

# REGLAMENTO OPERATIVO

## LÍNEAS: A – B – C – D – E – H





## CONTENIDO

TÍTULO I - PREÁMBULO .....	4
CAPÍTULO 1.1.- OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	4
Art. 1.1.1.- OBJETO DEL REGLAMENTO OPERATIVO DE LA EMPRESA .....	4
Art. 1.1.2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN .....	4
CAPÍTULO 1.2.- DISTRIBUCIÓN DE LA NORMATIVA, MODIFICACIONES, Y CONSERVACIÓN .....	4
Art. 1.2.1.- DISTRIBUCIÓN DEL REGLAMENTO OPERATIVO .....	4
Art. 1.2.2.- MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO OPERATIVO Y CONSERVACIÓN .....	5
TÍTULO II - SUSTENTO DEL R.O. ....	6
CAPÍTULO 2.1.- OBLIGACIONES DEL PERSONAL QUE LO UTILICE.....	6
CAPÍTULO 2.2.- DEBERES DEL CONCESIONARIO .....	6
TÍTULO III - ESTRUCTURA OPERATIVA .....	8
CAPÍTULO 3.1.- ÁREA EN QUE SE APLICA EL R.O. ....	8
CAPÍTULO 3.2.- IDENTIFICACIÓN DE LOS LUGARES EN QUE SE REALIZAN OPERACIONES.....	8
CAPÍTULO 3.3.- IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SE UTILIZAN.....	12
CAPÍTULO 3.4.- IDENTIFICACIÓN DE LOS MEDIOS NECESARIOS PARA EL MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS .....	12
CAPÍTULO 3.5.- DETERMINACIÓN DEL PERSONAL NECESARIO PARA LAS OPERACIONES.....	13
Art. 3.5.1.- GERENCIA DE TRANSPORTE Y ATENCIÓN AL USUARIO .....	13
Art. 3.5.2.- GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA .....	15
Art. 3.5.3.- GERENCIA DE MATERIAL RODANTE.....	16
Art. 3.5.4.- GUARDIA DE EMERGENCIAS (GE) Y PUESTO CENTRAL DE SEGURIDAD (PCS).....	16
CAPÍTULO 3.6.- MODO DE ATENCIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO .....	18
TÍTULO IV - NORMAS OPERATIVAS.....	19
CAPÍTULO 4.1.- DEL PERSONAL.....	19
Art. 4.1.1.- CAPACIDAD IMPRESCINDIBLE PARA CADA ACTIVIDAD.....	19
Art. 4.1.2.- EQUIPAMIENTO IMPRESCINDIBLE PARA CADA FUNCIÓN .....	21
Art. 4.1.3.- ACTOS OBLIGATORIOS DE CADA FUNCIÓN AL TOMAR O DEJAR EL SERVICIO .....	21
Art. 4.1.4.- ACCIONES DEBIDAS HACIA LOS USUARIOS SEGÚN FUNCIÓN.....	21
Art. 4.1.5.- REGISTRO DE DOMICILIOS.....	22
Art. 4.1.6.- TRABAJO EN HORAS EXTRAORDINARIAS .....	23

Art. 4.1.7.- RELEVOS DEL PERSONAL .....	23
Art. 4.1.8.- AUSENCIA POR ENFERMEDAD U OTRA CAUSA.....	23
Art. 4.1.9.- ACATAMIENTO DEL PERSONAL A LAS ÓRDENES DE SUS SUPERIORES.	23
Art. 4.1.10.- EBRIEDAD, ENTORPECIMIENTO DEL SERVICIO O ABANDONO DEL PUESTO .....	24
Art. 4.1.11.- VESTIMENTA DEL PERSONAL.....	24
Art. 4.1.12.- INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD INDIVIDUALES.....	25
Art. 4.1.13.- CONOCIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS .....	27
Art. 4.1.14.- OBLIGACIÓN DE MANTENER LAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS AL DÍA.....	27
Art. 4.1.15.- CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS.....	27
Art. 4.1.16.- EL PERSONAL DEBE ENTERARSE DE LAS DISPOSICIONES Y SISTEMAS LOCALES .....	28
Art. 4.1.17.- OBSERVANCIA DE DISPOSICIONES.....	28
Art. 4.1.18.- RESPONSABILIDAD - AUTORIDAD EN EL TREN.....	28
Art. 4.1.19.- CONDUCTA CON LOS DEMÁS EMPLEADOS .....	28
Art. 4.1.20.- CUMPLIMIENTO DE LOS HORARIOS .....	28
CAPÍTULO 4.2.- DE LOS MEDIOS A UTILIZAR .....	29
Art. 4.2.1.- LOS APARATOS DE VÍA Y LA SEÑALIZACIÓN.....	29
Art. 4.2.2.- SISTEMA DE MANIOBRA DE ENERGÍA ELÉCTRICA.....	45
Art. 4.2.3.- VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (CIRCULACIÓN DE LOS TRENES) .....	46
Art. 4.2.4.- VEHÍCULOS DE SERVICIO INTERNO (TREN NO ASIGNADO A UN SERVICIO DE USUARIOS) .....	60
CAPÍTULO 4.3.- DE LA MARCHA DE LOS TRENES.....	64
Art. 4.3.1.- INFORMACIONES NECESARIAS PARA INICIAR LA MARCHA Y ACCIONES QUE DEBE EFECTUAR EL PERSONAL .....	64
Art. 4.3.2.- EMISIÓN DE ÓRDENES ESPECIALES (AVISOS DE EMERGENCIA - ALTERNATIVAS OPERATIVAS).....	64
Art. 4.3.3.- RESPONSABILIDAD Y CONDICIONES PARA LA EMISIÓN DE ÓRDENES ESPECIALES. DEBIDO ACATAMIENTO .....	64
Art. 4.3.4.- RÉGIMEN DE VELOCIDADES SEGÚN SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y CONDICIONES DE ANORMALIDAD O EMERGENCIAS .....	65
Art. 4.3.5.- COMPATIBILIDAD DE LA CIRCULACIÓN DE TRENES DE SERVICIO Y DE SERVICIO INTERNO .....	65
Art. 4.3.6.- PERSONAL NECESARIO EN ESTACIONES PARA LA ATENCIÓN DEL USUARIO .....	65

Art. 4.3.7.- PERSONAL NECESARIO A BORDO DE LOS TRENES. SU FUNCIÓN .....	66
Art. 4.3.8.- PREVISIONES PARA REGULAR LA EVACUACIÓN DE USUARIOS SEGÚN LAS CIRCUNSTANCIAS DE ANORMALIDAD O EMERGENCIA (PROCEDIMIENTO EN CASO DE EVACUACIÓN EN TÚNEL) .....	67
Art. 4.3.9.- USO DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SEGÚN CIRCUNSTANCIAS .	68
Art. 4.3.10.- CONCURRENCIA DE PERSONAL ESPECIAL A DIVERSOS SITIOS PREESTABLECIDOS PARA CASOS DE ACCIONES NECESARIAS POR ANOMALIAS ....	69
Art. 4.3.11.- ACCIONES CONJUNTAS CON ORGANISMOS POLICIALES O DE BOMBEROS EN CASO DE ACCIDENTE (PLAN DE EMERGENCIA EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENTE MAYOR) .....	70
Art. 4.3.12.- PRECAUCIONES A TOMAR EN CASO DE MANIOBRAS DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA.....	71
Art. 4.3.13.- PRECAUCIONES A TOMAR EN EL ACOPLA Y/O DESACOPLE DE VEHÍCULOS.....	73
Art. 4.3.14.- PRECAUCIONES PARA LA DETENCIÓN/ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS.....	73
CAPÍTULO 4.4 - DE LA GESTIÓN DE LOS INCIDENTES .....	74
Art. 4.4.1.- PREAMBULO - LOS INCIDENTES: SUS CAUSAS Y LOS MEDIOS A UTILIZAR.....	74
Art. 4.4.2.- DISCERNIR LAS PRIORIDADES EN INTERVENCIONES .....	74
Art. 4.4.3.- LOS RESPONSABLES DE GUARDIA.....	74
Art. 4.4.4.- EL JEFE DE INCIDENTE .....	74
Art. 4.4.5.- PROCEDIMIENTOS A SEGUIR POR EL PERSONAL DE TREN .....	75
Art. 4.4.6.- PROCEDIMIENTOS A SEGUIR POR EL PERSONAL DE ESTACIONES .....	81
TÍTULO V - NORMAS GENERALES .....	85
CAPÍTULO 5.1.- PATRÓN HORARIO PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRENES CON USUARIOS .....	85
CAPÍTULO 5.2.-COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL EN GENERAL Y EN SU ATENCIÓN AL PÚBLICO.....	85
Art. 5.2.1.- PRESENTACIÓN Y ASEO .....	85
Art. 5.2.2.- CONDUCTA CON EL PÚBLICO .....	86
TÍTULO VI – NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS USUARIOS .....	88
TÍTULO VII - GLOSARIO.....	90

## TÍTULO I - PREÁMBULO

### **CAPÍTULO 1.1.- OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

---

#### **Art. 1.1.1.- OBJETO DEL REGLAMENTO OPERATIVO DE LA EMPRESA.**

El objeto del presente Reglamento Operativo es establecer las estrategias, normas y condiciones necesarias para que las actividades relacionadas con la operación de la Red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, así como la circulación por la misma, se efectúen de manera segura y eficaz.

Su cumplimiento es de carácter obligatorio para todos los empleados de la Empresa.

---

#### **Art. 1.1.2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.**

Este Reglamento Operativo será de aplicación en las 6 líneas subterráneas de la Red operada por la Empresa, y aquellos lugares externos donde su personal desarrolle actividades relacionadas con la operación.

En aquellos sectores y/o actividades que tengan una Normativa propia se aplicará, además del presente Reglamento Operativo, la Normativa específica que corresponda según el caso.

Los lugares en que se realizan operaciones están descriptos en el capítulo 3.2 del presente Reglamento Operativo.

La Empresa publicará para conocimiento general de sus empleados, el momento a partir del cual las dependencias e instalaciones se integren al ámbito de operación.

### **CAPÍTULO 1.2.- DISTRIBUCIÓN DE LA NORMATIVA, MODIFICACIONES, Y CONSERVACIÓN.**

---

#### **Art. 1.2.1.- DISTRIBUCIÓN DEL REGLAMENTO OPERATIVO.**

El presente Reglamento Operativo será puesto en conocimiento por parte de la Empresa a todo el personal afectado y que intervenga en la operación de trenes o que tuvieran que desplazarse por la red operada por La Empresa.

El cumplimiento de este reglamento es de carácter obligatorio para todo el personal indicado.

La Empresa, asegurará la distribución y entrega del Reglamento Operativo y los documentos anexos que puedan modificar o ampliar los procedimientos incluidos en el mismo, así como también la capacitación del personal respecto a su contenido.

**Art. 1.2.2.- MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO OPERATIVO Y CONSERVACIÓN.**

Las normas contenidas en el presente Reglamento Operativo, únicamente se podrán modificar o ampliar mediante documentos anexos como Instrucciones de Servicio y/o Instructivos.

Las Instrucciones de Servicio o Instructivos, una vez publicados, formarán parte anexa con similar jerarquía y el mismo grado de obligatoriedad.

Al presente reglamento se le efectuará una revisión cada 2 años con aprobación de la dirección y participación de las áreas pertinentes.

Tanto el Reglamento Operativo como los documentos anexos mencionados anteriormente que sean entregados al personal de la Empresa deberán ser conservados en buen estado, pudiéndose en caso necesario solicitar su reposición.

## TÍTULO II - SUSTENTO DEL R.O.

### **CAPÍTULO 2.1.- OBLIGACIONES DEL PERSONAL QUE LO UTILICE**

1. Tener válidas y vigentes, las autorizaciones específicas establecidas para efectuar tareas comprendidas en el R.O.
2. Contar con la competencia necesaria para efectuar las tareas, según se discierne en el R.O.
3. Asegurarse de tener todos los elementos y/o habilitaciones que en el R.O. se indican como necesarios para cada tarea.
4. Mantener completo y en buen estado el ejemplar del R.O. que se le proveyera, y estar atento a las actualizaciones por parte de la Empresa.
5. Estas instrucciones son de aplicación para todo el personal de la Empresa que podrían intervenir o circular en la red de subterráneos.

Cada modificación relativa a las presentes instrucciones será comunicada a cada empleado vía aviso al personal, nota de servicio o cartelera en la jefatura o cabina de supervisión de la(s) línea(s)/Talleres involucrado(s). Estas modificaciones se publicarán durante 2 semanas en las carteleras de las jefaturas o de supervisión de línea; después se colocarán en una carpeta puesta a disposición del personal.

Después de una ausencia, el empleado deberá informarse a través de la jefatura de las modificaciones sobrevenidas entre su salida y su vuelta. Si las modificaciones son tales que le resultara imposible assimilarlas completamente, deberá informarle a la jefatura la que decidirá entre una instrucción en el lugar o una capacitación en el Centro de Formación Operativa.

### **CAPÍTULO 2.2.- DEBERES DEL CONCESIONARIO**

1. Dar cumplimiento a todas las disposiciones legales que rigen en el Contrato de 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 carteleras, 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.

4. Vigilar que el 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.
5. 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.
6. No emitir órdenes contrarias al R.O., ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas específicas o equipamiento necesario, a menos que las mismas estén contempladas en Instrucciones de Servicio.
7. Dentro del ámbito de la Red, los usuarios deberán poder visualizar cartelería que les indique: normas de seguridad contempladas en formaciones y estaciones, instrucciones en casos de emergencia, ubicación de botiquines de primeros auxilios, equipos desfibriladores y toda aquella otra información de utilidad en caso de emergencia o accidentes.

## TÍTULO III - ESTRUCTURA OPERATIVA

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

### CAPÍTULO 3.1.- ÁREA EN QUE SE APLICA EL R.O.

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

### CAPÍTULO 3.2.- IDENTIFICACIÓN DE LOS LUGARES EN QUE SE REALIZAN OPERACIONES

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

**LÍNEA A:** Su extensión es de 9,77 km, y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas Rivadavia y de Mayo, con una dirección geográfica Este - Oeste.

Posee 18 estaciones y sus terminales son: Plaza de Mayo, estación de andén central con zona de cambios solamente delante de la misma con vía de acceso a Cochera Perú. La otra terminal es San Pedrito (Cabecera Principal), estación de andén central con cambios de vía delante y detrás de la misma, cochera de 4 vías posterior al andén y un taller (Taller Nazca), con ingreso desde cochera San Pedrito, con 2 vías con fosa.

***Algunas particularidades de la línea A son las siguientes:***

La estación Primera Junta cuenta con 4 vías, 2 laterales para servicio de usuarios y 2 centrales que vinculan con una vía única de salida hacia el Taller Polvorín (Emilio Mitre y Bonifacio) a través de una Rampa de entrada/salida a la línea y un "Loop" de vía sencilla a nivel de aproximadamente 1,5 km. de desarrollo.

Además, cuenta con 3 cocheras, 2 de las cuales disponen de Fosa.

La estación Plaza Miserere cuenta también con 3 cocheras, 2 de las cuales disponen de Fosa.

La estación Alberti tiene solamente 1 andén habilitado al servicio de usuarios para los trenes cuyo destino es San Pedrito.

Por el contrario, la estación Pasco tiene solamente habilitado al servicio de usuarios 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 Miserere, existe una combinación peatonal con la línea H.

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

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

**LÍNEA B:** Su extensión es de 11,85 km, y su recorrido se desarrolla por debajo de la avenida Corrientes y la avenida Triunvirato, con una dirección geográfica Este - Noroeste. Posee 17 estaciones y sus terminales son: L. N. Alem, estación de andén central con zona de cambios solamente delante de la misma. La otra terminal es Juan Manuel de Rosas (Cabecera principal), estación de andén central con zonas de cambios delante y detrás de la misma.

***Algunas particularidades de la línea B son las siguientes:***

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.

En la estación Pueyrredón, existe una combinación peatonal con la línea H.

En la estación Alem, existe una combinación peatonal con la línea E.

Esta línea no tiene túnel de vínculo con ninguna otra línea subterránea.

Entre las estaciones Lacroze y Dorrego, se encuentra el Taller Rancagua con 10 vías paralelas a las dos principales, con vínculo en ambos puntos a través de la vía sur.

La estación Lacroze sirve de transferencia con el Ferrocarril Urquiza.

La estación Dorrego sirve de cercanía con el Ferrocarril San Martín.

La estación J. M. de Rosas sirve de cercanía con el Ferrocarril Mitre.

Detrás de la estación J. M. de Rosas se encuentran las cocheras de 4 vías paralelas y posteriormente el taller Villa Urquiza

**LÍNEA C:** Su extensión es de 4,28 km, y su recorrido se desarrolla en gran parte por debajo de las calles Bernardo de Irigoyen y Carlos Pellegrini, con una dirección geográfica Norte - Sur. Posee 9 estaciones y sus terminales son: Constitución (Cabecera principal) y Retiro, estaciones de andén central para el ingreso de los usuarios y de dos andenes laterales de egreso, con zona de cambios por delante de ambas.

***Algunas particularidades de la línea C son las siguientes:***

En las estaciones Independencia y Retiro, existen combinaciones peatonales con la línea E.

En la estación Avenida de Mayo, existe una combinación peatonal con la línea A.

En la estación Diagonal Norte, existe una combinación peatonal con líneas B y D.

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 (Avenida de Mayo) y línea D (Tribunales) de vía simple.

Con ingreso por la estación Retiro, se encuentra la cochera San Martín, constituida por dos vías paralelas a las principales.

En la terminal Constitución se encuentra el Taller del mismo nombre, el cual incluye cocheras y fosas.

Cuenta además con el Taller San José, al que se accede desde la vía 3.

En la estación San Martín se encuentra el taller de mismo nombre que posee un torno bajo piso.

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

**LÍNEA D:** Su extensión actual en explotación es de 10,46 km, y su recorrido se desarrolla en gran parte por debajo de las avenidas Diagonal Norte, Córdoba, Santa Fe, y Cabildo con una dirección geográfica Este - Norte.

Posee 16 estaciones y sus terminales son: Catedral, estación de dos andenes laterales, y Congreso de Tucumán (Cabecera principal), de andén central, ambas con zona de cambios delante y detrás.

***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 la vincula con la línea C en la estación Tribunales.

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

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

Posee combinación peatonal con línea H en estación Pueyrredón.

Existe un Taller denominado Canning, con dos vías paralelas a las principales con ingreso desde Plaza Italia y desde Scalabrini Ortiz.

La estación Palermo sirve de *cercanía* con el Ferrocarril San Martín, y la estación Carranza con el Ferrocarril Mitre ramales a J. L. Suárez y Bartolomé Mitre.

Detrás de estación Catedral se encuentra una cochera por vía 2.

Detrás de estación Congreso de Tucumán se encuentran 4 cocheras y un taller de Material Rodante del mismo nombre.

**LÍNEA E:** Su extensión es de 11,83 km, y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas L.N. Alem, Diagonal Sur, San Juan, Directorio y Eva Perón con una dirección geográfica Este - Suroeste. Posee 18 estaciones y sus terminales son: Retiro y Plaza de los Virreyes (Cabecera principal), estaciones de andén central, con zona de cambios delante de ambas y, cocheras de dos vías en la zona posterior a las estaciones.

***Algunas particularidades de la línea E son las siguientes:***

Detrás de la estación Plaza de los Virreyes, existe una rampa de entrada-salida a la línea que vincula la misma con el Taller Lacarra, a través de vía sur.

Posee combinación peatonal con línea B en estación Correo Central.

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

Posee combinaciones peatonales con línea C en estaciones Independencia y Retiro.

Posee combinación peatonal con línea H en estación Jujuy.

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

En estación Plaza de los Virreyes existe una estación de combinación con el Premetro (Línea E2).

La estación Retiro hace de conexión con los Ferrocarriles Mitre en todos sus ramales (J. L. Suarez, Tigre y Bartolomé Mitre), Belgrano Norte y San Martín.

**LÍNEA H:** Su extensión es de 8,11 km, y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas Pueyrredón, Jujuy, Caseros y Almafuerte. Con una dirección geográfica Norte - Sur.

Posee 12 estaciones y sus terminales son: Facultad de Derecho (cabecera principal) y Hospitales, estaciones de andenes laterales, con zona de cambios delante de ambas y cochera de dos vías detrás de la estación Facultad de Derecho.

***Algunas particularidades de la línea H son las siguientes:***

Posee combinación peatonal con línea D en estación Santa Fe.

Posee combinación peatonal con línea B en estación Corrientes.

Posee combinación peatonal con línea A, y transferencia con Ferrocarril Sarmiento, en estación Once.

Posee combinación peatonal con línea E en estación Humberto Primo.

No posee vía de enlace con ninguna otra línea de la red de subterráneos, ni salida a superficie, por lo que la entrada y salida de coches se realiza mediante elementos de izaje a través del Taller Colonia (ubicado entre las estaciones Caseros y Parque de los Patricios), el cual además posee un torno bajo piso.

Entre las estaciones Parque Patricios y Hospitales existen dos túneles que transcurren hacia ambos lados y en forma paralela a las vías principales que dan origen, uno a la cochera Parque Patricios compuesta por 4 vías a las que se accede desde las estaciones Hospitales y Caseros, y el otro al Taller Parque Patricios, compuesto por dos vías al que se accede exclusivamente desde la estación Hospitales.

### **CAPÍTULO 3.3.- IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SE UTILIZAN**

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

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).
- Zorras y vagones playos.
- Locotractor diesel - eléctrico.
- Autovías con motores de combustión interna.
- Tolvas balasteras.
- Esmeriladora de rieles.

### **CAPÍTULO 3.4.- 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:

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

Línea B: 600 v, mediante tercer riel con contacto superior y catenaria rígida en forma simultánea.

#### **Vías:**

En toda la red se dispone de una trocha de vía standard (media, 1435 mm)

#### **Señalamiento y comunicaciones:**

El Señalamiento en toda la red es Semiautomático según el siguiente detalle:

- Línea A y C - ATS (Detención Automática del Tren).
- Líneas B, D y E - ATP (Protección Automática del Tren).
- Líneas H - CBTC (Control de Trenes Basado en Comunicaciones).
- En toda la red se dispone de distintos sistemas de comunicación, a saber:
  - o telefonía automática, consistente en una red que vincula todo el ámbito de la Empresa.
  - o telefonía auxiliar de señales, que se trata de un sistema automático punto a punto que vincula cada señal semiautomática con el puesto

- de mando que la opera (generalmente se encuentran en la punta de andén).
- Comunicación radial, consistente en equipos fijos en el tren (Tierra-Tren) y equipos portátiles tipo "Handy", que permiten la comunicación entre el tren, el PCO, el personal de mantenimiento, los Talleres y personal en los túneles.

### **CAPÍTULO 3.5.- DETERMINACIÓN DEL PERSONAL NECESARIO PARA LAS OPERACIONES**

#### **Art. 3.5.1.- GERENCIA DE TRANSPORTE Y ATENCIÓN AL USUARIO**

Su función es la de gestionar la operación del servicio de trenes.

.....

Inc. 3.5.1.1.- El Puesto Central de Operaciones (P.C.O.) y los Centros de Transporte y de Control (C.T.C.) de cabeceras

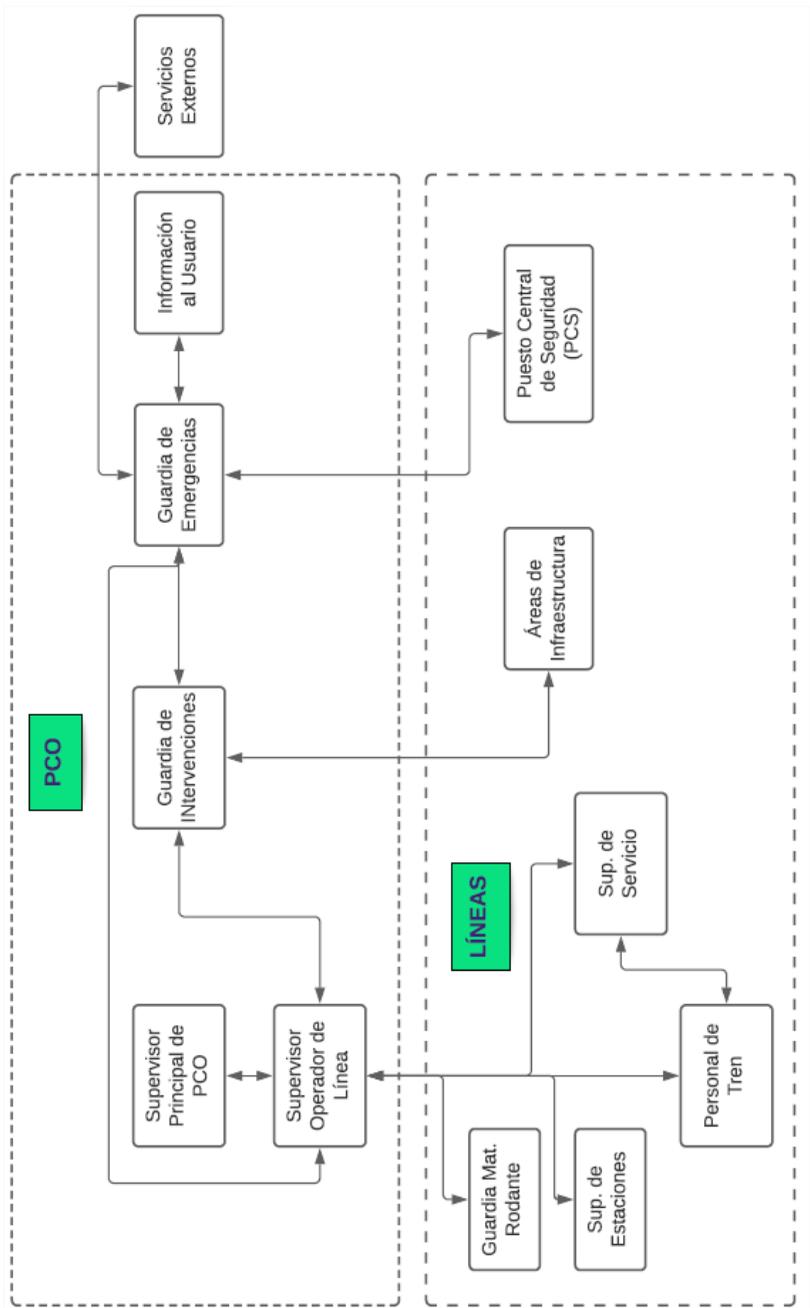
Cada empleado deberá comunicar al P.C.O., cualquier incidente o acontecimiento correspondiente al servicio de tráfico. El P.C.O. es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas al servicio de cada línea.

Su función es organizar los diferentes medios de intervención y de regulación con el fin de mantener un sistema de transporte óptimo en seguridad operacional y en cualquier circunstancia.

**Autoridad del Supervisor Operador del P.C.O.:** El P.C.O. es una delegación de la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario y las órdenes que da son ejecutables por todo el personal que interviene en la operación, siempre que respeten los procedimientos y normas vigentes.

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

A continuación, se presenta un diagrama esquemático en el que se representa las líneas de comunicación entre el PCO y las diversas áreas operativas de la Empresa y los servicio externas, identificando tanto los sectores ubicados en el PCO como los que se encuentran en las líneas.



---

#### Inc. 3.5.1.2.- Supervisores de Servicio

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

El Supervisor de Servicio deberá cumplir las tareas tal como están previstas en las normas operativas (Servicio normal: verifica que la salida de los trenes se efectúe conforme al horario preestablecido, contacto con el personal de trenes y los usuarios, verificar el respeto del horario, el comportamiento del personal afectado a la circulación de trenes y los movimientos de usuarios, cumplir los pedidos puntuales emitidos por la jefatura, verificación del ingreso de los trenes a servicio en condiciones máximas de seguridad operacional, hacer cumplir por parte del personal a su cargo todas las normativas referentes al Reglamento Operativo; en caso de servicio perturbado: a orden del P.C.O., información al personal de trenes y usuarios, intervención en el lugar del incidente o en el punto de servicio corto, reposición al horario después de la resolución del incidente). En caso de que el P.C.O. quede fuera de servicio, reemplaza al Supervisor Operador del PCO operando el sistema desde el CTC de la línea.

---

#### Art. 3.5.2.- GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA

---

##### Inc. 3.5.2.1.- Guardia de intervenciones

La guardia de emergencia comunicará a la Guardia de Intervenciones los eventos que necesiten una intervención de los equipos de Infraestructura. La guardia es el paso obligado de todas las comunicaciones entre el P.C.O. o Guardia de Emergencias y los diversos equipos de intervención o mantenimiento de la Infraestructura.

Su función es organizar los diferentes equipos y recursos de Infraestructura para su intervención en la resolución de los eventos que haya recibido con el fin de mantener la infraestructura, en condiciones de seguridad operacional y en cualquier circunstancia.

*Autoridad de la Guardia de Intervenciones:* La Guardia de Intervenciones es una delegación de la Gerencia de Infraestructura y las órdenes que da son ejecutables por todos, siempre que respete los procedimientos e instrucciones vigentes.

---

##### Inc. 3.5.2.2.- 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 diversas contingencias.

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.

**Inc. 3.5.2.3.- Supervisores operadores de P.C.O.**

Los Supervisores Operadores del P.C.O. trabajan en coordinación con los Supervisores de Servicio, Guardias de Material Rodante e Infraestructura.

Su misión es la gestión integral del movimiento de trenes.

---

**Art. 3.5.3.- GERENCIA DE MATERIAL RODANTE**

---

**Inc. 3.5.3.1.- Guardias de material rodante**

Los Supervisores Operadores del P.C.O. comunicarán a las Guardias de Material Rodante los eventos que necesiten una intervención de sus equipos. Las guardias son el paso obligado de todas las comunicaciones entre el P.C.O. 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 a fin de mantener el Material Rodante, en condiciones de seguridad y en cualquier circunstancia.

**Autoridad de las Guardias de Material Rodante:** Las Guardias de 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.

---

**Inc. 3.5.3.2.- 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.

---

**Art. 3.5.4.- GUARDIA DE EMERGENCIAS (GE) Y PUESTO CENTRAL DE SEGURIDAD (PCS)**

---

**Inc. 3.5.4.1.- Guardia de Emergencias**

La Guardia de Emergencias se mantiene a la escucha telefónica las 24 horas y es la encargada de las siguientes misiones: centralizar los llamados relativos a la seguridad y transmitirlos al Puesto Central de Seguridad (P.C.S.), al puesto de Información al Usuario (I.A.U.), al personal de Atención al Usuario, a la Guardia de Intervenciones, y a los servicios externos (por ejemplo, SAME, Defensa Civil, Bomberos, Policía).

El P.C.O., guardias de M.R. o de I.F., y cada empleado de la Empresa comunicarán a la guardia GE, cualquier incidente o acontecimiento que afecte a la seguridad o al normal

---

desarrollo de las operaciones. La guardia GE es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas a la seguridad general.

Su función es organizar los diferentes medios de intervención con el fin de mantener una seguridad óptima en cualquier circunstancia.

**Autoridad de la Guardia de Emergencias (GE):** La Guardia de Emergencias es una delegación de la Jefatura de P.C.O. y las órdenes que da, por cuestiones de seguridad, son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e instrucciones vigentes.

---

#### Inc. 3.5.4.2.- PCS Servicio de seguridad

Además de la vigilancia de la Infraestructura y de los coches, están encargados de 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/túnel/tren,
  - manifestación,
  - otras circunstancias que afecten al servicio,
  - otros eventos a pedido del Puesto Central de Seguridad (P.C.S.),
- alerta de bomba: búsquedas en colaboración con las fuerzas de seguridad pública y la brigada Antiexplosivos,
- intervenir en:
  - altercados entre personal (de la Empresa) y/o usuarios,
  - personal o usuario enfermo,
  - herido o fallecido,
  - lucha contra el incendio,
  - aspectos de seguridad que impliquen la integridad física de personal propio y/o tercero.

### **CAPÍTULO 3.6.- 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 usuarios 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 *usuarios* en casos de ocurrencia de alteraciones en el servicio, tales como retrasos, interrupciones, cancelaciones y/o accidentes y cualquier otra información que las Autoridades consideren relevante para los mismos.

## TÍTULO IV - NORMAS OPERATIVAS

### CAPÍTULO 4.1.- DEL PERSONAL

---

#### Art. 4.1.1.- CAPACIDAD IMPRESCINDIBLE PARA CADA ACTIVIDAD

---

##### Inc. 4.1.1.1.- 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 operacional, eficiencia y celeridad necesarias.

La idoneidad se logra a través del Centro de Formación Operativa, del Centro de entrenamiento de Infraestructura y del Centro de capacitación de RRHH.

---

##### Inc. 4.1.1.2.- 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 Superioridad sobre el progreso de los mismos o sobre los que no demuestren la debida competencia.

---

##### Inc. 4.1.1.3.- La conducción

###### Pto. 4.1.1.3.1.- Autorización de conducir un tren y vehículos especiales

---

Ninguna persona puede conducir un tren o un vehículo especial sin autorización de la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario. Esta autorización se otorga después de un examen psicofísico y un examen técnico que debe estar aprobado por el Centro de Formación Operativa.

Esto se realiza por medio de un proceso validado por la autoridad de aplicación

###### Pto. 4.1.1.3.2.- Autorización de conducir un tren de servicio

---

La conducción de trenes de servicio necesita una autorización suplementaria del área competente del Operador a través de la asignación de un servicio.

Pto. 4.1.1.3.3.- Prohibición de operar un tren sin la habilitación correspondiente

Está terminantemente prohibido conducir un tipo de vehículo para el cual no se tiene una autorización u operar en una línea para cual no se tenga habilitación.

Es obligación del conductor llevar consigo la credencial habilitante o en su defecto la constancia provisoria habilitante, y exhibirlo en caso que le sea requerido.

Pto. 4.1.1.3.4.- Conducción y operación del sistema de señales para los supervisores de servicio y del P.C.O.

Los Supervisores del área de transporte que dispongan de habilitación para conducir, deben efectuar, cada mes, un mínimo de dos horas de conducción, para mantener actualizada su capacitación.

Además, los Supervisores de Servicio deberán efectuar 24 hs anuales de prácticas de operador mientras que los Supervisores Operadores del PCO deberán efectuar 24 hs en la cabecera de línea.

Pto. 4.1.1.3.5.- Re entrenamiento mínima por año

Se otorgará a cada conductor, Supervisores de Servicio y Supervisor Operador de PCO un mínimo de dos días de reentrenamiento técnico operacional por año.

Cuando hay cambio en el sistema operativo relacionados con la operación (flota, señales, etc.) se procederá a instruir al personal.

Pto. 4.1.1.3.6.- Supervisión del personal relacionado a la circulación de trenes

La supervisión del personal de trenes, Supervisores Operadores, Supervisores de Servicio y Conductores Especializados, es realizada por la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario teniendo en cuenta los siguientes aspectos mínimos:

- la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario 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, en el caso de los supervisores, esta evaluación se realiza a través de las jefaturas,
- el Control Médico puede, también, retirar la autorización,
- la ausencia o la falta de receptividad en la reinstrucción puede originar el retiro de la autorización. El Centro de Formación Operativa comunicará la novedad a la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario y a la Dirección de Recursos Humanos.

---

#### Art. 4.1.2.- 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 derivan del buen uso y/o del transcurso del tiempo.

Los materiales y/o elementos provistos por la Empresa a su personal serán de uso exclusivo para cuando el personal se encuentre trabajando para la Empresa, quedando terminantemente prohibida la utilización de los mismos para terceros.

---

#### Art. 4.1.3.- ACTOS OBLIGATORIOS DE CADA FUNCIÓN AL TOMAR O DEJAR EL SERVICIO.

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

En atención a las especiales características del transporte de pasajeros por trenes subterráneos (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 expresa autorización del personal superior correspondiente.

---

#### Art. 4.1.4.- ACCIONES DEBIDAS HACIA LOS USUARIOS 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.

---

##### Inc. 4.1.4.1.- Discusiones o incidentes

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

En casos extremos en que el hecho se torne inmanejable, se dará intervención al Supervisor Operador del PCO, y éste se lo comunicará al personal de Seguridad.

---

**Inc. 4.1.4.2.- Suministro de datos**

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

---

**Inc. 4.1.4.3.- Conversaciones particulares**

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

---

**Inc. 4.1.4.4.- Personas ebrias o desaseadas**

No se permitirá el ingreso a la Red a ninguna persona en estado de ebriedad o extremadamente desaseadas. En caso de que esto suceda, su presencia será informada a la Guardia de Emergencia/P.C.S.

---

**Inc. 4.1.4.5.- Ejercicio de la mendicidad**

Bajo ningún concepto se permitirá ejercer la mendicidad en estaciones y trenes. En caso de que esto sucediera, la presencia de mendigos será informada a la Guardia de Emergencias/P.C.S.

---

**Inc. 4.1.4.6.- Venta y/o pregón de mercaderías**

No se permitirá pregonar y/o vender mercaderías en los trenes, salvo a las personas debidamente autorizadas. En caso de que esto sucediera, la presencia de vendedores y/o pregoneros será informada a la Guardia de Emergencias/P.C.S.

---

**Inc. 4.1.4.7.- Interrupciones - información**

El personal informará de manera cortés a los usuarios las causas de cualquier interrupción o alteración del servicio.

---

**Art. 4.1.5.- 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. Esta información debe incluir el número telefónico.

---

#### Art. 4.1.6.- TRABAJO EN HORAS EXTRAORDINARIAS

---

##### Inc. 4.1.6.1.- 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.

---

##### Inc. 4.1.6.2.- 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.

---

#### Art. 4.1.7.- RELEVOS DEL PERSONAL

---

##### Inc. 4.1.7.1.- 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.

---

##### Inc. 4.1.7.2.- Información al relevante

Antes de retirarse debe informar a su relevante de toda novedad que hubiera relacionada con su trabajo.

---

#### Art. 4.1.8.- 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.

---

#### Art. 4.1.9.- ACATAMIENTO DEL 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.

#### Art. 4.1.10.- EBRIEDAD, ENTORPECIMIENTO DEL SERVICIO O ABANDONO DEL PUESTO

El personal que abandone su puesto, se halle en presunto estado de ebriedad durante el servicio o pretenda tomarlo 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.

**⚠ NOTA: Un nivel de alcohol en sangre mayor a cero se considerará "ESTADO DE EBRIEDAD".**

Ningún empleado debe entregar servicio al que lo releve si sospechara 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 operación del servicio 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, leer, y usar dispositivos de audio y/o video (por ej. radios o teléfonos celulares) para fines recreativos o de índole personal en horas de servicio, salvo en horarios de descanso programados y en los lugares destinados a tal fin.

**⚠ NOTA: es responsabilidad de todos los empleados de la empresa dar aviso a sus superiores si sospecha que otro empleado no está en condiciones de desempeñar sus funciones.**

---

#### Art. 4.1.11.- VESTIMENTA DEL PERSONAL

Todo personal 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 calzado diferente al entregado por la Empresa u otro con el mismo nivel de protección o superior, a menos que el mismo se encuentre autorizado previamente por la misma en las horas de servicio.

**⚠ NOTA: Cada empleado debe utilizar el uniforme correspondiente a su cargo.**

---

Art. 4.1.12.- INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD INDIVIDUALES

---

.....  
Inc. 4.1.12.1.- Circulación en las vías

Está prohibido al personal bajar o circular en las vías principales de explotación, salvo caso de fuerza mayor. En caso de tener que hacerlo se deberá respetar la normativa vigente, dando aviso al P.C.O. del lugar de ingreso y la razón. Al retirarse se deberá volver a llamar al P.C.O. para el nuevo aviso.

.....  
Inc. 4.1.12.2.- 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 es el mismo si se toca una masa metálica conectada con uno de estos aparatos (o conductores) (por ejemplo, los patines de un tren). La humedad de las manos o del suelo aumenta este riesgo.

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

- ⚠ **NOTA:** Prestar especial atención al tercer riel en la línea B, donde se deberá tener en cuenta que 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 tabla 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 todo otro líquido u objeto,
- colocar objetos sobre la tapa del tercer riel,
- orientar un chorro de líquido hacia un conductor o aparato con tensión en la intención de apagar un fuego. En caso de ser necesario, previamente, será obligatorio realizar el corte de tensión.

- ⚠ **NOTA:** En caso de necesidad de corte de tensión ver Art. 4.3.12.

---

**Inc. 4.1.12.3.- El desplazamiento del personal en las cocheras y los talleres**

En aquellos lugares provistos con pasarelas de servicio, los empleados deberán utilizar las mismas para circular. No se podrá 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 empleados estarán constantemente atentos a los movimientos de trenes, especialmente en las zonas de cambios donde es difícil saber cuál será el recorrido.

---

**Inc. 4.1.12.4.- Desplazamiento al lado de un tren**

**Todas las líneas:** Pasarela de servicio en 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.

**Línea B:** ante la necesidad eventual de bajar a las vías y a fin de evitar un accidente resultado del contacto con un patín energizado, el personal de tren deberá antes de caminar al lado de un tren:

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

**⚠ NOTA: estos recaudos son de aplicación para todo el personal que deba circular en zona de vías con la presencia de un tren en línea B.**

---

**Inc. 4.1.12.5.- 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. En caso de que el personal técnico especializado deba ascender al techo de un coche, deberá cerciorarse fehacientemente del corte de la alimentación de la energía de tracción, y seguir el protocolo de seguridad vigente.

---

**Inc. 4.1.12.6.- Corte de corriente del tercer riel (Línea B)**

En caso de que por accidente grave en las vías de las plataformas de la línea "B" implicara peligro el tercer riel energizado se procederá al corte del suministro de la siguiente manera:

- En sector Alem-Lacroze, 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, el cual realiza el corte a través de su accionamiento de emergencia tipo "golpe de puño" y se encuentran ubicados cerca de la cabina del Conductor o en la punta de andén

(en algunos casos). Este interruptor corta la corriente tanto en el tercer riel como en la catenaria.

- En el sector Tronador-J.M. Rosas, donde no se dispone de interruptores “golpe de puño”, se solicitará el corte al P.C.O./Guardia de Emergencias y se cortará por telemando.

Debe tenerse especial cuidado en las estaciones de andén central qué interruptor accionar, y en caso de duda, accionar ambos.

---

**Inc. 4.1.12.7.- Reparación de instalaciones eléctricas o de señalización:**

A todo personal ajeno a las áreas de mantenimiento, le está vedado efectuar reparaciones en las instalaciones eléctricas o de señalización u otras para las que no haya sido instruido.

---

**Art. 4.1.13.- 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.

---

**Art. 4.1.14.- 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.

---

**Art. 4.1.15.- 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 operación, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas, en cuyo caso deberá informarse detalladamente sobre el particular al Gerente del área.

**Art. 4.1.16.- EL PERSONAL DEBE ENTERARSE DE LAS DISPOSICIONES Y SISTEMAS LOCALES**

Todo empleado, al ser asignado a otro lugar de trabajo que el habitual, deberá tomar conocimiento de las instrucciones especiales o si, 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.

---

**Art. 4.1.17.- OBSERVANCIA DE DISPOSICIONES**

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

---

**Art. 4.1.18.- RESPONSABILIDAD - AUTORIDAD EN EL TREN**

El personal del tren es responsable de las medidas que adopte. El conductor es la autoridad en el tren, y en caso de discrepancias, su opinión priva sobre la del resto del personal a bordo, excepto que se encuentre en el lugar personal idóneo y con una jerarquía mayor a la del Conductor.

---

**Art. 4.1.19.- CONDUCTA CON LOS DEMÁS EMPLEADOS**

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

---

**Art. 4.1.20.- CUMPLIMIENTO DE LOS HORARIOS**

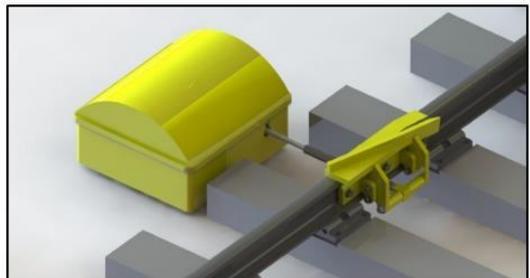
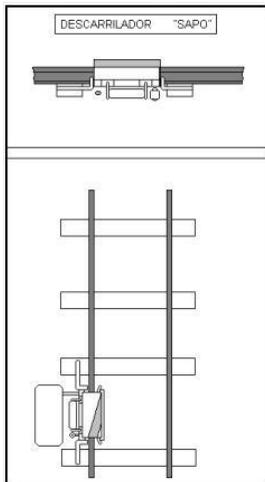
Siempre que no medie orden expresa en contrario, el conductor deberá circular de acuerdo con los horarios establecidos, a los que se ajustará a fin de obtener la mayor regularidad en el servicio. Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no autoriza a no respetar las señales y/o marcas que determinan 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.

---

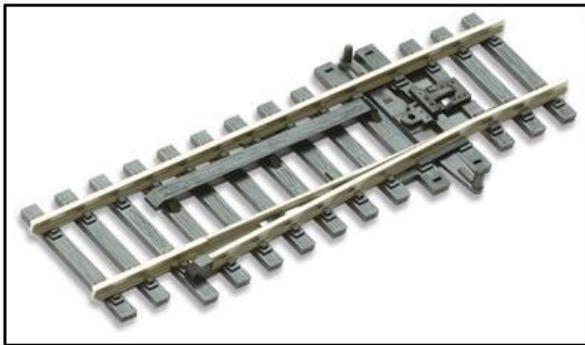
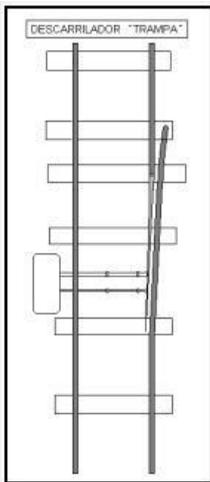
**CAPÍTULO 4.2.- DE LOS MEDIOS A UTILIZAR****Art. 4.2.1.- LOS APARATOS DE VÍA Y LA SEÑALIZACIÓN****Inc. 4.2.1.1.- Los aparatos de vía****Pto. 4.2.1.1.1.- Los descarriladores**

Los descarriladores 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.

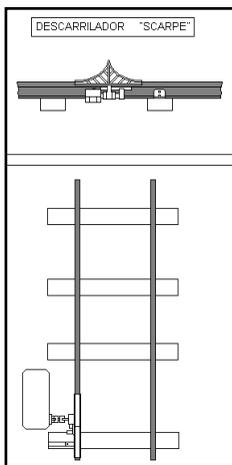
La mayoría de los descarriladores instalados en las distintas líneas de la red son del tipo "sapo", y son accionados eléctricamente.



El otro tipo de descarriladores instalados es el tipo "trampa", que se puede ver en la Línea "A" en la Rampa de Primera Junta (accionados a resorte) o en la Línea "B" en la salida hacia Dorrego del Taller Rancagua (accionamiento manual).



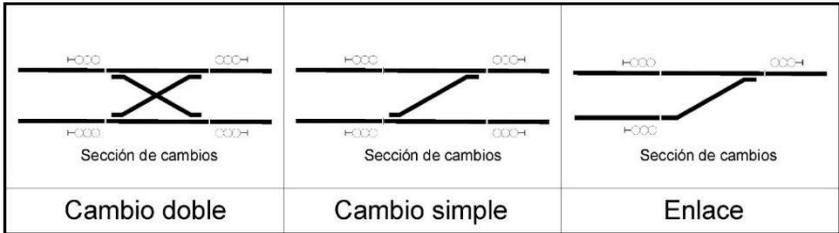
Existe otra clase de dispositivo de contención, conocida como "scarpe". Este sistema no necesariamente produce el descarrilamiento como los anteriormente indicados, pero, por estar instalados en cercanías de los paragolpes, en caso de que el frenado de un tren no haya sido suficiente, pueden evitar un impacto de los trenes contra los mismos.



## Pto. 4.2.1.1.2.- Los cambios

## 4.2.1.1.2.1.- Tipos de cambios

La red de subterráneos posee tres tipos de cambios en vías principales o de tráfico, a saber: cambios dobles, cambios simples y enlace.



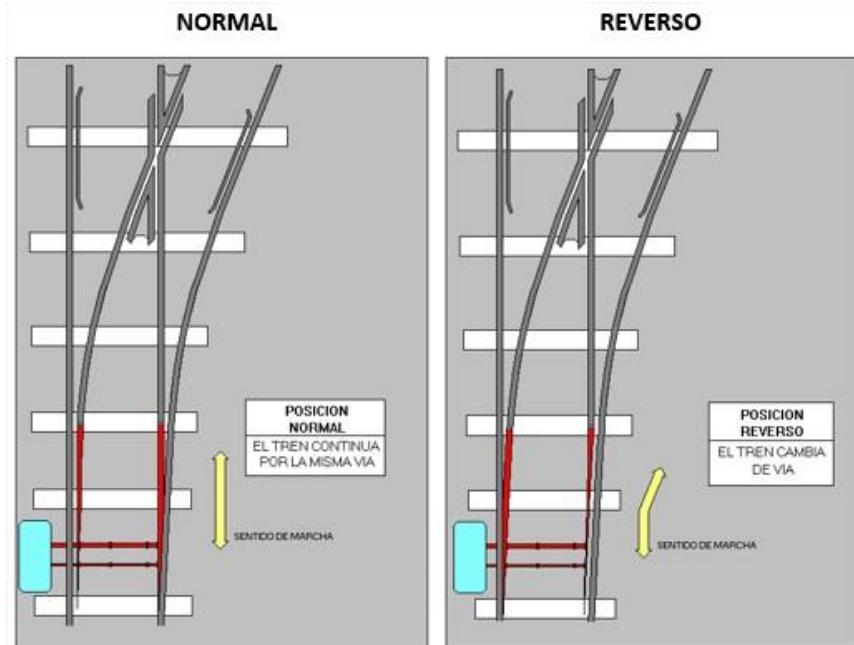
**⚠ QUEDA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO ESTACIONAR SOBRE ZONA DE CAMBIOS.**

**⚠ Notas:**

- 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.

#### 4.2.1.1.2.2.- Posición de los cambios

Los cambios adoptan dos posiciones: NORMAL y REVERSO



#### Pto. 4.2.1.1.3.- Los dispositivos paratrén

Los dispositivos paratrén son de dos tipos:

- mecánicos con accionamiento a la altura del techo de la formación (línea A),
- magnéticos con accionamiento a la altura de las ruedas de la formación (línea C).

**⚠ Nota:** La función es común, es decir detener un tren que transpone una señal a peligro, o un limitador de velocidad a una velocidad superior a la permitida.

Inc. 4.2.1.2.- La señalización (Reglamento)

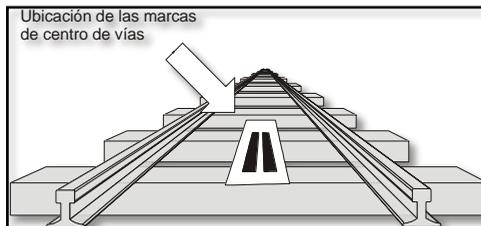
Pto. 4.2.1.2.1.- Marcas "centro de vías"

De acuerdo a las características que ofrece el material rodante a utilizar, el trazado de las curvas en el circuito y la planialtimetría del terreno, se procede a diagramar las marcas "centro de vías" en los túneles.

Para ello, se cuenta con los siguientes símbolos:

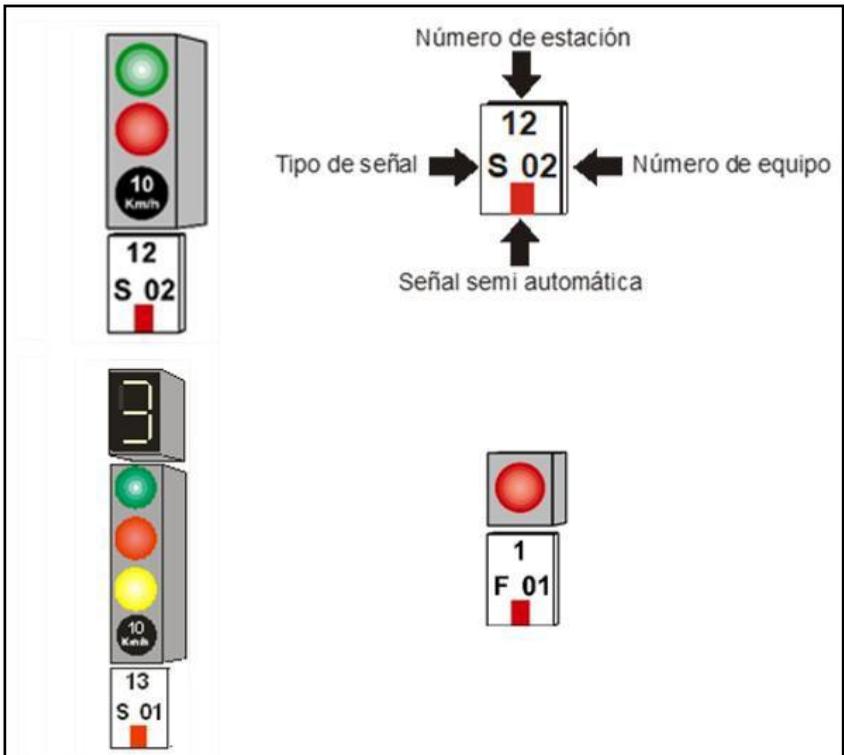
<p><b>MARCAS "CENTRO DE VÍAS" EN ESTACIONES</b></p> <p>TRES CRITERIOS SON UTILIZADOS EN LAS MARCAS "CENTRO DE VÍAS" EN ESTACIONES A SABER:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CAPACIDAD DE ANDENES</li> <li>• POSICIÓN DE ACCESOS</li> <li>• TREN CENTRADO EN LA ESTACIÓN</li> </ul> <p>PARA ELLO CONTAMOS CON LOS SIMBOLOS:</p> <p><b>2</b> PARADA CON FORMACIÓN DE 2 COCHES</p> <p><b>3</b> PARADA CON FORMACIÓN DE 3 COCHES</p> <p><b>4</b> PARADA CON FORMACIÓN DE 4 COCHES</p> <p><b>5</b> PARADA CON FORMACIÓN DE 5 COCHES</p> <p><b>6</b> PARADA CON FORMACIÓN DE 6 COCHES</p>	<p><b>TRIANGULOS QUE INDICAN REDUCCION DE VELOCIDAD</b></p> <p>EJEMPLO:</p> <p> DEBERA REDUCIR LA VELOCIDAD A 30 KM.</p> <p> DEBERA REDUCIR LA VELOCIDAD A 25 KM.</p> <p> TRIANGULO INVERTIDO COLOR: "VERDE" INDICA EL FIN DEL TRAMO CON VELOCIDAD REDUCIDA.</p>
<p><b>SEPARADOR</b></p> <p> Indica la posición del separador de secciones de alimentación eléctrica en la catenaria o en el tercer riel.</p>	

Ubicación de las marcas de centro de vías:



**Se caracterizan por tener:**

- 1 lente roja, pudiendo presentar lentes con 3 o 4 aspectos,
- 1 lente verde y/o amarillo
- un chapón blanco con un bastón rojo vertical y un cartel identificatorio que posee una combinación de letra y número que la identifica,
- lente de 10 km/h,
- dispositivo paratrén (en Líneas sin ATP),
- asociado teléfono de comunicación punto a punto con el Puesto Central de Operaciones,
- en algunos casos, tableros indicadores de destino indicando el itinerario a seguir (destino previsto).



Pueden proteger secciones de cambios en estaciones terminales y estaciones intermedias utilizadas en la prestación de "servicios cortos".

Su aspecto en situación básica es rojo.

**Norma (señal semiautomática):**

- al observar una señal en aspecto rojo (= a peligro), o apagada, o 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 Supervisor Operador del PCO.,
- después de identificación mutua, si no existe peligro, el Supervisor Operador del PCO otorgará la autorización de transponer la señal con la indicación 10km/h encendida,
- se iniciará la marcha a paso de hombre (accionará el paratrén). En líneas con ATP avanzará en modo CL,
- después normalización del sistema de paratrén, se continua la marcha a paso de hombre hasta completar el itinerario (próxima señal).

**⚠ NOTA:** si por cualquier anomalía verificable no se pueda realizar la comunicación a través del sistema tierra-tren, se procederá de la siguiente manera:

- Tren detenido en estación: el personal del tren comunicará la novedad al PCO desde punta de andén o teléfono de boletería
- **Tren detenido entre 2 estaciones:**
  - avanzar sólo con la autorización de 10Km/h.,
  - En caso de que la señal permanezca en aspecto rojo, y no contar con la señal de orden de 10km/h, no avanzar. Solicitar la presencia del Señalista Principal, quien acudirá y ubicado delante del tren dará la orden de avance, habiendo verificado previamente el inconveniente.

**Pto. 4.2.1.2.3.- Anteseñal o repetidora**

Repite con la suficiente antelación (aproximadamente la longitud de una formación), 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: Roja*

Pto. 4.2.1.2.4.- 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 lente (10 km/h) o dos (25 km/h) de color amarillo ubicadas en el piso.

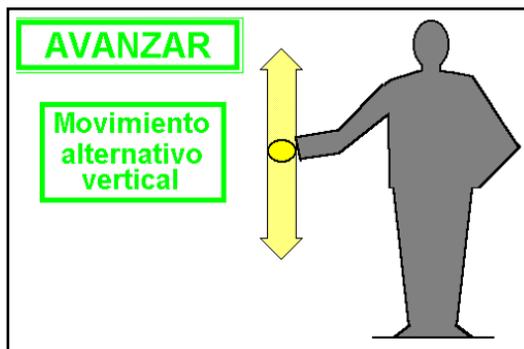
Una (1) luz amarilla o anaranjada colocada junto a las vías indica que el tren debe reducir la velocidad a 10 km/h. como máximo, salvo indicaciones especiales en contrario.

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 primera señal principal en aspecto verde.

Pto. 4.2.1.2.5.- Señales de linterna

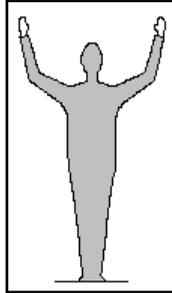
Las señales de linternas deben efectuarse con amplitud, aún para interpretarlas a distancia.



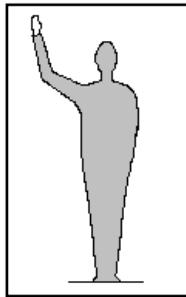
Pto. 4.2.1.2.6.- Señales con los brazos

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

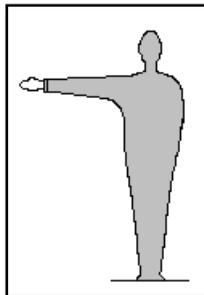
Ambos brazos levantados en alto significa **PELIGRO**:



Un solo brazo levantado en alto significa **PRECAUCIÓN**:



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



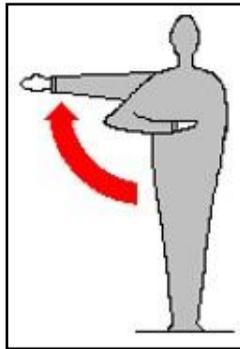
4.2.1.2.6.1.- Señalización de maniobras hechas con los brazos:

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

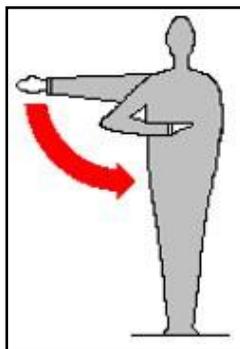
- a) que las señales sean hechas en forma que resulten perfectamente visibles para el conductor que debe obedecerlas y de manera que no pueda tomarlas como para si, otro a quien no van dirigidas
- b) cada conductor, por su parte, deberá tener mucho cuidado en asegurarse que las señales exhibidas sean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

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

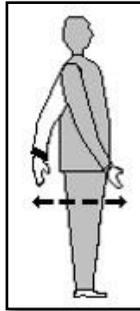
Un brazo movido del pecho para afuera, formando un ángulo recto con el resto del cuerpo indica: **ALÉJESE** de la persona que hace la señal:



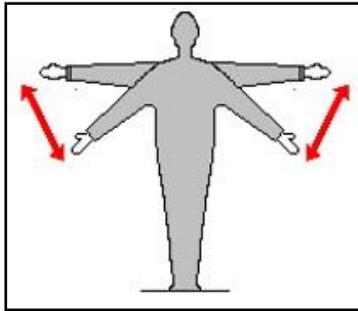
Un brazo extendido horizontalmente formando un ángulo recto con el resto del cuerpo y movido hacia el pecho indica: **ACÉRQUESE** a la persona que hace la señal:



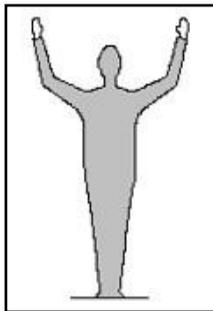
Ambos brazos balanceados hacia adelante y atrás, indica: **CONTINÚE** el movimiento iniciado:



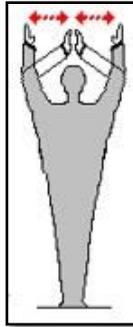
Ambos brazos extendidos horizontalmente a la altura de los hombros y movidos de arriba para abajo, (movimiento similar al "aleteo") indica: **PREPÁRESE A PARAR:**



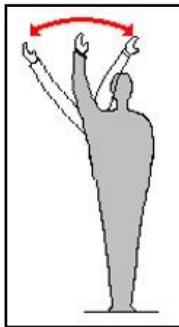
Ambos brazos levantados en alto, indica: **PÁRESE:**



Estando la formación parada, las dos manos levantadas en alto y juntadas y separadas varias veces, indica: **ORDEN DE ACOPLE:**



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:**



#### 4.2.1.2.6.2.- Retransmisión 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 exhiban desde un punto determinado, deberán estacionarse tantos empleados como sea necesario, escalonados, para actuar de intermediarios 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 emisor, deberá realizar inmediatamente la señal de brazos que indica "PARE".

#### 4.2.1.2.6.3.- 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.

## 4.2.1.2.6.4.- 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 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 requerirá aclaración al Supervisor Operador del PCO.**

## Pto. 4.2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído

A esta clase de señales corresponden aquellas que se efectúan por medio de silbatos, bocinas, y/o chicharras.

## 4.2.1.2.7.1.- 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.

<b>Tren parado</b>	
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 ( _ - )
<b>Tren en movimiento</b>	
Para indicar al personal de trenes en vías adyacentes, que la vía sobre la cual esta 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 ( -- --- --- --- )
<b>Está prohibido el uso de silbato o bocina para la transmisión de otras señales que las reglamentarias</b>	

4.2.1.2.7.2.- Códigos de chicharras

Del guarda al conductor	
Puede iniciar la marcha	1 toque
Puede inidciar 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

Pto. 4.2.1.2.8.- 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.

Pto. 4.2.1.2.9.- Significado de pared de túnel pintada a rayas rojas y blancas o negro y amarillo – PROHIBIDO DETENERSE

Cuando se circula caminando por los túneles y se visualiza sectores de pared pintada a **bastones rojos y blancos o también representadas de colores negro y amarillo**, esto indica que en ese sector no está permitido detenerse debido a que se corre riesgo de ser golpeado por el tren, efecto de barrido de las cajas (zona de ensanchamiento del gálibo dinámico).

Inc. 4.2.1.3.- La operación de las señales

Pto. 4.2.1.3.1.- Supervisor operador de P.C.O.

El Supervisor Operador de P.C.O. es la persona encargada de operar el Sistema 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.

Pto. 4.2.1.3.2.- Controlar permanentemente el diagrama luminoso

El Supervisor Operador de P.C.O. 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 operacional del servicio.

#### Pto. 4.2.1.3.3.- Horario de los trenes

Es obligación del Supervisor Operador de P.C.O. estar perfectamente compenetrado del horario básico de los trenes, así como de las variaciones que eventualmente comunique el Supervisor de Servicio. El cumplimiento de los horarios es fundamental para la correcta circulación, por lo que el Supervisor Operador del PCO deberá prestar permanente atención a fines de lograr su estricto cumplimiento.

#### Pto. 4.2.1.3.4.- Salida de los trenes

Donde no existiese Supervisor de Servicio, la salida de los trenes se regirá de acuerdo con el horario establecido y por el aspecto verde de la señal.

#### Pto. 4.2.1.3.5.- Verificación del funcionamiento de los cambios y señales

Antes de iniciarse el servicio de trenes, el Supervisor Operador de P.C.O. a cargo de cada línea deberá comprobar el perfecto estado de funcionamiento de los cambios y señales.

#### Pto. 4.2.1.3.6.- Anormalidades - denuncia inmediata

Toda anomalía detectada por el Supervisor Operador de P.C.O. ya sea en cambios, señales, trenes detenidos sin justificación, etc. deberá ser notificada a la Guardia de Intervenciones, o a la Guardia de Emergencias (según corresponda) y 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 a la Guardia de Intervenciones, con quien cooperará hasta la normalización de la situación. En todos los casos de anomalías, deberá asentarlos en el "Libro de Novedades".

#### Pto. 4.2.1.3.7.- 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 a la Guardia de Intervenciones y al Supervisor de Servicio.

La guardia de intervenciones comunicará la novedad al Señalista Principal para su intervención.

#### Pto. 4.2.1.3.8.- Planilla o libro de maniobras anormales

El Supervisor Operador de P.C.O. está obligado a dejar constancia, en las planillas o libros establecidos al efecto, de cada una de las maniobras anormales efectuadas.

Pto. 4.2.1.3.9.- Prohibición de entregar el puesto de control a personas no autorizadas.

---

El Supervisor Operador de P.C.O. no entregará el puesto de control del Sistema de Señales a personas que no estén debidamente autorizadas para ello.

Pto. 4.2.1.3.10.- Entrada al puesto central de operaciones (P.C.O.) de personas ajenas - PROHIBICIÓN

---

Está terminantemente prohibida la entrada al P.C.O. a toda persona ajena al mismo, salvo que sea por razones de servicio o que porten expresa autorización.

Pto. 4.2.1.3.11.- Conservación y control de los elementos existentes en el P.C.O.

---

Todos los elementos existentes en el P.C.O. (por ej. matafuegos, teléfonos, bases de Tierra-Tren, etc.) deben ser tratados cuidadosamente. A efectos de establecer responsabilidades, el Supervisor Operador de P.C.O. verificará la existencia y buen estado de dichos elementos al hacerse cargo "del puesto de mando". Es obligación también al hacerse cargo del "puesto de mando", el asegurarse del buen funcionamiento de las líneas telefónicas y de los relojes.

Pto. 4.2.1.3.12.- Certificado de idoneidad

---

Es condición indispensable para operar el P.C.O. contar con el certificado de idoneidad pertinente. Además, el Supervisor Operador de PCO deberá portar durante su servicio el certificado de idoneidad (credencial habilitante).

Pto. 4.2.1.3.13.- Abandono del puesto o reemplazo no autorizado

---

Sin previa autorización superior, ningún Supervisor Operador de P.C.O. podrá ausentarse de su puesto ni hacerse reemplazar por otra persona.

Pto. 4.2.1.3.14.- Relevos - transmisión de novedades

---

Al ser relevado, el Supervisor Operador de P.C.O. deberá informar a quién lo releve sobre cualquier novedad observada en el funcionamiento del sistema o en el movimiento de los trenes.

Pto. 4.2.1.3.15.- 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 anular una maniobra por contacto en el riel o haciendo avanzar y retroceder un tren.

Pto. 4.2.1.3.16.- 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 Supervisor Operador de P.C.O. 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.

Pto. 4.2.1.3.17.- 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 Supervisor Operador de P.C.O. 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.

Pto. 4.2.1.3.18.- Señal de "orden a 10 km/h"

Cuando alguna señal semiautomática se encuentre descompuesta o la sección que protege 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 Supervisor Operador de P.C.O. podrá utilizar la señal de orden a 10km/h. (previa comunicación con ambos Conductores).

El Conductor tiene la obligación de observar que dicha señal de orden de 10km/h permanezca encendida al momento de trasponerla con el tren.

---

**Art. 4.2.2.- SISTEMA DE MANIOBRA DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

Inc. 4.2.2.1.- 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 se realizarán de acuerdo a lo indicado en los procedimientos vigentes.

---

**Inc. 4.2.2.2.- 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 y/u oficiales de mantenimiento del departamento alimentación Eléctrica y previa comunicación al operador para registrar en forma fehaciente las maniobras y situaciones.

---

**Inc. 4.2.2.3.- 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 y/o Supervisores de Operaciones del Depto. Alimentación Eléctrica quien o quienes efectuarán el seguimiento correspondiente para asegurarse la efectiva normalización.

---

**Inc. 4.2.2.4.- 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 o Supervisores del Dpto. Alimentación Eléctrica tal como indica el procedimiento vigente.

La operación de equipos o elementos de maniobras que son imprescindibles para el servicio y cuyas condiciones de seguridad se encuentren degradadas, será autorizada exclusivamente por la Gerencia de Seguridad Operacional en forma fehaciente.

---

**Art. 4. 2.3.- VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO ( CIRCULACIÓN DE LOS TRENES)**

---

**Inc. 4.2.3.1.- 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.

---

**Inc. 4.2.3.2.- Certificado de desinfección**

Todo material rodante en servicio deberá estar provisto de un Certificado de Desinfección, el que será colocado en lugar visible.

---

Inc. 4.2.3.3.- Normas generales de circulación en las vías principales de explotación

Pto. 4.2.3.3.1.- Ubicación del conductor durante la marcha

---

Durante la conducción, el conductor deberá permanecer en la cabina delantera según el sentido de marcha.

Pto. 4.2.3.3.2.- Condiciones para arrancar

---

El tren puede sólo arrancar cuando todas las verificaciones y pruebas son realizadas por el Conductor, con la orden del Guarda (en caso de operar con Guarda) y con la señal a vía libre, indicación de velocidad por ATP u orden de avance por CBTC según corresponda. (Ver puntos. 4.2.3.6.7, 4.2.3.6.13 a 4.2.3.6.14).

Pto. 4.2.3.3.3.- Inicio de la marcha

---

Para iniciar la marcha el Conductor marcará tracción, lo que le brindará a la formación que opere, la capacidad de desarrollar la velocidad necesaria para la circulación.

- ⚠ **NOTA:** esto no será necesario en las líneas provistas con CBTC/ATO dado que, en operación normal, la velocidad de trenes es controlada por el propio sistema.

Pto. 4.2.3.3.4.- Detención inmediata del tren

---

El conductor debe detener su tren lo más rápido posible:

- cuando la señalización lo impone,
- ante un peligro inminente.

Pto. 4.2.3.3.5.- Respeto de la velocidad

---

Las formaciones deben respetar la velocidad de circulación impuesta por las señales, los sistemas de control de la circulación (ATS, ATP o CBTC según sea el caso), marcas de centro de vías, 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 control de la circulación detendrá la formación en emergencia.

- ⚠ **NOTA:** Siempre que el modo de conducción sea manual, el Conductor será el responsable del respeto de las velocidades establecidas.

Pto. 4.2.3.3.6.- 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.

Pto. 4.2.3.3.7.- Prohibición de liberar el sistema de hombre muerto

Está prohibido liberar el sistema de hombre muerto antes de la detención completa del tren.

Pto. 4.2.3.3.8.- Velocidad en las zonas de cambios

En zonas de cambios, se deberá prestar especial atención al respeto de las velocidades establecidas para la circulación en ese tramo (de acuerdo al pto. 4.2.3.3.5.- Respeto de la velocidad)

Pto. 4.2.3.3.9.- Alertar su presencia en las zonas de curva

En zonas de curvas, el Conductor alertará su presencia efectuando un toque de bocina.

Pto. 4.2.3.3.10.- 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.

Pto. 4.2.3.3.11.- Llaves especiales

El personal de tren 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 o acceder a lugares o elementos cuyo uso está restringido a personal autorizado.

Pto. 4.2.3.3.12.- Iluminación de los coches

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

Pto. 4.2.3.3.13.- 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 según corresponda al sentido de circulación.

Pto. 4.2.3.3.14.- Ocupación de cada sección por un solo tren (excepto líneas con C.B.T.C. en modo automático de conducción)

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 ser detenido de inmediato, comunicar al Supervisor Operador del PCO y no reanudar la marcha hasta que el tren que va adelante esté protegido por una señal principal en aspecto rojo.

Pto. 4.2.3.3.15.- 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.

Pto. 4.2.3.3.16.- Atropello de una señal en aspecto rojo - obligación de informar

Es obligación del conductor no sólo dar aviso de lo ocurrido por Tierra-Tren al Supervisor Operador de PCO, sino también de elaborar un informe cuando finaliza su jornada laboral sin que medie solicitud expresa.

Pto. 4.2.3.3.17.- Ubicación del guarda en los trenes

Es obligación de los guardas trabajar desde la cabina trasera de la formación.

Pto. 4.2.3.3.18.- Aplicación del freno de emergencia por parte del guarda

Es obligación del guarda realizar una aplicación del freno de emergencia a través del dispositivo más cercano a su posición, toda vez que:

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

Pto. 4.2.3.3.19.- Descenso de los usuarios dentro del túnel (evacuación)

Ante la necesidad de descender los usuarios dentro del túnel y previa autorización del PCO, el personal del tren será responsable de accionar de acuerdo a normativa vigente y respetando las siguientes pautas:

- comunicará a los usuarios a través del sistema de audio de salón.
- colocará primeramente las escaleras destinadas para la evacuación de los usuarios. 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,
- acompañará a los usuarios hasta la estación más próxima (de ser posible, caminarán en el mismo sentido que llevaba el tren, asegurándose así de 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 usuario no corra riesgo alguno. El guarda circulará en todos los casos delante de los usuarios,
- verificará asimismo que ningún usuario haya quedado en el tren y en el túnel,

- en caso que un usuario 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 de los usuarios,
- 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 a los usuarios hasta la estación, es obligación del conductor esperar el regreso del mismo, lo que le asegurará que no haya usuarios en el túnel.

 **NOTA:** En caso de un modo de operación sin Guarda, la evacuación quedará a cargo del personal de estación.

---

#### Inc. 4.2.3.4.- Circulación en las vías principales de explotación

##### Pto. 4.2.3.4.1.- 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 P.C.O. y de acuerdo al procedimiento vigente.

##### Pto. 4.2.3.4.2.- Circulación con luces de faros y luces de salones encendidas

La circulación de los trenes de usuarios 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 usuarios se hará con los faros delanteros (luz blanca) y traseros (luz roja) encendidos y las luces de los salones apagadas.

##### Pto. 4.2.3.4.3.- Trenes de servicio: obligación de comunicar al P.C.O.

Los conductores de los trenes de servicio comunicarán al P.C.O.:

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

##### Pto 4.2.3.4.4.- Prohibición de circular por vía contraria:

Salvo que se reciban órdenes expresas, está terminantemente prohibido circular por vía contraria.

##### Pto. 4.2.3.4.5.- 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.

#### 4.2.3.4.5.1.- Condición obligatoria previo ingreso programado al túnel

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

- tener en cuenta si en el tramo del túnel que recorrerá existen refugios o zonas cebradas (donde no podrá permanecer cuando pase el tren),
- comunicar la novedad al Supervisor Operador de PCO con una antelación no menor de 30 minutos y confirmar antes de bajar,
- el Supervisor Operador de PCO 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 hasta 10km/h,
  - alertará la presencia con un toque de bocina o señales de luces,
  - permanecerá alerta a recibir señales de linterna o de brazos,
  - circulará con precaución por la zona,
  - retornará 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 elemento destellante de cintura,
- transitar solamente por los pasillos y circular 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.

#### 4.2.3.4.5.2.- Tareas en el túnel sin restricción de circulación del servicio 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 Supervisor puede realizar esta función).

#### 4.2.3.4.5.3.- 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 apartado 4.2.3.4.5.1. (prescindiendo de la anticipación de 30 minutos previsto), no descuidando su seguridad e integridad física, para lograr la más pronta normalización del servicio.

4.2.3.4.5.4.- Prohibición del cruce de vías al personal

---

Queda terminantemente prohibido descender a las vías y cruzar por las mismas a todo el personal.

Pto. 4.2.3.4.6.- 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. Comunicará inmediatamente la novedad al Supervisor Operador de PCO por medio del sistema de Tierra-Tren y éste lo comunicará a la guardia de emergencias. Circulará con precaución por la zona y volverá a imprimir la velocidad normal de servicio al trasponer el lugar.

**⚠ *NOTA:* en líneas equipadas con C.B.T.C. / A.T.O., al divisar personas en el túnel, el conductor deberá seleccionar el modo de conducción manual a fin de reducir la velocidad convenientemente hasta que todo el tren libere la zona.**

---

Inc. 4.2.3.5.- La salida y la entrada al taller o cochera

Pto. 4.2.3.5.1.- Comunicar la salida al P.C.O.

---

El taller comunicará, dentro de lo posible, una hora antes de la salida de un tren.

Pto. 4.2.3.5.2.- Hora de llegada del personal de tren en la cabecera

---

El personal del tren debe 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.

Pto. 4.2.3.5.3.- Deficiencia en un tren

---

En caso de deficiencia de un tren, el personal del tren afectado se quedará cerca del Supervisor de Servicio como refuerzo o ayuda eventual (a órdenes).

Pto. 4.2.3.5.4.- Ausencia del personal de tren

---

El personal del Tren deberá dar aviso inmediatamente al Supervisor de Servicio, si alguno de sus integrantes está ausente.

#### Pto. 4.2.3.5.5.- Anomalía a la salida

El Conductor Especializado comunicará de inmediato, al P.C.O. y/o al Supervisor ubicado en el taller, toda anomalía que puede perturbar la salida de los trenes.

#### Pto. 4.2.3.5.6.- 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 usuarios destinado al reconocimiento de la línea después de finalizadas las tareas de mantenimiento que lo justifique o de obras antes de reiniciar el servicio.

Será responsabilidad del Supervisor de Servicio el informar al conductor del primer servicio si ya ha circulado un tren piloto.

#### Pto. 4.2.3.5.7.- Entrada en el taller o cochera

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

#### Pto. 4.2.3.5.8.- Apagar el tren

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

#### Pto. 4.2.3.5.9.- Misión del conductor especializado: revisión de elementos del tren

##### 4.2.3.5.9.1.- Puesta de un tren en servicio

- todo tren que está en Servicio debe tener confeccionada la planilla de revisión de elementos del tren (check list), con la fecha y hora que corresponda,
- el Supervisor de Servicio 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, donde quedarán registradas las anomalías encontradas,
- el personal designado para esta tarea, tiene que llegar al tren que pondrá en servicio con veinte (20) minutos de anticipación como mínimo, portando herramientas correspondientes y la radio portátil (Handy),
- el personal que efectúe la revisión previa será responsable de las anomalías que pudiera tener el tren y que no estén registradas en la planilla correspondiente.

#### 4.2.3.5.9.2.- 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, y completos los registros Material Rodante habilita la formación desde el Chapero Electrónico,
- al retirar la formación, el Conductor Especializado realiza una revisión de elementos o verificación de la normalización de la avería por cual ingresó a taller,
- 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 quién informará cuando se lo dé por apto.

**⚠ Nota:** En caso de tener que ingresar un tren que no circule 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, Ingeniería y Seguridad Operacional.

#### 4.2.3.5.9.3.- 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.

#### Inc. 4.2.3.6.- Detención y salida de los trenes de usuarios.

---

##### Pto. 4.2.3.6.1.- Detención en cada estación

---

Los trenes prestando un servicio de usuarios se detendrán en cada una de las estaciones operativas (de acuerdo al servicio brindado en ese momento), salvo cuando marchan como "tren directo".

##### Pto. 4.2.3.6.2.- 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.

#### Pto. 4.2.3.6.3.- Reducción de la velocidad en la entrada de estación

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

- terminales provisionales durante servicios cortos: 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: (10Km/h).

#### Pto. 4.2.3.6.4.- 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, debiendo ingresar con una velocidad de 25km/h.

#### Pto. 4.2.3.6.5.- Detención: vista completa del tren en los espejos de punta de andén.

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 de punta de andén.

#### Pto. 4.2.3.6.6.- Apertura de las puertas

Las puertas deben ser abiertas solo después que el tren está parado. En líneas con CBTC, la apertura de puertas se realizará de forma automática, mientras que, en el caso de conducción manual, esta tarea será realizada por el Guarda de la formación.

#### Pto. 4.2.3.6.7.- Cierre de puertas y arranque del tren

En caso de conducción manual el cierre de puertas se efectuará de la siguiente manera:

- observar la señal verde,
- una vez que todos los usuarios hayan descendido o ascendido, activar el cierre de las puertas (con su señal sonora),
- el Guarda luego de observar que todas las puertas se han cerrado, permanecerá observando hasta que su cabina llegue a la mitad del andén,
- antes de arrancar, el Conductor deberá verificar el cierre completo de las puertas observando:
  - La pantalla/indicación en el pupitre
  - El espejo de punta de 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.

En caso de líneas con CBTC, el cierre de puertas lo realiza el tren en forma automática y el Conductor valida el avance de la formación. En este caso el Guarda deberá verificar el

correcto ascenso y descenso de los usuarios y en caso de ser necesario intervenir en forma manual. El Conductor, previo a validar el arranque del tren deberá corroborar el cierre de puertas y verificar que no haya invasiones de gálibo.

- ⚠ **NOTA:** en caso de un modo de operación sin Guarda las funciones detalladas para el Guarda serán responsabilidad del Conductor.

#### Pto. 4.2.3.6.8.- 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 usuario 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.

#### Pto. 4.2.3.6.9.- 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.

#### Pto. 4.2.3.6.10.- Ascenso y descenso de los trenes en movimiento

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

#### Pto. 4.2.3.6.11.- 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 y posteriormente comunicar al Supervisor Operador del PCO.

Está terminantemente prohibido retardar la acción del dispositivo paratrén mediante la colocación del control de freno en "aflojamiento".

#### Pto. 4.2.3.6.12.- Sección bloqueada – Detención del tren fuera de lugar

En aquellos casos en que un tren de usuarios no se posicione adecuadamente en el andén (detención fuera de lugar de parada), y sobrepase la señal de salida que se encontraba VERDE, se producirá un bloqueo de sección con el consecuente paso al aspecto ROJO de la misma. El Conductor deberá comunicarse con el Supervisor Operador del PCO y proceder de la siguiente manera:

- Si todas las puertas de la formación quedaron dentro del límite del andén, permitirá la apertura de puertas para que se efectúe el descenso y ascenso de usuarios y una vez cerradas las puertas reanudará la marcha en forma normal.

- Si una o más puertas del salón de usuarios quedaron fuera del límite del andén, no permitirá la apertura de puertas en esa estación continuando la marcha hasta la siguiente parada, con aviso al PCO y a los usuarios.
- El avance será de acuerdo a la normativa vigente.

⚠ **NOTA:** Queda expresamente advertido que en cualquier caso de detención del tren fuera del lugar de parada, no podrá retrocederse bajo ningún concepto.

#### Pto. 4.2.3.6.13.- Inconvenientes en la señal sonora de cierre de puertas

En caso que la señal sonora asociada al cierre de puertas deje de funcionar, el Guarda continuará trabajando con el silbato hasta finalizar el viaje en cabecera principal.

#### Pto. 4.2.3.6.14.- Señal de salida de un tren - estado de las señales.

- En Líneas con ATS: Un tren deberá partir sólo con señales habilitantes:
  - o señal de salida en aspecto verde o,
  - o Señal de orden de 10 km/h encendida (en este caso, previa autorización del PCO),
- En Líneas con ATP: Se admite el código de vías,
- En Líneas con CBTC: Se admite la indicación de pupitre.

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 de la señal de salida con los siguientes aspectos (Verde: vía libre - Apagada: a peligro).

---

#### Inc. 4.2.3.7.- La Terminal

##### Pto. 4.2.3.7.1.- Llegada a la terminal

###### 4.2.3.7.1.1.- 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, o pedirá un reemplazo por el tiempo necesario.

**4.2.3.7.1.2.- 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.

**4.2.3.7.1.3.- Relevó continuo:**

---

Tipo de operación que tiene como finalidad mejorar la frecuencia del servicio, optimizando los tiempos de espera en estaciones terminales. El procedimiento consiste en que una pareja de conducción se encuentra en el andén, cada una en su posición, a la espera de la llegada del tren, para relevar al personal a cargo de la formación que arriba al mismo.

La pareja que descendió de la formación quedará en el andén a la espera del siguiente tren, ubicándose cada uno en la posición correspondiente a su función, para relevar al personal y continuar con el servicio.

**Pto. 4.2.3.7.2.- Orden de salida de la cabecera**

---

El personal del tren recibirá la orden de salida de la cabecera a través del aspecto verde de la señal de punta de andén.

En líneas con CBTC, la orden de salida se dará a través de la luz de indicadora del botón de arranque en el pupitre de la cabina de conducción.

**Pto. 4.2.3.7.3.- Orden de salida de cabecera provisoria**

---

El personal del tren recibe la orden de salida de cabecera provisoria (servicio corto) a través del aspecto verde de la señal de punta de andén.

En líneas con CBTC, la orden de salida se dará a través de la luz de indicadora del botón de arranque en el pupitre de la cabina de conducción.

**Pto. 4.2.3.7.4.- 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, previa comunicación al Supervisor Operador de P.C.O.

---

#### Inc. 4.2.3.8.- Cabina de conducción del tren

##### Pto. 4.2.3.8.1.- 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.

##### Pto. 4.2.3.8.2.- Acceso a la cabina de conducción

---

Queda terminantemente prohibido viajar en las cabinas del tren a cualquier persona, sea empleado de la Empresa o no, que no esté debidamente autorizado de acuerdo a las normativas vigentes.

##### Pto. 4.2.3.8.3.- Identificación de las personas

---

El conductor podrá solicitar la identificación de toda persona a la que no conozca personalmente y solicite acceso a la cabina o se encuentre dentro de la misma.

##### Pto. 4.2.3.8.4.- 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.

##### Pto. 4.2.3.8.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto

---

En caso de desperfectos, cuando sea necesario que viajen varias personas, tiene prioridad para viajar el personal técnico de la especialidad y, si entre ellas, se encuentra el Instructor de Formación Operativa o el Supervisor de Área Técnica Operativa, éste se hará cargo del manejo y el conductor saldrá de la cabina.

##### Pto. 4.2.3.8.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones:

---

El personal de mayor jerarquía presente en la cabina es responsable de la aplicación de estas instrucciones.

##### Pto. 4.2.3.8.7.- 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.

#### Pto. 4.2.3.8.8.- 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, que los precintos de seguridad estén colocados y en buenas condiciones, y que las puertas de cada cabina queden cerradas como así también las ventanas, cuando se retira de la misma.

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

---

#### Inc. 4.2.3.9.- Elementos para casos de emergencias

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

- Matafuegos (como mínimo 1 por coche)
- Escaleras para evacuación del pasaje (una por coche)
- Llaves especiales (si corresponde según tipo de flota)
- Calzas (si corresponde según tipo de flota, cantidad de acuerdo a portacalzas)
- Barra de corto circuito o pértiga según corresponda (2 por formación)

Son elementos obligatorios, así como también el conocimiento de su utilización y su localización en el tren. La carencia de alguno de estos elementos debe ser notificada inmediatamente al Supervisor Operador de PCO, y retirar la formación del servicio.

La ausencia de alguno de estos elementos prohíbe la salida de la formación a servicio.

---

### Art. 4.2.4.- VEHÍCULOS DE SERVICIO INTERNO (TREN NO ASIGNADO A UN SERVICIO DE USUARIOS)

---

#### Inc. 4.2.4.1.- Circulación en las vías principales

##### Pto. 4.2.4.1.1.- Llegada en estación

Los Conductores de los trenes no asignados a un servicio de usuarios (tren de pruebas, capacitación, reservados, ...), llegarán a la estación a velocidad reducida (25 km/h), pero sin detenerse, tocarán la bocina y solamente aumentarán la velocidad una vez que el tren haya salido totalmente del andén.

**⚠ NOTA:** estos trenes circularán con las luces de salón apagadas.

##### Pto. 4.2.4.1.2.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales

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

**Pto. 4.2.4.1.3.- Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio público e interno.**

---

Queda establecido que durante el horario de servicio de trenes con usuarios 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 P.C.O. 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 de Coordinación de Operaciones y el P.C.O.

Trenes de trabajo y/o autovías o vehículos especiales: La circulación de trenes de trabajo y/o autovías o vehículos especiales es solamente autorizada fuera de las horas de explotación comercial, salvo razón grave o de emergencia y circularán de acuerdo a lo indicado en la Coordinación diaria y con la Supervisión del P.C.O. En este caso, y solo con la debida autorización del P.C.O., 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 circule 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 las credenciales habilitantes correspondientes (incluida la emitida por el Centro de Formación Operativa).

En caso que el conductor no pertenezca a los planteles del Concesionario, además de la obligación de contar con la credencial citada que lo habilite a conducir trenes de ése 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.

**Pto. 4.2.4.1.4.- 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 estar incluidos en la Coordinación diaria y ser sometidos a un control exhaustivo por parte del P.C.O. en cada línea previo y durante el comienzo del servicio.

Si no se respetan estas condiciones, los trabajos NO serán autorizados.

**⚠ NOTA:** Seguridad de las obras fijas e itinerantes.

Aunque no se haya anunciado ninguna superposición 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 la misma.

El responsable de la obra (fija o itinerante) verificará la existencia de la señalización necesaria o que se tomen todas las medidas para la seguridad propia del personal (arneses, iluminación, conos de luz intermitente, confirmación y verificación de corte de corriente etc.).

En ese caso, el Supervisor Operador de P.C.O. actuará como nexo entre la formación (detenida frente a una señal a peligro) y el responsable de obra.

El Supervisor Operador de P.C.O. solo otorgará permiso de vía o permitirá el paso con la autorización del jefe de la obra fija o itinerante.

Instrucciones al conductor de la formación Es imperativo que las formaciones respeten estrictamente la señalización de seguridad y las instrucciones vigentes. Todo responsable o conductor de formación que no respete la señalización, es pasible de que se le retire la autorización de conducir en la red de subterráneos.

---

#### Inc. 4.2.4.2.- Maniobras

##### Pto. 4.2.4.2.1.- 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 P.C.O.

##### Pto. 4.2.4.2.2.- Autorización de maniobrar:

---

El conductor efectuará las maniobras con autorización del Supervisor Operador del P.C.O.

#### Pto. 4.2.4.2.3.- Condiciones para efectuar una maniobra

Cada maniobra se efectuará con la mayor prudencia y a velocidad reducida.

Cuando se finaliza una maniobra, el Conductor Especializado de esta maniobra se comunicará con el Supervisor Operador del PCO quien se comunicará con el Supervisor de Servicio.

#### Pto. 4.2.4.2.4.- Maniobras de trenes

El Conductor Especializado efectuará todas las maniobras de trenes ordenadas por el Supervisor Operador de P.C.O., con quien deberá colaborar para el normal desarrollo de las operaciones 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 **Supervisor Operador del P.C.O. y/o** del Señalista Principal.

#### Pto. 4.2.4.2.5.- Libramiento de las vías principales

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

#### Pto. 4.2.4.2.6.- 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.

#### Pto. 4.2.4.2.7.- Personas autorizadas para viajar en los trenes de maniobra

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

## **CAPÍTULO 4.3.- DE LA MARCHA DE LOS TRENES**

---

### **Art. 4.3.1.- INFORMACIONES NECESARIAS PARA INICIAR LA MARCHA Y ACCIONES QUE DEBE EFECTUAR EL PERSONAL**

---

#### **Inc. 4.3.1.1.- Comunicar las anomalías a los relevos**

El relevo del personal de tren se debe hacer lo más rápido posible, permitiendo al personal relevado comunicar las anomalías eventuales.

---

#### **Inc. 4.3.1.2.- Hora de presencia de los relevos**

El personal del tren de relevo debe estar presente 5 minutos antes de la hora de relevo.

---

#### **Inc. 4.3.1.3.- Personal de tren no relevado**

Si el personal del tren no es relevado y el Supervisor de Servicio no dispone de personal a órdenes, el personal a relevar deberá hacer un viaje de ida y vuelta más.

---

#### **Inc. 4.3.1.4.- Tren cancelado**

El personal del tren a cargo de un tren cancelado queda inmediatamente a disposición del Supervisor.

---

### **Art. 4.3.2.- EMISIÓN DE ÓRDENES ESPECIALES (AVISOS DE EMERGENCIA - ALTERNATIVAS OPERATIVAS)**

El personal de tren debe obedecer las órdenes dadas por los Supervisores Operadores de P.C.O., Supervisores de Servicio u otro jefe de la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario, con el objeto de garantizar la ejecución de una medida en forma inmediata, segura y eficaz.

En cada relevo, el personal reemplazado informará a los reemplazantes de las modificaciones eventuales relativas a la circulación de los trenes.

---

### **Art. 4.3.3.- 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.

---

#### Art. 4.3.4.- RÉGIMEN DE VELOCIDADES SEGÚN SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y CONDICIONES DE ANORMALIDAD 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:

- El sistema de control de la circulación (ATP o CBTC),
- Señalamiento luminoso,
- Limitadores de velocidad,
- Marcas de vías (tableros y carteles),
- Reglamentación particular para zonas singulares,
- Órdenes directas impartidas por personal superior,
- Instrucciones especiales para zonas singulares.

---

#### Art. 4.3.5.- 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 pto. 4.2.4.1.3. del presente Reglamento.

---

#### Art. 4.3.6.- PERSONAL NECESARIO EN ESTACIONES PARA LA ATENCIÓN DEL USUARIO.

**Para la prestación del servicio de trenes, el personal necesario en estación es el siguiente:**

**Peón:** Es responsable de mantener en buen estado de limpieza y desinfección, las estaciones y formaciones durante el horario de servicio. Atiende las necesidades que puedan presentar los usuarios y los deriva según corresponda.

**Auxiliar:** Es responsable de controlar el ingreso de los usuarios al servicio según las normativas. Asiste, acompaña y soluciona los requerimientos de los usuarios. Vela por el buen estado y seguridad en las estaciones, articulando las acciones necesarias, informando, delimitando, señalizando.

**Asistente de Productos y Servicios:** Es responsable de la recarga y venta de tarjetas SUBE, como gestionar cualquier modelo de producto que permita el ingreso a la red.

Asiste y orienta a los usuarios en todo lo relacionado con el servicio.

Actúa e informa sobre cualquier anomalía en la estación asignada.

**Asistente de Productos y Servicios Principal:** Es el responsable máximo en la estación. Controla el estado de la misma y gestiona las soluciones necesarias con los sectores y/o personas según corresponda. Realiza el check list diario utilizando el formulario RPU – revisión de prestaciones al usuario.

Coordina las acciones necesarias para mantener el estado de limpieza de la estación durante el servicio.

Asiste, orienta y acompaña a los usuarios, cualquiera sea su necesidad,

Es responsable por la recarga y venta de pasajes.

**La descripción de sus funciones se encuentra detallada en “Manual de Atención al Usuario – Buenas prácticas”.**

---

**Art. 4.3.7.- 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 usuarios de manera segura, eficiente y regular. En un modo de operación SIN Guarda, tendrá a su cargo las tareas de apertura y cierre de puertas.

**Conductor Especializado:** es una jerarquía dentro de la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario que dispone del conocimiento, habilidad y la responsabilidad de ejecutar maniobras (operaciones que se realizan en vías primarias y secundarias), con trenes en condiciones normales o degradadas. Son ejemplos de estas tareas la puesta de un tren en servicio; el retiro de un tren de un taller; estacionamiento de formaciones; traslados; etc.

También tiene bajo su cargo y responsabilidad la realización del chequeo y confección de las planillas correspondientes para la puesta en servicio (check list) de las diferentes formaciones.

**Guarda:** En un modo de operación CON Guarda, es el personal que tiene principalmente a su cargo las operaciones de apertura y cierre de puertas (salvo en líneas con CBTC en modo automático, caso en que solo verifica el descenso y ascenso de los usuarios), como así también asistir al Conductor en tareas auxiliares a la conducción si éste lo requiere.

**Instructor de Formación Operativa:** Es el personal de nivel de supervisión encargado de la capacitación y entrenamiento operacional del personal operativo.



**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.

---

**Art. 4.3.8.- PREVISIONES PARA REGULAR LA EVACUACIÓN DE USUARIOS SEGÚN LAS CIRCUNSTANCIAS DE ANORMALIDAD O EMERGENCIA (PROCEDIMIENTO EN CASO DE EVACUACIÓN EN TÚNEL)**

En cualquier caso, en que se produzca la detención de uno o más trenes consecutivos en el túnel como consecuencia de algún tipo de inconveniente operativo (coche descompuesto; conductor descompuesto; riel roto; etc.), el personal a cargo de la/s formación/es, deberá proceder de la siguiente manera:

- Comunicarse con el P.C.O., manteniendo la comunicación durante todo el incidente,
- Si corresponde iniciar la evacuación de usuarios, se priorizará la posibilidad de efectuarla en el ámbito del andén ajustándose a las normas y características propias de cada línea, siempre consensuada con el P.C.O.,
- Si la evacuación debiera realizarse en el túnel la misma se ajustará al pto. 4.2.3.3.19 de este Reglamento Operativo. Una vez finalizada la evacuación se deberá verificar y confirmar al P.C.O. que la totalidad de los usuarios fueron llevados hasta la estación de destino y ya no se encuentran en el túnel,
- En el caso de requerirse acople, el mismo se realizará con autorización del P.C.O. teniendo en cuenta como condición excluyente que los usuarios de las formaciones involucradas deben ser previamente evacuados de manera completa y segura,
- Una vez realizado el acople, las formaciones circularán de esta manera hasta la terminal,
- Si la alternativa de acoplar no se considera conveniente (pendiente pronunciada o zona de curvas), el tren detenido en el túnel esperará la llegada de los equipos de intervención,
- Con respecto a los equipos de intervención se definen dos niveles:
  - Nivel 1 (personal de Atención al Usuario): tiene por misión prestar colaboración y apoyo al personal del tren detenido,
  - Nivel 2 (Jefe de incidente, Seguridad, Riesgos Especiales, Servicio Externos de Emergencia): tiene por misión colaborar y prestar apoyo al personal del tren, realizar intervención específica del caso y efectuar la toma de datos.

**⚠ NOTA 1:** Ante una evacuación de usuarios en el túnel, **SIEMPRE** se dará aviso al **SAME**.

**⚠ NOTA 2:** Para acoplar formaciones, es condición excluyente la previa evacuación de las mismas.

### Art. 4.3.9.- USO DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SEGÚN CIRCUNSTANCIAS

---

#### Inc. 4.3.9.1.- Comunicaciones entre el personal del tren y el P.C.O.

- el personal de tren dispone de diversos medios de comunicaciones con el P.C.O.:
  - sistema Tierra-Tren (disponible en todas las formaciones de la red)
  - teléfono de punta de andenes.
  - boletería: en caso de desperfecto de los otros teléfonos
- las comunicaciones deben ser concisas y claras
- el personal del tren debe informar al Supervisor Operador de PCO 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 usuarios.

**⚠ NOTA:** toda comunicación relativa a la seguridad operacional se repite siempre.

---

#### Inc. 4.3.9.2.- Comunicaciones entre el personal del tren y los usuarios

- el personal de tren comunicará a los usuarios las anomalías que afecten la circulación en línea en el sentido de su tren.
  - para emitir cualquier mensaje al público se procederá de acuerdo a lo establecido en el “Manual de comunicación e información del Servicio” en el “Instructivo de Comunicación ante contingencias”.
- 

#### Inc. 4.3.9.3.- Medios de comunicación con los equipos de intervenciones

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

Tierra-Tren, Handy, 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 por Handy a su propia guardia o P.C.O., cuanto antes). De ser necesario se hará uso de los altoparlantes o teléfonos celulares.

---

**⚠️ NOTA:** cada vez que es posible, priorizar las comunicaciones en el orden siguiente:

1. contacto verbal,
2. tierra-Tren,
3. teléfono celular,
4. telefonía de señales y boleterías,
5. altoparlantes.

---

Inc. 4.3.9.4.- Tren detenido. Su conductor no puede comunicarse con el P.C.O.

Es posible que un conductor no pueda comunicarse con el P.C.O., en tal caso debe procurar llamar la atención del Conductor que circula por la vía contraria.

Pto. 4.3.9.4.1.- 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 Operador de PCO si es necesario,
- dar ayuda a su colega si se justifica.

Pto. 4.3.9.4.2.- Todo conductor circulando con un tren posterior a un tren detenido, después de la autorización de avanzar una señal recibida del supervisor operador del PCO, 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 Operador del PCO,
- dar ayuda a su colega,
- proceder al acople si es necesario, previa evacuación de los usuarios de ambos trenes,
- continuar como tren directo hasta la terminal.

---

**Art. 4.3.10.- CONCURRENCIA DE PERSONAL ESPECIAL A DIVERSOS SITIOS PREESTABLECIDOS PARA CASOS DE ACCIONES NECESARIAS POR ANOMALIAS.**

Con el objeto de maximizar la seguridad operacional 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,
- Transporte,
- Riesgos Especiales y Accidentología,
- Equipo de bombas.

---

**Art. 4. 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 a través de la guardia de emergencia dará aviso a los distintos servicios externos como el SAME, Bomberos, Policía de la Ciudad, etc., pero continuará siendo responsable sobre los usuarios 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.

Información detallada en anexo Plan de Emergencia

---

## Art. 4.3.12.- PRECAUCIONES A TOMAR EN CASO DE MANIOBRAS DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA

---

### Inc. 4.3.12.1.- Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas - comunicación

En los puestos de Energía y de Guardia de Intervenciones 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. Todos los pedidos de corte y reposición se efectuarán por medios grabados. Se utilizarán los teléfonos internos, los estancos y el sistema Tierra-Tren.

**⚠ NOTA:** Queda debidamente aclarado que en todo momento habrá un solo personal autorizado facultado para solicitar la reposición de corriente.

---

### Inc. 4.3.12.2.- Cortes y reposiciones de corrientes a horas convenidas de antemano

Se prohíben los cortes y reposiciones de corriente a horas convenidas de antemano.

---

### Inc. 4.3.12.3.- Personal facultado para reposición de corriente.

La reposición de corriente se efectuará únicamente el personal autorizado que solicitó el corte, o a quien éste hubiera designado como su único reemplazante (siempre que se trate de personal autorizado). Dicha designación se efectuará telefónicamente (medio grabado) al Supervisor de Guardia de Intervenciones y al Puesto de Energía.

---

### Inc. 4.3.12.4.- Libro de guardia del puesto de energía P.C.O.

El Supervisor Operador de Energía PCO asentará en el libro de Guardia todas las alternativas que hagan al corte y reposición de corriente.

---

### Inc. 4.3.12.5.- Personal autorizado imposibilitado de pedir la reposición de la corriente

Cuando por razones de fuerza mayor el personal que haya solicitado el corte (tanto en campo, como Transporte o Guardia de Intervenciones), se vea imposibilitado de pedir la reposición, el personal autorizado que lo sustituya sin haber sido designado telefónicamente, a fin de reponer la energía, deberá denunciarlo primeramente a la Guardia de Emergencias para que registre este problema operativo en su libro de novedades, y cargue el evento en el sistema informático. Recién entonces podrá solicitarse la reposición correspondiente respetando el circuito de comunicaciones establecida en la normativa vigente. En el caso de la Guardia de Intervenciones, el

personal autorizado que sustituya sin haber sido designado telefónicamente y debe reponer energía, deberá asentar y firmar en el libro de Guardia del puesto de Energía PCO, la solicitud y los motivos de dicho proceder.

---

**Inc. 4.3.12.6.- Apertura y reposición automática de un interruptor**

Ante la apertura y reposición automática de un interruptor, el Supervisor Operador de Energía PCO deberá comunicar la novedad al Supervisor de Guardia de Intervenciones, y posteriormente registrará la misma en el Libro de Guardia. La Guardia de Intervenciones, en conjunto con el Supervisor Operador de PCO, deberá establecer las posibles causas de la apertura y luego realizar el informe correspondiente que luego se remitirá al Supervisor Operador de Energía PCO.

---

**Inc. 4.3.12.7.- Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito**

En el caso de apertura de un interruptor y la permanencia del cortocircuito, el Supervisor Operador de Energía PCO informará telefónicamente (medio grabado) al Supervisor de Guardia de Intervenciones y al Supervisor de Energía. La Guardia de Intervenciones deberá identificar las posibles causas de la apertura, a través del Operador/Supervisor de Tráfico. Este último deberá arbitrar con un responsable en el lugar afectado, los medios para garantizar las condiciones de seguridad y luego procederá a solicitar la reposición correspondiente. Al reponer el interruptor, tanto la Guardia de Intervenciones como el Supervisor Operador de Energía PCO registrarán los horarios y las causas en los libros de las guardias respectivas.

---

**Inc. 4.3.12.8.- Solicitud de corte de la corriente ante una emergencia**

Ante una Emergencia, cualquier personal de la Empresa, previa identificación, podrá solicitar el corte al Supervisor de Operador del PCO quien gestionará a través de la Guardia de Intervenciones/Supervisor Operador de Energía el pedido de corte que se realizará al instante dando apertura a los interruptores/seccionadores del sector solicitado. Una vez confirmado el corte se dará aviso a las Guardias de Intervenciones y Emergencias, siendo el personal autorizado el único facultado para establecer nuevos cortes o reposiciones parciales o completas. En caso de que el pedido inicial de emergencia sea recibido a través de la Guardia de Emergencias, Guardia de Intervenciones u otros canales se deberá dar aviso inmediato al Supervisor Operador de PCO.

- ⚠ NOTA:** En todos los casos, el solicitante deberá brindar el número de teléfono del cual se comunica (si es que no fue previamente detectado).

---

#### Inc. 4.3.12.9.- Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones eléctricas

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.

**⚠ NOTA:** En todo lo referente a las maniobras de línea de alimentación eléctrica, se actuará de acuerdo a lo establecido en los procedimientos vigentes prestando especial atención a las comunicaciones necesarias.

---

#### Art. 4.3.13.- 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 línea de trenes en servicio de usuarios.

Es condición primordial para la realización de éste tipo de maniobras, el asegurarse de manera fehaciente de la aplicación del freno de estacionamiento o la colocación y posición de las calzas y/o su posterior retiro según corresponda al tipo de flota.

Con igual nivel de exigencia deberá cerciorarse de la no existencia de persona alguna en las proximidades de la formación en maniobra.

---

#### Art. 4.3.14.- PRECAUCIONES PARA LA DETENCIÓN/ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

Antes de abandonar un tren o coches en vías de estacionamiento, el Conductor Especializado tiene la obligación de frenar debidamente el tren con el procedimiento adecuado según el material rodante con el que está trabajando.

También deberá:

- Aplicar freno de estacionamiento (o calzar el tren, si corresponde),
- Retirar las herramientas del puesto de conducción si corresponde.

Este procedimiento también será de aplicación, cuando se separen uno o más coches de un tren estacionado, con la parte que queda del tren.

Para el caso de detención en pendientes o en zonas de planialtimetría desconocida en línea, en donde el Conductor deba abandonar la cabina de conducción, deberá ante cualquier circunstancia proceder de la misma manera.

## CAPÍTULO 4.4 - DE LA GESTIÓN DE LOS INCIDENTES

---

### Art. 4.4.1.- 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 incidente exige medios provenientes de horizontes muy diferentes, con una constante: es siempre a partir del servicio de transporte 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 usuario.

---

### Art. 4.4.2.- 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 e implementación de servicios limitados,
- informar a los usuarios,
- informar a la Gerencia.

---

### Art. 4.4.3.- 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 (Transporte, Material Rodante, Infraestructura 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. Tanto el P.C.O. como las guardias dependen directamente de su responsable de guardia.

**Autoridad:** El Responsable de guardia representa la más alta autoridad de su área y es quien dirige en cualquier conflicto que pueda sobrevenir.

---

### Art. 4.4.4.- EL JEFE DE INCIDENTE

El jefe de incidente es el primer jefe de la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario que interviene en el lugar de un incidente. Sus misiones son cuádruples: contacto constante con el P.C.O., 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 Transporte y Atención al Usuario, a partir del nivel de Supervisor de Servicio, que haya arribado primero al lugar, asume esta misión hasta el final del incidente o hasta ser relevado por personal idóneo de igual o mayor jerarquía si éste es más adecuado por su experiencia.

- ⚠ **NOTA:** Personal de otras áreas podrán ser Jefes de Incidente si, y solo si, las áreas a las que pertenecen están relacionadas con la operación y tenga la idoneidad y competencias necesarias.

#### Art. 4.4.5.- PROCEDIMIENTOS A SEGUIR POR EL PERSONAL DE TREN

##### Inc. 4.4.5.1.- 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 un “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 miraras efectuará la señal de linterna correspondiente al conductor.

Ante un peligro inminente aplicará sin dudar ni vacilar freno de emergencia.

- ⚠ **NOTA:** en formaciones sin cabina intermedia, el Conductor conducirá desde la cabina de cola, y las comunicaciones de avance o detención del piloto se efectuarán por medio del audio interno o tierra tren.

##### Inc. 4.4.5.2.- Servicio interrumpido: acciones básicas

###### **Primeras acciones:**

- Determinar el tipo de problema con el fin de poder dar los datos necesarios claramente al P.C.O. 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 nº, 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 adoptadas hasta el momento.
- Llamar inmediatamente al P.C.O.,
- Tratar por todos los medios disponibles de solucionar el problema dentro de sus posibilidades,
- Cumplir las Instrucciones emanadas por el P.C.O.

**Acciones posteriores:**

- dar informaciones a los usuarios a bordo del tren,
- si se justifica evacuar la formación,  
En túnel, se prestará especial atención a los siguientes aspectos:
  - frenar debidamente la formación de acuerdo al sistema que opere,
  - aplicar freno de estacionamiento o calzar la formación (según tipo de flota y su normativa vigente),
  - Retirar las herramientas.
  - pedir el corte de la corriente con confirmación (si la línea está provista con tercer Riel),
  - iniciar la evacuación previa autorización del P.C.O.
- Mantenerse a la escucha del P.C.O. y Cumplir sus instrucciones.

**Restablecimiento del servicio:**

- El Conductor, salvo presencia de un jefe de incidente, informa de inmediato al P.C.O. de la normalización,
- el Conductor avisará a los usuarios,
- una vez finalizado el incidente, el personal del tren redactará un informe que será presentado al jefe de línea, en cuanto a la información que debe incluir el mismo se debe dar detalle de los siguientes aspectos:
  - fecha del hecho,
  - apellido, nombre, legajo,
  - lugar del hecho, datos del tren (equipo y sentido de marcha),
  - identificación del personal involucrado: nombre, apellido y sector,
  - causa probable: presentar en forma breve y reducida,
  - detalle de las medidas tomadas,
  - duración: hora del inicio del incidente y hora de la finalización del mismo,
  - intervinientes externos e internos: SAME, Bomberos, Policía, equipos de intervención, etc.

△ **NOTAS:** Observaciones, comentarios pertinentes, información de interés, etc.

---

**Inc. 4.4.5.3.- Inundación - primeras acciones**

- El Conductor informará al Supervisor Operador del P.C.O. quien pasará la novedad a la Guardia de Intervenciones,
- La Guardia de Intervenciones identificará el pozo de bombeo en falla y gestionará su normalización,
- 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 – inc. 4.4.5.2.).

---

**Inc. 4.4.5.4.- 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 se aplicará freno de estacionamiento o se calzará la formación según corresponda al tipo de flota previa comunicación con el P.C.O.,
- Una vez repuesto el suministro de energía, iniciar la marcha a la velocidad establecida para ese tramo o la indicada por el código de ATP o el CBTC,
- Proseguir con acciones básicas: ver inc. 4.4.5.2.

---

**Inc. 4.4.5.5.- Seccionamiento (desacople) del tren - primeras acciones**

- El personal del tren se comunicará con el Supervisor Operador del P.C.O. y se mantendrá comunicado durante todo el incidente,
- verificar el correcto frenado de las unidades o coches afectados,
- Si corresponde, aplicar freno estacionamiento o proceder al calzado de los coches (según tipo de flota y normativa vigente) desacoplados de la formación y NO intentar el acople entre los mismos,
- Esperar la llegada del tren siguiente y acoplar la parte del tren desacoplada con el citado tren. Tener en cuenta que, para acoplar formaciones, es condición excluyente la previa evacuación de las mismas como se menciona en el art. 4.3.8.,
- Avanzar con la primera parte del tren averiado y evacuar los usuarios.  
Después realizar un viaje directo hasta la terminal.
- Cuando la señalización lo permita y con autorización del P.C.O. avanzar con la segunda formación y proseguir con viaje directo hasta la terminal.

Inc. 4.4.5.6.- Suicidio o caída bajo un tren - primeras acciones

- Llamar inmediatamente al Supervisor Operador del P.C.O.: precisar 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 inc. 4.4.5.2.
- 

Inc. 4.4.5.7.- Usuario 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*: permanecer en la estación sin mover el tren y dar aviso al P.C.O., solicitando socorros médicos y presencia policial
    - *En caso de desenlace fatal*: proceder como para un Servicio interrumpido.
  - Si es posible, dar ayuda a la víctima.
  - Proseguir con acciones básicas: ver inc. 4.4.5.2.
- 

Inc. 4.4.5.8.- Personal de tren enfermo o herido en servicio - primeras acciones

- Llamar al P.C.O. (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:
      - De estar en el túnel, reemplazar por el Conductor del tren siguiente (o del tren más próximo de vía contraria) y avanzar hasta la siguiente estación a fines de evitar la evacuación en el túnel,
      - de ser necesario se acoplará con el tren siguiente (ambos trenes sin usuarios),
      - Con ambos trenes acoplados se avanzará hasta la terminal.
  - Si es posible, dar ayuda a la víctima,
  - Proseguir con acciones básicas: ver inc. 4.4.5.2.
-

---

Inc. 4.4.5.9.- Choque o descarrilamiento - primeras acciones

- Determinar si es posible:
  - la cantidad y gravedad de los heridos,
  - si hubo descarrilamiento, cuántos bogies/ejes descarrilados,
  - si hay personas encerradas o atrapadas.
- Alertar al P.C.O.,
- evacuar el tren,
- Proseguir con acciones básicas: ver inc. 4.4.5.2.

---

Inc. 4.4.5.10.- Incendio en la Infraestructura (perturbando el servicio) - primeras acciones

- a) *Incendio leve*, si es posible y no implica un riesgo, apagarlo con medios propios:
- Si es necesario, brindar ayuda al personal de estación para apagarlo.
  - avisar al P.C.O.

**⚠ NOTA:** si el servicio se interrumpe, proseguir con acciones básicas (ver inc. 4.4.5.2.).

- b) Incendio grave o en caso de duda:
- Si es posible continuar sin riesgo:
    - no detenerse en la estación siniestrada y avanzar hasta la estación siguiente dando aviso al PCO.
  - Si no es posible continuar:
    - comunicarse con el P.C.O. y solicitar autorización para regresar a la estación anterior.
    - de ser estrictamente necesario, y como última opción, evacuar el tren y alertar al P.C.O.
    - Aplicar freno de estacionamiento (o calzarlo, según tipo de flota) y apagar el tren
    - luchar contra el fuego ayudando al personal de estación sin poner su vida en peligro.
  - Proseguir con acciones básicas: ver inc. 4.4.5.2.

**⚠ 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 tenga 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 Operador del P.C.O.

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

---

**Inc. 4.4.5.11.- Alerta de bomba - primeras acciones**

*Descubrimiento de un paquete sospechoso:*

- Alertar al P.C.O.

*Explosión sin advertencia:*

- Alertar al P.C.O.
- Proceder como para el caso de un incendio en estación o tren, precisando de que se trata de una explosión.

Para mayor detalle ver anexo "Plan de Emergencia".

---

**Inc. 4.4.5.12.- Incendio en un tren - primeras acciones**

- a) Incendio leve, definido como aquel que es factible extinguirlo con medios propios:
- Apagarlo con ayuda del personal de estación si ocurriese en este lugar.
  - avisar al P.C.O.

**⚠ NOTA:** si el servicio se interrumpe, proseguir con "acciones básicas" (ver inc. 4.4.5.2.)

- b) Incendio grave O EN CASO DE DUDA

**b.1.** Tren que se encuentra entre dos estaciones y que puede circular:

- Si es posible, avanzar hacia la estación siguiente.
- Alertar al P.C.O.
- Proceder a continuación como se detalla en "tren en estación".

**b.2.** Tren detenido entre dos estaciones:

- Alertar al P.C.O. e iniciar la evacuación hacia la estación más cercana o conveniente.

**⚠ NOTA:** en caso de duda elegir el recorrido opuesto a la circulación del humo

- Proceder a continuación como se detalla en "tren en estación".

**b.3. Tren en estación:**

- Alertar al P.C.O. e iniciar la evacuación de usuarios
- Si fuese posible y ello no constituye un riesgo para su integridad, iniciar el desacople de los coches no siniestrados (siempre y cuando el tipo de flota lo permita).
- Desenergizar el tren y apagarlo.
- Si es posible, luchar contra el incendio, **SIN PONER SU VIDA EN PELIGRO.**
- Proseguir con "acciones básicas": ver inc. 4.4.5.2.

**⚠ NOTA:** No se usará, en lo posible, agua para extinguir un incendio en la Infraestructura o material rodante. Si fuera necesario hacerlo, deberá asegurarse previamente que la **CORRIENTE ELECTRICA HA SIDO INTERRUMPIDA.**

---

**Art. 4.4.6.- PROCEDIMIENTOS A SEGUIR POR EL PERSONAL DE ESTACIONES**

En caso de incidentes, el personal de Estaciones (Auxiliares, Supervisores), es el más cercano para intervenir, asistir y colaborar con el personal del tren. Es, por tanto, el grupo de intervención de primer nivel.

---

**Inc. 4.4.6.1.- Procedimientos básicos**

**Pto. 4.4.6.1.1.- Intervención a pedido del P.C.O. o de la Guardia de Emergencias (GE) o Seguridad (PCS)**

---

**1) Inicialmente:**

- Cumplir las Instrucciones recibidas,
- Si es necesario, y hasta la llegada del jefe de incidente, solicitar los refuerzos eventuales.

**2) En el restablecimiento:**

- Avisar por medios grabados al P.C.O. o a la Guardia de Emergencias y Seguridad, según corresponda,
- Redactar un informe,
- Después de la normalización del incidente, el personal de Estaciones elevará a su jefatura un informe cuyo contenido mínimo debe incluir la siguiente información:
  - fecha del hecho,
  - apellido, nombre, legajo,
  - lugar preciso del incidente,

- identificación del personal involucrado (nombre, apellido y sector), y si corresponde, también del tren o trenes involucrados (servicio, equipo, sentido de circulación),
- duración: hora del inicio y finalización del incidente,
- causa probable (ejemplo: suicidio, descarrilamiento, etc.),
- Otros intervinientes externos e internos: bomberos, S.A.M.E., policía, M.R., vías, etc.,
- Comentarios pertinentes al desarrollo del incidente, aportes esclarecedores de interés por parte de terceros con alguna relación directa o indirecta con el hecho.

Pto. 4.4.6.1.2.- Constatación directa del hecho o a pedido del personal del tren

---

1) Inicialmente

- Alertar a la Guardia de Emergencias,
- si compromete o concierne al servicio: Alertar al PCO,
- Alertar a Estaciones de manera inmediata para permitir a la Jefatura organizar los refuerzos y/o reemplazos del personal interviniente.

2) En el restablecimiento

- Dar aviso al PCO/Guardia de Emergencias:
  - En caso de estar presente un jefe de incidente éste se encargará de efectuar las comunicaciones,
  - Redactar un informe como se detalla en el pto. 4.4.6.1.1.

---

Inc. 4.4.6.2.- Usuario enfermo, herido o fallecido - primeras acciones:

1) Usuario en un tren:

- Si la circunstancia lo permite, ayudar al personal del tren a bajar la persona en el andén,
- Asistir al usuario y permanecer con él hasta la llegada de los socorros.

2) Usuario en estación:

- Asistir al usuario y permanecer con él hasta la llegada de los socorros,
- Alertar al PCO/Guardia de Emergencias,
- Proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.6.1.,
- En caso de desenlace fatal, dar aviso al PCO/GE para ordenar la restricción de parada en el PCO (salto de estación).

---

Inc. 4.4.6.3.- Altercado - primeras acciones:

- Intentar dar solución al inconveniente sin tomar riesgos innecesarios.
- Alertar al PCO o a la Guardia de Emergencias.
- Proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.6.1

---

Inc. 4.4.6.4.- Choque, descarrilamiento, tren descompuesto - primeras acciones

- Tren(es) en estación:
  - ayudar al personal del tren con la evacuación de los usuarios
  - ponerse a disposición del:
    - jefe de incidente
- Tren(es) detenido(s) en túnel:
  - dar aviso al PCO/GE y comunicar el ingreso al túnel,
  - ayudar al personal del tren con el descenso de los usuarios,
  - ponerse a la disposición del:
    - jefe de incidente.
  - En ambos casos proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.6.1.

---

Inc. 4.4.6.5.- Alerta de bomba - primeras acciones:

- 1) Descubrimiento de un paquete sospechoso:
  - Alertar al PCO/Guardia de Emergencias.
- 2) Explosión sin advertencia:
  - Alertar al PCO/Guardia de Emergencias,
  - Proceder como en el caso de un incendio en estación o tren, precisando que se trata de una explosión.

---

Inc. 4.4.6.6.- Incendio en estación o en un tren - primeras acciones

En todos los casos:

Se alertará de inmediato al PCO/Guardia Emergencias y se procederá a efectuar la evacuación.

- 1) Incendio en estación (Infraestructura):
  - Sofocar el fuego sin poner su vida en peligro,
  - ponerse a la disposición del jefe de incidente.
- 2) Incendio de un tren en estación:
  - ayudar al personal del tren **con** el desalojo de usuarios y la extinción del fuego,
  - ponerse a la disposición del jefe de incidente.

- 3) Incendio en un tren detenido en túnel:
- dar aviso al PCO/Guardia de Emergencias, y aguardar directivas del PCO,
  - si así lo indica el PCO, ayudar al personal del tren con la evacuación de usuarios y la extinción del fuego,
  - ponerse a la disposición del jefe de incidente,
  - proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.6.1.

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

## TÍTULO V - NORMAS GENERALES

### ***CAPÍTULO 5.1.- PATRÓN HORARIO PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRENES CON USUARIOS***

Es obligación de los Supervisores Operadores de PCO y de Servicio de Transporte 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 Servicio y Operador comienzan sus turnos 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. Deberá también dejar asentado en el Libro de Comunicaciones de la Guardia, cada vez que un Supervisor de Servicio requiera la Hora Oficial, consignando Nombre y Apellido del solicitante, línea y hora.

### ***CAPÍTULO 5.2.- 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.

---

#### **Art. 5.2.1.- PRESENTACIÓN Y ASEO**

---

##### **Inc. 5.2.1.1.- Uniforme**

Debe presentarse al servicio con el uniforme reglamentario correspondiente a su función completo y en óptimas condiciones.

---

**Inc. 5.2.1.2.- Credencial**

Debe llevar siempre consigo la Credencial de la Empresa.

---

**Inc. 5.2.1.3.- Horario**

Debe presentarse listo para tomar servicio a la hora indicada por el horario o bien por la planilla de servicio o suplementaria.

---

**Inc. 5.2.1.4.- Aseo general**

Se presentará a tomar servicio en correctas condiciones de higiene y atendiendo su cuidado personal, con el cabello recogido a fines de minimizar riesgos y con el calzado en buenas condiciones.

---

**Inc. 5.2.1.5.- Prohibición de fumar, leer, comer o beber y utilizar dispositivos de audio/video.**

El personal no podrá fumar, leer, comer o beber durante el desempeño de sus funciones. Está terminantemente prohibida la utilización de dispositivos de audio/video (por ej. teléfonos celulares) para uso personal.

**△ NOTA:** está terminantemente prohibido fumar dentro de las instalaciones de la Empresa y el material rodante.

---

**Inc. 5.2.1.6.- Ordenes emanadas del superior**

Todos los empleados están obligados a cumplir las órdenes impartidas por el personal superior.

---

**Inc. 5.2.1.7.- Practicantes**

Aún, cuando el empleado tenga a su cargo practicantes, continuará siendo el único responsable de la función que desempeña.

---

**Art. 5.2.2.- CONDUCTA CON EL PÚBLICO**

---

**Inc. 5.2.2.1.- Trato cortés**

Es deber de todo el personal de la Empresa observar en su trato con los usuarios la mayor cortesía.

---

**Inc. 5.2.2.2.- Incidente con el usuario**

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

---

**Inc. 5.2.2.3.- Identidad**

Cuando algún usuario lo solicite, es obligación del personal suministrar su identidad.

---

**Inc. 5.2.2.4.- Consultas del público**

El personal evacuará los interrogantes de los usuarios relacionados con el servicio.

---

**Inc. 5.2.2.5.- Conversaciones de carácter general.**

El personal debe evitar entablar diálogos de carácter general con los usuarios.

---

**Inc. 5.2.2.6.- Prohibición de fumar**

De presentarse la situación, el personal le solicitará al usuario que se abstenga de fumar en todo el ámbito del subte, desde su ingreso a las instalaciones de la red. Esto incluye estaciones, andenes y coches.

---

**Inc. 5.2.2.7.- Usuarios con perros de asistencia**

Está autorizado el viaje en los trenes de personas acompañados por perros de asistencia. El personal de la Empresa deberá extremar las medidas para facilitar y acompañar el ascenso y descenso de estas personas.

---

**Inc. 5.2.2.8.- Personas con movilidad reducida.**

Es deber de todo empleado dar una atención preferencial a las personas con movilidad reducida, como, por ejemplo; embarazadas, personas que presenten alguna discapacidad y/o mayores de edad.

 **NOTA:** Estas instrucciones son de carácter general, los casos particulares de las Líneas se observarán en las Instrucciones de Servicio pertinentes.

## TÍTULO VI – NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS USUARIOS

Las siguientes normas, que son de cumplimiento obligatorio en la red de Subterráneos, deben ser respetadas por los usuarios con el objeto de poder brindar un servicio seguro y eficiente. Los usuarios pueden acceder a las mismas a través de la información presentada en estaciones, coches y página web de la Empresa.

El personal de Emovea debe procurar su cumplimiento por parte de todos los usuarios.

- Está permitido el ingreso con objetos y/o equipajes con un tamaño acorde a las condiciones establecidas y comunicadas al usuario a través de las carteleras, y página web de la Empresa.
- Ingreso con mascotas: únicamente los días, horarios y condiciones establecidas y comunicadas al usuario a través de las carteleras y página web de la Empresa.
- Se permite libre circulación para los perros de asistencia debidamente identificados.
- Se permite acceder a las estaciones de las líneas A, B, D, E y H con una bicicleta o monopatín, de uso personal no comercial, en horarios restringidos.
- La circulación de las personas en andenes, pasillos y escaleras debe ser siempre por la derecha.
- Al viajar con niños, los mismos deberán ser tomados de la mano.
- Uso cuidadoso de las escaleras fijas y mecánicas.
- Atención al espacio que queda entre el tren y el andén. Precaución.
- Antes de subir al tren, se deberá dejar bajar a los demás.
- Ante una interrupción del servicio, se permanecerá en el tren y se esperarán las instrucciones del personal.
- Ceder el asiento a personas con movilidad reducida.
- Para viajar más cómodo, llevar la mochila por delante.
- Cuidar sus pertenencias.
- Para escuchar música, usar auriculares.
- Arrojar los residuos en los cestos.
- En días de lluvia circular con mayor precaución por escaleras y andenes.
- Esperar el tren detrás de la línea amarilla.
- Cuidar el tren y las estaciones, están prohibidos los grafitis.
- Está prohibido correr en zona de andenes y escaleras.
- No subir ni bajar del tren cuando se escucha la señal sonora que indica el cierre de puertas.
- No apoyarse en las puertas.

- Está prohibido circular por las vías.
- Está prohibido fumar.
- Está prohibido consumir bebidas alcohólicas.
- Está prohibido impedir el cierre de puertas.
- Está prohibido ingresar con materiales inflamables, explosivos y/o con mal olor.
- Está prohibido comer y beber en el tren.
- Está prohibido asomarse y sacar los brazos por las ventanillas.
- Está prohibido usar indebidamente los dispositivos de seguridad.
- Está prohibido colocar anuncios, carteles y/o pegatinas.

Las pautas anteriormente mencionadas, en su versión actualizada, se encuentran disponibles en las carteleras, y página web de la Empresa.

El usuario que desee realizar una solicitud o reclamo podrá hacerlo ingresando a través del código QR que se encuentra en todos los frentes de boletería, a través de la Línea 147 o ingresando al sitio web de la GCBA. En caso que el usuario prefiera asentar su reclamo por escrito, el personal de estación lo invitará a visitar los Centros de Atención al Usuario donde se dispondrá de un libro de quejas. A tal efecto, la metodología a seguir está disponible en carteleras, sitio web y redes sociales de la Empresa.

## TÍTULO VII - GLOSARIO

**A.T.O.:** Modo de conducción que gobierna al tren de forma automática sin la intervención del conductor (en inglés Automatic Train Operation).

**A.T.P.:** Sistema de Protección Automática de Trenes (en inglés Automatic Train Protection), es un sistema de seguridad que supervisa la conducción de trenes actuando sobre la tracción y el freno cuando se superan los límites de velocidad impuestos por dispositivos fijos en las vías.

**A.T.S.:** En inglés, Automatic train Stop. Es un sistema de seguridad ferroviaria que detiene automáticamente al tren al transponer señales a peligro o superar la velocidad en tramos determinados

**Cambio:** Sistema de rieles móviles (agujas de cambio) y cruzamiento que permite realizar un cambio de vías

**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.B.T.C.:** Sistema de Control de Trenes Basado en Comunicaciones (en inglés Communications-Based Train Control). Es un sistema de control y señalización ferroviaria que hace uso de comunicaciones entre equipamiento a bordo del tren y equipamiento fijo en la vía para gestionar el tráfico.

**C.T.C.:** Centro de Transporte y de Control, encargado de la supervisión general de una línea, de la gestión de los incidentes y de la regulación.

**Enlace:** Vía que enlaza a dos vías contiguas

**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 más 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.

**P.C.O.:** Puesto Central de Operaciones

**Personal superior idóneo:** hace referencia para cada área operativa, al personal con cargos de jefatura o jerarquía superior, que detenta el conocimiento y experiencia extensos para establecer pautas, intervenir y resolver adecuadamente en función de sus competencias, ante situaciones diversas que afectan o comprometen las operaciones.

**Puesto de energía (Telecomando):** es el sitio ubicado físicamente en el P.C.O., que ocupa el Supervisor Operador de Energía, responsable de establecer los cortes y reposición de energía en diversas circunstancias (habituales o de emergencia), y con diferentes alcances (parciales o totales). En condiciones normales estas acciones sobre interruptores / seccionadores se controlan a distancia (telecomando).

**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.

**Señalista Principal:** Personal que tiene a su cargo las operaciones de mantenimiento y normalización del sistema de cambio.

**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 usuarios.
- 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 Infraestructura.

