de pasajeros.

Vehículos de trabajo, autovías o vehículos especiales : es solamente autorizada fuera de las horas de explotación, salvo razón grave o de emergencia. En este caso, y sólo con la debida autorización del P.C.T., el vehículo de trabajo no podrá salir sin estar acompañado de un mecánico o técnico capaz de solucionar todo problema que puede ocurrir durante la marcha en las vías principales.

2.4.2.-

Maniobras de coches

El conductor efectuará todas las maniobras de coches ordenadas por el Supervisor de Turno, con quien deberá colaborar para el normal desenvolvimiento de la línea. Se abstendrá de realizar maniobras sin la orden del referido superior.

Antes de efectuar cualquier maniobra alertará con un toque de bocina o silbato del coche y la marcha se hará a velocidad reducida.

Al maniobrar deberá poner especial atención a los efectos de evitar accidentes o desperfectos.

Si existe una señal, antes de transponerla observará que la ruta a seguir esté de acuerdo con la orden recibida.

Si debiera efectuarse una maniobra "anormal" por orden superior o como recurso de última instancia, el conductor se ajustará a las instrucciones del Señalista Principal, que estará presente en el lugar.

A fin de no entorpecer el desenvolvimiento de la línea, los coches deberán ser retirados rápidamente de las vías principales.

En los coches de maniobras están solamente autorizados para viajar el mecánico de coches y personal superior.

Capítulo 3.- De la marcha de los coches

3.1.-

Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal

3.1.1.-

Comunicar las anomalías a los relevos

El relevo de los conductores se debe hacer lo más rápido posible, pero deberá al mismo tiempo, permitir al conductor relevado comunicar las anomalías eventuales.

3.1.2.-

Hora de presencia de los relevos

El conductor de relevo debe estar presente 5 minutos antes de la hora de relevo.

3.1.3.-

Conductor no relevado

Si un conductor no es relevado y el Supervisor de Servicio no dispone de personal, el conductor a relevar deberá hacer un viaje ida y vuelta más.

3.1.4.-

Cochete cancelado

El conductor de un Coche cancelado se pone de inmediato a disposición del Supervisor de Servicio.

3.2.-

Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas)

Los Conductores deben obedecer las órdenes dadas por los P.C.T., Supervisores de Servicio u otro jefe de la Gerencia de Tráfico, con el objeto de garantizar la ejecución de una medida en forma inmediata, segura y eficaz.

3.3.-

Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acaalamiento

Es obligación del personal superior y de supervisión emitir órdenes que no contradigan las normas operativas del presente Reglamento. En casos de extrema necesidad, y debiendo realizar ante su Superior la correspondiente justificación, el personal citado podrá a su entera responsabilidad dar órdenes especiales.

En estos casos el personal receptor de las mismas debe acatarlas, salvo que la seguridad se vea amenazada.

METROVIA S.
ALBERTO E. VERA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

3.4.- Personal necesario en estación Int.Sagular. Su función.

Agentes de control de evasión:

Es el personal encargado de controlar el ingreso de los clientes de la Empresa, cuidando el estricto cumplimiento de la compra e ingreso en molinete de la ficha de pasaje, como así también el control de las franquicias. Cumple asimismo funciones de personal primario de seguridad

Boletero:

Es el personal de contacto que tiene a su cargo el expendio de fichas de pasaje a los clientes de la Empresa.

Supervisor de Boleterías:

Es el personal que tiene a su cargo los boleteros y los agentes de control de evasión.

3.5.- Dotación de un Coche "Premetro"

La dotación esta compuesta de un Conductor quien tiene la conducción del coche.

3.6.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias

3.6.1.- Comunicaciones entre el conductor y el P.C.T.

- el conductor utilizará los siguientes medios de comunicaciones con el P.C.T.:
 - radio
 - teléfonos públicos
- las comunicaciones deben ser concisas y claras.
- el conductor debe informar al P.C.T. de todas las anomalías que se producen, por ejemplo:
 - en el coche a cargo
 - en señales, cambios, vías, líneas aéreas, alimentación eléctrica
 - en el servicio de circulación contraria o instalaciones
 - por accidentes, inundaciones, incendios, en actitud de pasajeros.

Nota : toda comunicación relativa a la seguridad se repite siempre.

3.6.2.-

Coches detenidos. Su conductor no puede comunicarse con el P.C.T.

Si el conductor de un coche detenido no puede comunicarse con el P.C.T. vía radio, deberá llamar la atención de un conductor que circule en sentido inverso o esperar la llegada del Coche que lo sigue en el sentido de circulación para lograr comunicación.

3.6.2.1.- Todo conductor que observe un coche detenido en la otra vía debe:

- detenerse a nivel de la cabina del conductor para verificar las causas de esa detención
- comunicarse con el Supervisor de Servicio si es necesario
- dar ayuda a su colega si se justifica.

3.6.2.2.- Todo conductor circulando con un coche posterior a un coche detenido debe:

- acercarse al coche detenido y verificar la causa de la detención
- comunicar los datos al Supervisor de Servicio
- dar ayuda a su colega
- esperar la llegada de un supervisor o un mecánico para acoplar los coches si se necesita.

3.7.-

Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidentes (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor)

En caso de producirse un incidente/accidente importante en las instalaciones de la Empresa, ésta dará aviso a los distintos servicios externos como el SAME, Bomberos, Policía Federal, etc., pero continuará siendo responsable sobre los pasajeros y sus instalaciones. El plan de emergencias elaborado por la Empresa necesitará la colaboración de los diversos servicios externos que puedan intervenir en sus instalaciones.

El objetivo de este plan es definir las disposiciones generales y particulares a tomar cuando el incidente/accidente mayor requiera la participación de un gran número de intervinientes.

Este plan está compuesto por:

- el plan general de emergencias: incluye los principios básicos comunes a cada servicio, externo o interno.
- los planes particulares: detalla para cada uno de los servicios involucrados, internos o externos, los procedimientos a desarrollar durante la intervención.

El Plan General de Emergencias incluye los siguientes puntos:

- Las definiciones y procedimientos de alarma y alerta, la ubicación y la determinación del riesgo.
- Las definiciones y delimitación de las diferentes zonas determinadas en caso de incidente/accidente mayor.
- La misión de cada servicio interviniente.
- Los procedimientos a realizar por cada servicio interviniente.

3.8.-

Precauciones a tomar en caso de maniobras de la línea de alimentación eléctrica

3.8.1.-

Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas

En todas las subestaciones (S.E.) deberá estar a la vista el listado del personal autorizado a solicitar reposición de corriente y los procedimientos relativos a las maniobras eléctricas.

3.8.2.-

Cortes y reposiciones de corrientes a horas convenidas de antemano

Se prohíben los cortes y reposiciones de corriente a horas convenidas de antemano

3.8.3.-

La reposición de corriente

La reposición de corriente se efectuará únicamente por el agente autorizado que solicite el corte, o a quien éste hubiera designado (siempre que se trate de personal autorizado) como su único reemplazante, avisando en tal sentido al Operador de la subestación.

3.8.4.-

Libro de Guardia de las subestaciones

El Operador de la S.E. asentará en el libro de Guardia todas las alternativas que hagan al corte y reposición de corriente.

3.8.5.-

Agente autorizado imposibilitado de pedir la reposición de la corriente

Cuando por razones de fuerza mayor, el agente autorizado que haya solicitado el corte, se vea imposibilitado de pedir la reposición, el agente autorizado que lo sustituya, a fin de reponer la energía deberá hacerse presente en la subestación, para asentar y firmar en el libro de Guardia, la solicitud de reposición de corriente y los motivos de ese proceder. En este caso, cuando la alimentación de corriente a una línea determinada provenga de dos o más subestaciones, bastará que la solicitud de reposición quede asentada en el libro de Guardia de una sola de las subestaciones, aclarando los alcances de la reposición; el Operador comunicará la novedad a las otras subestaciones involucradas en las maniobras de reposición de corriente, en un todo de acuerdo con los alcances de la reposición solicitada.

3.8.6.-

Apertura y reposición automática de un interruptor

Ante la apertura y reposición automática de un interruptor el Operador deberá comunicar la novedad al Supervisor y anotar la misma en el libro de Guardia de la S.E.

METROMAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

3.8.7.- Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito

En el caso de la apertura de un interruptor y la permanencia del cortocircuito al operador informará telefónicamente al P. C. T. y luego a su Supervisor. Una vez que recibe el aviso de normalización en el sitio, al repone el interruptor, una vez superado el inconveniente, el operador anotará en el libro de la Guardia de la S.E. e informará los horarios al Supervisor, quien se encargará de averiguar la causa de la apertura y volcará la información en el libro de Guardia.

3.8.8.- Solicitud de corte de la corriente ante una emergencia

Ante una EMERGENCIA, cualquier agente de la Empresa, previa identificación y dar el número de teléfono del cual llama, podrá solicitar el corte; el Operador de S.E. verificará la llamada telefónica y efectuará el corte. De inmediato comunicará la novedad a sus superiores y el personal autorizado será el único facultado para repone la energía.

3.8.9.- Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones

Se recuerdan las normas de seguridad para trabajar en las instalaciones :

- *1.- Corte efectivo de todas las fuentes de tensión
- *2.- Bloqueo de los aparatos de corte
- *3.- Verificar ausencia de tensión
- *4.- Puesta a tierra y de cortocircuito
- *5.- Señalizar la zona de trabajo

3.9.- Precauciones para la detención de Coches

- Antes de abandonar un Coche en vías de estacionamiento, el Conductor tiene la obligación
 - de verificar que este correctamente señalizado (luz de emergencia y balizas encendidas)
 - retirar las herramientas de control del puesto de conducción.

Capítulo 4 - De la gestión de los incidentes

4.1.- Prámbulo - Los incidentes : sus causas y los medios a utilizar

Cada incidente puede tener origen en distintas causas muy diferentes. Lo que cuenta ante todo, es conocer bien la situación a fin de remediarla lo más rápidamente posible, con miras a mantener el objetivo del servicio al cliente, en condición de seguridad.

Cuando ocurre un incidente, habrá siempre varios medios a utilizar para retornar a una situación normal. Cualquier accidente exige medios provenientes de horizontes muy diferentes, con una constante, es siempre a partir del servicio de tráfico que se iniciará la acción. Cuanto más rápida y eficazmente se emprenda esta acción, menores serán las perturbaciones en la circulación de los Coches y el servicio al cliente.

4.2.- Diferenciar las prioridades en intervenciones

- Las prioridades, en orden, son las siguientes :
- seguridad de las personas y de los bienes
 - intervención propiamente dicha
 - regulación del Tráfico
 - informar a los pasajeros
 - informar a la Gerencia

4.3.-

Los responsables de guardia

Con el fin de asegurar un encuadre permanente, previendo casos graves o no habituales, existe un rol de guardia por área operativa (Tráfico, Material Rodante, Instalaciones Fijas y Seguridad). En caso de incidente, el responsable respectivo se trasladará al lugar del hecho si su presencia fuese necesaria y redactará un informe para su Gerente.

El P.C.T. depende directamente de su responsable de guardia.

Autoridad : El Responsable de guardia representa la más alta autoridad de su área y es el árbitro de cualquier conflicto que pueda sobrevenir.

4.4.-

El Jefe de Incidente de Tráfico

El jefe de incidente de Tráfico es el primer jefe de la Gerencia de Tráfico que interviene en el lugar de un incidente.

Sus misiones son cuádruples :

- contacto constante con el P.C.T.
- coordinar las acciones necesarias con los diversos responsables que intervienen en el lugar
- antes del restablecimiento, verificación, en el lugar, de que nada lo impide reunir las diversas informaciones a fin de establecer un informe detallado que permita conocer las eventuales anomalías de un procedimiento.

El jefe de la Gerencia de Tráfico, a partir del nivel de Supervisor de Servicio, que haya arribado primero al lugar, asume esta misión hasta el final del incidente.

Nota : cuando un jefe de más alto nivel llega al lugar, deja actuar a su inferior y sólo interviendrá cuando la seguridad de los bienes y/o de las personas pudiera verse amenazada o cuando las medidas tomadas amenazan con desorganizar gravemente el servicio.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

4.5.- Procedimientos a seguir por el conductor

4.5.1.- Servicio interrumpido : Acciones básicas

Primeras acciones

- Determinar el tipo de problema encontrado
 - Llamar inmediatamente al P.C.T.
 - Intentar por todos los medios disponibles de solucionar el problema
 - Cumplir las instrucciones del P.C.T.
 - Si se justifica, dar informaciones a los pasajeros a bordo del coche.
 - Si se justifica evacuar el coche.
 - Coche con pasajeros inmovilizado entre dos paradas : permitir el descenso de los pasajeros. Proceder :
 - asegurarse que el lugar y el tránsito lo permiten sin riesgo
 - invitar a los pasajeros a descender por la puerta delantera
 - supervisar el mismo, dar ayuda si es necesario
 - Mantenerse a la escucha del P.C.T. y cumplir sus instrucciones
- Nota:** cuando el jefe de incidente de tráfico se presente, es con quien el conductor deberá operar y mantenerse a su disposición

Restablecimiento

- El conductor, salvo presencia de un jefe de incidente, informa de inmediato al P.C.T.
- También, el conductor avisará a los pasajeros, si se justifica
- El conductor redactará un informe relativo al incidente. Redacción del informe : después de la normalización del incidente, el conductor transmitirá al jefe de línea un informe detallado, si se justifica. La manera de comunicar éstos será siempre la misma :
 - fecha del hecho,
 - apellido, nombre, legajo
 - lugar preciso + si tráfico involucrado : sentido de marcha
 - identificación : legal(ies) del (los) actor(es) y si hay coche(s) involucrado(s) : n°(s) de coche(s), n°(s) de servicio(s)
 - duración : hora del inicio del incidente y hora de la finalización del mismo
 - causa : muy reducida (Ej. : suicidio, descarrilamiento, incendio, etc)
 - si se justifican : detalles de la causa
 - medidas tomadas, intervinientes : bomberos, P.F., MF/Vías, etc.
 - notas : es decir anécdotas especiales, avisos de responsables MF, MR, ES y/o Tráfico de guardia, noticias de los terceros
 - etc...

4.5.2.- Inundaciones

- Deberá ajustarse el procedimiento a lo dispuesto en el punto 2.3.2.7 y se considerará como servicio interrumpido (ver punto 4.5.1.)

4.5.3.- Falta de suministro de energía

Primeras acciones

- Considerando que el suministro de energía no se repuso automáticamente y que la formación no produjo desperfectos :
- Ante la eventualidad, bajar pantógrafo
- Comunicarse con el P.C.T. para que le informe sobre reposición de energía
- Una vez repuesto el suministro de energía, iniciar la marcha a paso de hombre hasta traspasar 1 seccional de catenaria

4.5.4.- Suicidio o caída bajo un coche

Primeras acciones

- Llamar inmediatamente al P. C. T. y precisar si la víctima se encuentra bajo el coche
- Bajar el pentágono
- Evacuar el coche
- Si es posible, dar ayuda a la víctima
- Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.1.

4.5.5.- Pasajero enfermo, herido o fallecido en un coche

Primeras acciones

- Actuar de la manera siguiente :
 - Terminal Int. Seguridad : bajar la víctima al andén y pedir la intervención del personal de estación o Jefatura de Tráfico presente hasta la llegada de los socorros.
 - Otro lugar : dirigirse a la terminal más próxima
 - Imposible : proceder como para un servicio interrumpido
- Llamar lo más rápido posible al P. C. T. y precisar el lugar de encuentro con los socorros
- Si es posible, dar ayuda a la víctima
- Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.1.

4.5.6.- Conductor enfermo o herido en un coche

Primeras acciones

- Llamar al P. C. T. (precisar donde se encontrará con los socorros).
 - a) Aún puede conducir :
 - ir hasta la terminal
 - b) No puede conducir :
 - proceder como para un servicio interrumpido (ver punto 4.5.1.)
- Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.1.

4.5.7.- Choque entre 2 coches o con terceros. Descarrilamiento.

Primeras acciones

- Determinar si es posible :
 - la cantidad de heridos y la gravedad de las heridas
 - si hubo descarrilamiento, cuántas bogies descarrilados.
 - si hay personas encerradas o atrapadas
- Alertar al P. C. T.
- Evacuar el coche
- Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.1.

4.5.8.- Alerta de bomba

Primeras acciones

- Descubrimiento de un paquete sospechoso :
 - Evacuar el coche
 - Alertar al P. C. T. y acatar sus instrucciones
- Exposición sin advertencia :
 - Alertar al P. C. T.
 - Proceder como para un incendio, precisando de que se trata de una explosión.

METROVIAS S. A.
ALBERTO E. VERA
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

4.5.9.- Incendio en las cercanías de las vías (perturbando el Tráfico)

Primeras acciones

a) Incendio benigno

Es decir si es posible apagarlo con medios propios CON CERTEZA:

- Apagarlo

- Avisar al P.C.T.

Si el servicio se interrumpe : Proseguir con acciones básicas (ver punto 4.5.1.)

b) Incendio grave O EN CASO DE DUDA :

No entrar en la zona del siniestro y comunicarse de inmediato con el P.C.T.

Si coche inmovilizado en la zona :

- alertar al P.C.T.

- evacuar a los pasajeros

- bajar el pantógrafo

- apagar el coche

luego, luchar contra el fuego *sin poner su vida en peligro*

Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.1.

4.5.10.- Incendio en un coche

Primeras acciones

a) Incendio benigno

Es decir si es posible apagarlo con medios propios CON CERTEZA:

- Apagarlo

- Avisar al P.C.T.

Si el servicio se interrumpe : Proseguir con acciones básicas (ver punto 4.5.1.)

b) Incendio grave O EN CASO DE DUDA

alertar al P.C.T.

- evacuar a los pasajeros

- bajar el pantógrafo

- apagar el coche

luego, luchar contra el incendio, *sin poner su vida en peligro*.

Proseguir con acciones básicas : ver punto 4.5.1.

Nota:

No se usará, en lo posible, agua para extinguir un incendio en instalaciones fijas o material rodante. Si fuera necesario hacerlo, deberá asegurarse previamente que la corriente eléctrica ha sido interrumpida

TITULO IV - NORMAS GENERALES

Capítulo 1.- Patrón horario

Es obligación del Supervisor de Servicios llamar a la Guardia de Emergencias con el fin de requerir de la misma la "Hora Oficial". Esta tarea deberá ser realizada cuando el Supervisor de Servicios comience su turno de trabajo.

Una vez obtenida la información, se deberá del Supervisor mencionado corroborar la hora que indica el reloj de su cabina, el que será considerado como patrón. En caso de verificarse diferencias entre la hora oficial y la que marca el reloj considerado como patrón, el Supervisor debe modificar inmediatamente el mismo, además de asentar lo ocurrido en el Libro de Comunicaciones.

Queda establecido que cada vez que deba informarse un hecho con su horario de ocurrencia se referenciará siempre a la hora indicada por el reloj patrón.

En aquellos casos en que por razones de servicio o por fuerza mayor el Supervisor no pueda realizar la llamada telefónica a la Guardia de Emergencias en el momento antes indicado, lo hará durante su turno de trabajo, pero por lo menos deberá existir una comunicación por cada turno. En el momento de hacerse efectiva la comunicación el Supervisor deberá dejar asentado el hecho en el Libro de Comunicaciones.

Es obligación del Supervisor a cargo de la Guardia de Emergencias efectuar un llamado a la Hora Oficial (teléfono 113) por lo menos una vez al día.

Con la información recibida, deberá corroborar la hora que indica el reloj patrón de la Guardia de Emergencias, y hacer las correcciones al mismo en caso de ser necesario. Esta situación deberá ser asentada en el Libro de Comunicaciones de la Guardia.

Deberá también dejar asentado en el Libro de Comunicaciones de la Guardia, cada vez que un Supervisor de Servicios requiera la Hora Oficial, consignando Nombre y Apellido del solicitante, línea y hora.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

Capítulo 2.- Comportamiento del personal en general y en su atención al público

Normas vigentes y de estricto cumplimiento que deben observarse al tomar y durante la prestación del servicio.

- 2.1.- Presentación y aseo**
- 2.1.1.- Uniforme**
Debe presentarse al servicio con el uniforme reglamentario completo.
- 2.1.2.- Credencial**
Debe tener colocada la Credencial de la Empresa en lugar visible.
- 2.1.3.- Horario**
La presentación se hará con una anticipación de 5 minutos al horario asignado por diagrama ó bien por la planilla suplementaria.
- 2.1.4.- Aseo general**
Se presentará afeitado ó con la barba, bigote y cabello prolijamente recortado (ó recogido) y con el calzado en buenas condiciones.
- 2.1.5.- Prohibición de fumar, leer, comer o beber.**
Al personal le está prohibido fumar, leer, comer o beber durante la prestación del servicio, salvo en horas de descanso y en lugares que la empresa tiene habilitados para tal fin.
- 2.1.6.- Ordenes emanadas del superior**
Todos los agentes están obligados a cumplir las órdenes impartidas por el personal superior.
- 2.1.7.- Practicantes**
Aun cuando el agente tenga a su cargo practicantes, continuará siendo el único responsable de la función que desempeña.
- 2.2.- Conducta con el público**
- 2.2.1.- Trato cortés**
Es deber de todo agente observar en su trato con los clientes, la mayor cortesía.
- 2.2.2.- Incidente con el cliente**
Se debe evitar toda clase de discusiones e incidencias con el cliente.
- 2.2.3.- Identidad**
Cuando algún cliente lo solicite, es obligación del agente suministrar su identidad.
- 2.2.4.- Interrogantes del público**
El personal evacuará los interrogantes de los clientes, relacionados con el servicio.
- 2.2.5.- Conversaciones de carácter general.**
El personal debe evitar entablar diálogos de carácter general con el cliente.
- 2.2.6.- Prohibición de fumar**
El personal le solicitará al cliente que se abstenga de fumar en los coches.

2.2.7.-

No videntes con perros lazarillos
Está autorizado el viaje en los Premetros de personas no videntes acompañados de perros lazarillos.
Los agentes deberán extremar las medidas para facilitar el ascenso y descenso del no vidente.

2.2.8.-

Mujeres embarazadas, discapacitados y personas mayores de edad.
Es deber de todo agente dar una atención preferencial a las señoras embarazadas, los discapacitados y las personas mayores de edad.

2.2.9.-

Objetos encontrados
Todo equipaje, dinero, valores, etc., encontrado por el personal en los Cochets, estaciones, paradas o terreno de la empresa, debe ser entregado inmediatamente al Supervisor de Servicio quien adoptara las medidas de resguardo y administrativas que correspondan.


METROVIAS S.A.
ALBERTO E. VERRA
PRESIDENTE


JUAN PABLO PICCARDO
PRESIDENTE
S.B.A.S.E.

TITULO V - NORMATIVAS BASICAS A CUMPLIR POR LOS PASAJEROS

Las siguientes normas, que deberán estar a la vista del público en estación Sagüier y coches, de cumplimiento obligatorio en la línea Premetro, deben ser respetadas por los señores pasajeros con el objeto de poder brindar un eficiente y seguro servicio.

El personal de Metrovías deberá hacerlas cumplir en todo momento.

Por estas razones de seguridad personal, tome de la mano a los niños en andenes y paradas.

- Está prohibido correr en zona de andenes y paradas.

- Está prohibido el cruce de las vías y transitar por las mismas en zonas vedadas.

- Arrojar los residuos en los cestos destinados a tal fin.

- No está permitido fumar en coches.

- Se debe permitir el descenso de pasajeros antes de ascender a los coches.

- No ascender ni descender de los coches una vez iniciado el cierre de las puertas.

- Recordar que el toque de silbato o chicharra indica el inminente cierre de las puertas.

- Está prohibido impedir, total o parcialmente, el cierre de las puertas.

- No apoyarse en las puertas de los coches.

- Está prohibido consumir comestibles y bebidas en el Premetro

- En todos los coches existen asientos reservados para señoras embarazadas y discapacitados, personas que tienen prioridad en su uso.

- Está prohibido viajar con animales, salvo el caso de no videntes con perros lazarillos, los que tendrán el bozal cobocado.

- El uso indebido del dispositivo de freno de emergencia del salón de los coches está penado por Ley.

- Está prohibido viajar con bicicletas.

- No se admitirá la entrada de personas portadoras de bullos u otros elementos que puedan causar molestia a los demás pasajeros.

- No se admitirá la entrada de aquellas personas que pretendan hacerlo con materiales inflamables o explosivos, como así tampoco con mercaderías que despidan malos olores.

- Un libro de quejas, a la disposición del público, existe en boletería principal de la estación Intendente Sagüier, terminal de la línea Premetro.

- Además, todo pasajero podrá realizar sus quejas, reclamos o sugerencias en el Centro de Atención al Pasajero (C.A.P), en forma personal, por correo o telefónicamente.

- A tal efecto, la Empresa comunicará en forma fehaciente (cartelería, campañas publicitarias, mensajes por los sistemas de difusión audiovisuales disponibles, etc.), la metodología para realizar una queja, los lugares destinados a tal fin y los teléfonos respectivos.