

# REGLAMENTO OPERATIVO

## PREMETRO Y “LOOP” POLVORÍN





## TABLA DE CONTENIDO

<b>TÍTULO I - PREÁMBULO</b> .....	<b>4</b>
CAPÍTULO 1.1.- OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN .....	4
Art. 1.1.1.- <i>OBJETO DEL PRESENTE REGLAMENTO OPERATIVO</i> .....	4
Art. 1.1.2.- <i>Ámbito de aplicación</i> .....	4
CAPÍTULO 1.2. – DISTRIBUCIÓN DE LA NORMATIVA, MODIFICACIONES, Y CONSERVACIÓN.....	4
Art. 1.2.1.- <i>Distribución del reglamento operativo</i> .....	4
Art. 1.2.2.- <i>Modificación del Reglamento Operativo y conservación</i> .....	5
<b>TÍTULO II - SUSTENTO DEL R.O.</b> .....	<b>6</b>
CAPÍTULO 2.1.- OBLIGACIONES DEL PERSONAL QUE LO UTILICE .....	6
CAPÍTULO 2.2.- DEBERES DEL CONCESIONARIO .....	7
<b>TITULO III - ESTRUCTURA OPERATIVA</b> .....	<b>8</b>
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 .....	8
CAPÍTULO 3.4.- IDENTIFICACIÓN DE LOS MEDIOS NECESARIOS PARA EL MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS.9	
CAPÍTULO 3.5.- DETERMINACIÓN DEL PERSONAL NECESARIO PARA LAS OPERACIONES EN EL PREMETRO.....	9
Art. 3.5.1.- <i>Gerencia de Transporte y atención al usuario</i> .....	9
Art. 3.5.2.- <i>Gerencia de Instalaciones Fijas</i> .....	10
Art. 3.5.3.- <i>Gerencia de Material Rodante</i> .....	11
Art. 3.5.4.- <i>Guardia de Emergencias</i> .....	11
Art. 3.5.5.- <i>PCS – Servicio de Seguridad</i> .....	12
CAPÍTULO 3.6.- MODO DE ATENCIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO .....	12
<b>TITULO IV - NORMAS OPERATIVAS</b> .....	<b>13</b>
CAPÍTULO 4.1.- DEL PERSONAL .....	13
Art. 4.1.1.- <i>Capacidad imprescindible para cada actividad</i> .....	13
Art. 4.1.2.- <i>Equipamiento imprescindible para cada función</i> .....	14
Art. 4.1.3.- <i>Actos obligatorios de cada función al tomar o dejar servicio</i> .....	15
Art. 4.1.4.- <i>Acciones debidas hacia los usuarios según función</i> .....	15
Art. 4.1.5.- <i>Registro de domicilios</i> .....	16
Art. 4.1.6.- <i>Trabajo en horas extraordinarias</i> .....	16
Art. 4.1.7.- <i>Relevos del personal</i> .....	17

<i>Art. 4.1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa .....</i>	<i>17</i>
<i>Art. 4.1.9.- Acatamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores .....</i>	<i>17</i>
<i>Art. 4.1.10.- Ebriedad, entorpecimiento del servicio o abandono del puesto .....</i>	<i>17</i>
<i>Art. 4.1.11.- Vestimenta del personal .....</i>	<i>18</i>
<i>Art. 4.1.12.- Instrucciones de seguridad individuales.....</i>	<i>18</i>
<i>Art. 4.1.13.- Conocimiento de las disposiciones reglamentarias.....</i>	<i>19</i>
<i>Art. 4.1.14.- Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día .</i>	<i>20</i>
<i>Art. 4.1.15.- Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.....</i>	<i>20</i>
<i>Art. 4.1.16.- El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales .....</i>	<i>20</i>
<i>Art. 4.1.17.- CUMPLIMIENTO de disposiciones .....</i>	<i>20</i>
<i>Art. 4.1.18.- Responsabilidad - Autoridad en el coche .....</i>	<i>20</i>
<i>Art. 4.1.19.- Conducta con los demás empleados .....</i>	<i>20</i>
<i>Art. 4.1.20.- Cumplimiento del tiempo asignado para cubrir los tramos entre Estaciones Cabeceras. ....</i>	<i>21</i>
<i>CAPÍTULO 4.2.- DE LOS MEDIOS A UTILIZAR .....</i>	<i>21</i>
<i>Art. 4.2.1.- Los aparatos de vía y la señalización .....</i>	<i>21</i>
<i>Art. 4.2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica .....</i>	<i>31</i>
<i>Art. 4.2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los coches).....</i>	<i>32</i>
<i>Art. 4.2.4.- Vehículos no asignados a servicio de usuarios.....</i>	<i>42</i>
<i>CAPÍTULO 4.3.- DE LA MARCHA DE LOS COCHES .....</i>	<i>43</i>
<i>Art. 4.3.1.- Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal.....</i>	<i>43</i>
<i>Art. 4.3.2.- Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas).....</i>	<i>43</i>
<i>Art. 4.3.3.- Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento .....</i>	<i>44</i>
<i>Art. 4.3.4.- Personal necesario en estación Int.Sagüier. Su función. ....</i>	<i>44</i>
<i>Art. 4.3.5.- Dotación de un Coche "Premetro".....</i>	<i>45</i>
<i>Art. 4.3.6.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias.....</i>	<i>45</i>
<i>Art. 4.3.7.- Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidentes (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor) .....</i>	<i>46</i>
<i>Art. 4.3.8.- Precauciones a tomar en caso de maniobras de la línea de alimentación eléctrica.....</i>	<i>47</i>
<i>Art. 4.3.9.- Precauciones para la detención de Coches.....</i>	<i>49</i>
<i>CAPÍTULO 4.4 - DE LA GESTIÓN DE LOS INCIDENTES .....</i>	<i>49</i>
<i>Art. 4.4.1.- Preámbulo - Los incidentes: sus causas y los medios a utilizar.....</i>	<i>49</i>

<i>Art. 4.4.2.- Discernir las prioridades en intervenciones</i> .....	50
<i>Art. 4.4.3.- Los responsables de guardia</i> .....	50
<i>Art. 4.4.4.-El Jefe de Incidente</i> .....	50
<i>Art. 4.4.5.- Procedimientos a seguir por el conductor</i> .....	51
<b>TITULO V - NORMAS GENERALES</b> .....	<b>55</b>
CAPÍTULO 5.1.- PATRÓN HORARIO .....	55
CAPÍTULO 5.2.- COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL EN GENERAL Y EN SU ATENCIÓN AL PÚBLICO.....	56
<i>Art. 5.2.1.- Presentación y aseo</i> .....	56
<i>Art. 5.2.2.- Conducta con el público</i> .....	57
<b>TÍTULO VI – NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS USUARIOS</b> .....	<b>59</b>
<b>TITULO VII - PARTICULARIDADES PROPIAS DEL “LOOP” DE POLVORÍN</b> .....	<b>61</b>
CAPÍTULO 7.1 – PREÁMBULO .....	61
<i>Art. 7.1.1 - Títulos del r.o. del pm que son considerados</i> .....	61
<i>Art. 7.1.2. - Área en que se aplica el título vii</i> .....	63
CAPÍTULO 7.2 - IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SE UTILIZAN .....	63
CAPÍTULO 7.3. - IDENTIFICACIÓN DE LOS MEDIOS NECESARIOS PARA EL MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS .....	64
CAPÍTULO 7.4. - PUESTO CENTRAL DE OPERACIONES (P.C.O.) .....	64
CAPÍTULO 7.5. - NORMAS OPERATIVAS .....	64
<i>Art. 7.5.1. - Señales</i> .....	64
<i>Art. 7.5.2. - Circulación con faros encendidos</i> .....	66
<i>Art. 7.5.3. - ELEMENTOS REQUERIDOS PARA EFECTUAR LOS TRASLADOS DE INGRESO Y EGRESO DE TRENES Y vehiculos de mantenimiento AL “LOOP” POLVORÍN</i> .....	66
<i>Art. 7.5.4. - Comunicar la salida y entrada en las vías principales</i> .....	66
<i>Art. 7.5.5. - Procedimiento en caso de tren o tranvía que no circula habitualmente por el “loop”</i> .....	67
<i>Art. 7.5.6. - Maniobras de trenes</i> .....	67
<i>Art. 7.5.7. - Personal habilitado a bordo de los trenes o tranvías. Su función</i> .....	68
<i>Art. 7.5.8. - Medios de contacto con los equipos de intervenciones</i> .....	68
<i>Art. 7.5.9. - Precauciones para la detención de vehículos</i> .....	68
<i>Art. 7.5.10. - Conducir desde una cabina intermedia del tren</i> .....	69
<b>TÍTULO VII – GLOSARIO</b> .....	<b>70</b>

## TÍTULO I - PREÁMBULO

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

#### **Art. 1.1.1.- OBJETO DEL PRESENTE REGLAMENTO OPERATIVO.**

El objeto del presente Reglamento Operativo es establecer las estrategias, normas y condiciones necesarias para que las actividades relacionadas con la operación de la línea Premetro y "Loop" Polvorín así como la circulación por las mismas, 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 la línea Premetro y "Loop" Polvorín y aquellos lugares externos donde el personal afectado 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.

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 coches y/o trenes, o que tuvieran que desplazarse por los lugares de aplicación.

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

La Empresa, asegurará la distribución y entrega del presente Reglamento Operativo, así como de los documentos anexos que puedan modificar o ampliar los procedimientos incluidos en el mismo.

**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.

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 que dispongan las leyes para efectuar tareas comprendidas en este Reglamento Operativo.
2. Contar con la competencia necesaria para efectuar las tareas, según se establece en este Reglamento Operativo (R.O.).
3. Asegurarse de tener todos los elementos y/o habilitaciones que en este 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. Este Reglamento Operativo es de aplicación en todo el ámbito de la línea Premetro y el "Loop" Polvorin y debe ser cumplido por todo el personal operativo relacionado con la circulación.
  - I. Cada modificación relativa a las presentes normas será comunicada a cada persona vía aviso al personal, nota de servicio o cartelera en la jefatura de la(s) línea(s) involucrada(s). Estas modificaciones se publicarán durante 2 semanas en las carteleras de las jefaturas de línea; después se colocarán en una carpeta puesta a disposición del personal.
  - II. Después de una ausencia, el personal deberá informarse a través de su jefatura de las modificaciones sobrevenidas entre su salida y su regreso. Si las modificaciones son tales que le resultará imposible asimilarlas completamente, deberá informarlo a la jefatura la que decidirá entre una instrucción en el lugar o una capacitación en el Centro de Formación Operativa.
6. Las obligaciones inherentes a los diferentes puestos de trabajo deben ser cumplidas en forma fiel, diligente y cortés, tratando de cultivar el principio de colaboración y solidaridad laboral con los demás empleados y la empresa.
7. La seguridad es un ítem de importancia primordial en el cumplimiento de las obligaciones laborales. En caso de duda, deberá elegirse la alternativa más restrictiva en pro de la seguridad.
8. Los empleados deben cooperar y prestar asistencia en relación al cumplimiento de normas e instrucciones, debiendo asimismo informar inmediatamente al funcionario adecuado sobre toda violación de normas o instrucciones, sobre situaciones o prácticas que pueden poner en peligro la seguridad del servicio y, sobre hechos de mala conducta o negligencia que afectaran los intereses de la empresa.

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

1. Dar cumplimiento a todas las disposiciones legales establecidas 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 de este R.O. que entregue a su personal o terceros, que el mismo es copia fiel del original aprobado por la autoridad competente, obligándose a no introducir agregados o modificaciones que no sean autorizados expresamente por la misma autoridad.
3. Proveer a su personal de los ejemplares del R.O. que necesite para su labor y mantenerlo informado de sus actualizaciones, vigilando que los ejemplares se utilicen siempre en su versión vigente.
4. Colocar carteleras, en los lugares de trabajo, incluyendo en forma 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.
5. Vigilar que su personal sea idóneo en su función específica y en el conocimiento del R.O., constatando que mantiene siempre vigente las condiciones que lo hacen apto para la función encomendada.
6. No modificar las instalaciones consideradas en el R.O. sin la previa autorización de la Autoridad de Aplicación y el debido conocimiento de su personal en lo específico.
7. No emitir órdenes contrarias al R.O., ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas específicas o equipamiento necesario, a menos que las mismas estén contempladas en Instrucciones de Servicio.
8. En lugares visibles para los usuarios, en el interior de los coches, plataformas como en las estaciones y paradas, colocar cartelera en la que se indiquen las normas de seguridad de aplicación en los coches y las estaciones, la conducta a seguir en caso de emergencia o accidente. En la estación Int. Sagüier se dispondrá de puesto o ubicación de botiquines de primeros auxilios y desfibriladores, y toda aquella otra información de utilidad.
9. Colocar la señalización horizontal y vertical en zona de vías conforme a las disposiciones vigentes y a lo que establezca la Autoridad de Aplicación.

## TITULO 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, en la Ciudad de Buenos Aires es:

- la línea Premetro,
- el "Loop" Polvorín (particularidades: ver Título VII),

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

La red de Premetro posee una vía doble que, partiendo desde la estación de transferencia Int. Saguier, ubicada en la intersección de las Avdas. Eva Perón y Lafuente, pasa las calles Lafuente, Castañares, Mariano Acosta, Valparaíso y luego bordeando la Avda. Francisco Fernández de la Cruz hasta Larrazábal, para seguir por ésta última avenida hasta Avda. Coronel Roca y terminar en el barrio Gral. Savio, por vía doble. Y desde la estación Pola se desarrolla un segundo destino por vía única por la calle Soldado de la Frontera hasta Centro Cívico.

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

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

Respecto de los vehículos de mantenimiento 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.

### **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:**

El servicio de la línea Premetro está compuesto por coches eléctricos alimentados mediante línea de contacto aérea tipo catenaria, por energía eléctrica en corriente continua (750 V cc).

#### **Vías:**

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

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

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

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

#### **ART. 3.5.1.- GERENCIA DE TRANSPORTE Y ATENCION AL USUARIO**

Su función es la de gestionar la operación del servicio de coches Premetro.

**Puesto Control Tráfico (PCT):** desde el Puesto se regula y controla la circulación de los coches, teniendo además a su cargo la Mesa de Control para operar cambios, señales propias y semáforos viales, para permitir la entrada y salida de la estación Int. Saguier y sistema de seguimiento por GPS.

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

**Supervisor de Servicio:** representa a la Jefatura de Transporte y Atención al Usuario y a su cargo está todo lo relacionado al cumplimiento y seguridad en la circulación de los coches, tomando intervención directa ante alteraciones y/o accidentes, dando aviso inmediato a las distintas guardias de Emergencias y/o Intervenciones y, disponiendo las medidas que hagan a la seguridad de los usuarios, personal de la empresa y al resguardo de los bienes materiales.

Realiza el trazado de rutas y operación de señales para permitir la entrada y partida de la estación Int. Saguier.

Verifica la circulación de los coches mediante el sistema GPS.

Mantiene contacto radial con los conductores de los coches para emitir/recibir novedades que puedan incidir en el cumplimiento organizado de los servicios.

Cumple las misiones encomendadas por la Jefatura de Transporte y Atención al Usuario e interviene directamente en acciones operativas según requerimiento.

---

#### ART. 3.5.2.- GERENCIA DE INSTALACIONES FIJAS

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

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

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

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

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

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

#### ART. 3.5.3.- GERENCIA DE MATERIAL RODANTE

Área que tiene a su cargo el mantenimiento y reparación de los coches para que el servicio a los usuarios pueda efectuarse con normalidad, seguridad y confort.

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

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

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

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

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

---

#### ART. 3.5.4.- GUARDIA DE EMERGENCIAS

La Guardia de Emergencia se mantiene a la escucha telefónica durante 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 (PCS), al Puesto de Información al Usuario (IAU), 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.T., Guardias de M.R. o de I.F., y cada empleado de la empresa comunicarán a la Guardia de Emergencia cualquier incidente o acontecimiento que afecte a la seguridad o al normal desarrollo de las operaciones. La G.E. es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas a la seguridad general.

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

Autoridad de la Guardia de Emergencias: La G.E. es una delegación de la Jefatura del PCO y las órdenes que da, por cuestiones de seguridad, son ejecutables por todos siempre que no contradigan los procedimientos e instrucciones vigentes.

---

#### ART. 3.5.5.- PCS – SERVICIO DE SEGURIDAD

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

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

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

### **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.

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

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

También será claramente identificado el dispositivo de accionamiento de freno de emergencia en el salón del coche como así también el pulsador de llamada para indicación de parada. Se deberá dar especial trato a la información a suministrar a los usuarios en casos de ocurrencia de alteraciones en el servicio, tales como retrasos, interrupciones, cancelaciones y/o accidentes.

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

## TITULO 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 coche y vehículos especiales

Ninguna persona puede conducir un coche 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 deben estar aprobado por el Servicio Médico y por el Centro de Formación Operativa respectivamente.

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

###### Pto. 4.1.1.3.2.- Autorización de conducir un vehículo de servicio (ver capítulo 3.3).

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

#### Pto 4.1.1.3.3.- Prohibición de conducir un Coche sin la habilitación correspondiente

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

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

#### Pto 4.1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio

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

#### Pto. 4.1.1.3.5.- Reinstrucción mínima por año

Se otorgará a cada Conductor un mínimo de dos días de reentrenamiento técnico operacional por año.

En caso de surgir cambios en algún sistema relacionado con la operación se procederá a instruir al personal.

#### Pto. 4.1.1.3.6.- Supervisión del personal relacionado con la circulación de coches

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

- la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario a través de la jefatura efectúa pruebas periódicas de receptividad de las normas operativas y técnicas y puede, solicitar una reinstrucción o, por razón debidamente justificada, dejar sin servicio de manera provisoria o definitiva a un conductor.
- el Control Médico puede, invalidar el certificado habilitante, al retirar la constancia de aprobación del examen psicofísico.
- la ausencia o la falta de receptividad en la reinstrucción puede 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 Gerencia 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 de conducción debe presentarse con linterna y llaves especiales que corresponden a su tarea.

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

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

---

#### ART. 4.1.3.- ACTOS OBLIGATORIOS DE CADA FUNCIÓN AL TOMAR O DEJAR 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.

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

En atención a las especiales características del transporte de usuarios del Premetro (Servicio Público), se deja específicamente prohibido al personal que cumple tareas operativas el liberarse de sus funciones sin que, se haya procedido al relevo correspondiente, salvo que medie la 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 los usuarios. Cuando pese a la buena voluntad del empleado, se produzcan, se procurará tomar entre el pasaje los testigos necesarios y se elevará el informe pertinente.

En casos extremos en que el hecho se torne inmanejable, se dará intervención al Supervisor del P.C.T. y este 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 uso del servicio a ninguna persona en presunto estado de ebriedad o extremadamente desaseadas.

---

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

Bajo ningún concepto se permitirá ejercer la mendicidad a bordo de los coches Premetro.

---

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

No se permitirá pregonar y/o vender mercaderías en los coches Premetro, salvo a las personas debidamente autorizadas.

---

**Inc. 4.1.4.7.- Interrupciones del Premetro - Información**

El personal informará cortésmente a los usuarios las causas de cualquier interrupción.

---

**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.

**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 DEBIDO POR EL PERSONAL A LAS ÓRDENES DE SUS SUPERIORES**

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

---

**ART. 4.1.10.- EBRIEDAD, ENTORPECIMIENTO DEL SERVICIO O ABANDONO DEL PUESTO**

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



**NOTA:** Un nivel de alcohol mayor a Cero se considerará “estado de ebriedad”.

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

El personal afectado a la 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 cada uno de los empleados de la Empresa dar aviso a sus superiores si se sospecha que otro empleado no está en condiciones de desempeñar sus funciones.

---

#### ART. 4.1.11.- VESTIMENTA DEL PERSONAL

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

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

---

#### ART. 4.1.12.- INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD INDIVIDUALES

---

##### Inc. 4.1.12.1.- Los equipos eléctricos:

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

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

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

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

Entonces está prohibido:

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

---

**Inc. 4.1.12.2.- El desplazamiento del personal en las cocheras y los talleres**

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

Los empleados estarán constantemente atentos a los movimientos de coches, especialmente en las zonas de cambios donde es difícil saber cuál será el recorrido.

---

**Inc. 4.1.12.3.- Ascenso al techo de los coches**

Está terminantemente prohibido el ascenso a los techos de los coches, salvo al personal técnico especializado para realizar reparaciones. 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. 4.1.12.4.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización**

Al todo personal ajeno a las áreas de mantenimiento le está vedado efectuar arreglos 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 e Instrucciones Especiales que se emitan, de manera de estar habilitado para cumplir correctamente las tareas inherentes al puesto que ocupa.

Cualquier duda que tuviera acerca de su interpretación deberá aclararse consultando con el superior inmediato.

El desconocimiento o mala interpretación de una disposición no será considerado como atenuante en caso de irregularidad.

Los jefes tienen la obligación de cerciorarse que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos e instrucciones que les correspondan.

---

**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 que se emitan 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 marcha de los coches, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas, en cuyo caso deberá informarle 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.- CUMPLIMIENTO DE DISPOSICIONES**

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

---

**ART. 4.1.18.- RESPONSABILIDAD- AUTORIDAD EN EL COCHE**

El conductor es la autoridad en el coche.

---

**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 DEL TIEMPO ASIGNADO PARA CUBRIR LOS TRAMOS ENTRE ESTACIONES CABECERAS.**

No mediando orden expresa en contrario, el conductor observará una marcha que permita cubrir el trayecto entre estaciones cabeceras dentro del tiempo asignado a efectos de obtener regularidad de los servicios, según intervalo de tiempo de circulación entre coches. Lo indicado precedentemente, no autoriza al conductor a no respetar las indicaciones de los semáforos, señales y/o marcas que determina las velocidades máximas permitidas en cada tramo.

**CAPÍTULO 4.2.- DE LOS MEDIOS A UTILIZAR**

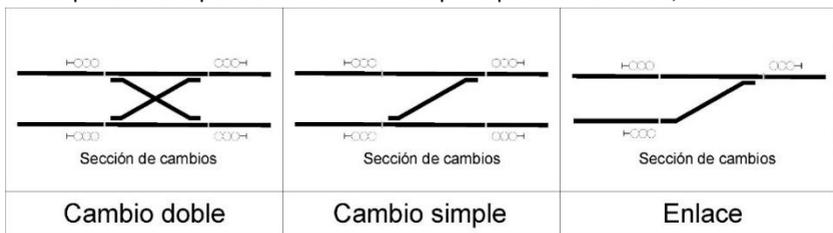
**ART. 4.2.1.- LOS APARATOS DE VÍA Y LA SEÑALIZACIÓN**

**Inc. 4.2.1.1.- Cambios**

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

**Pto. 4.2.1.1.1.- Tipos de cambios**

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

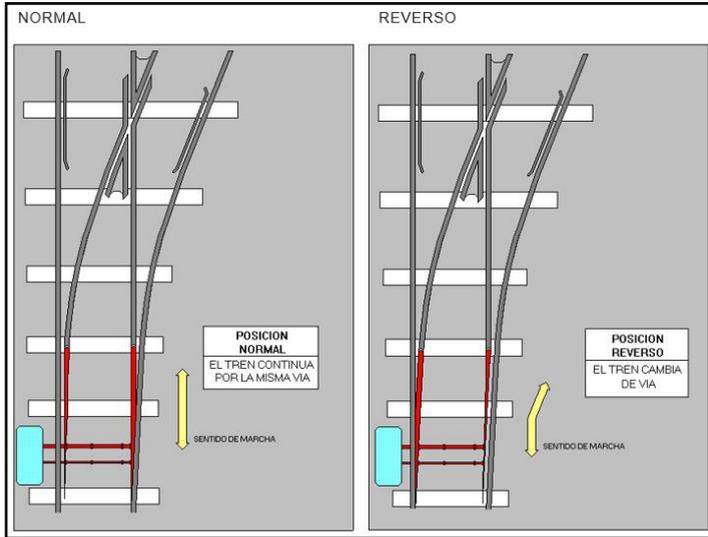


**⚠ NOTA:** Los conductores deben circular a Velocidad Reducida al transponer una sección de cambios.

En general, el accionamiento de los cambios se realiza mediante máquinas electromecánicas, con la excepción de los ubicados en el Sector Mariano Acosta cuyo accionamiento se realiza en forma manual (cambio a marmita o palanca).

Pto. 4.2.1.1.2.- Posición de los cambios

Los cambios adoptan dos posiciones:

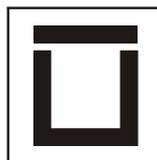


Pto. 4.2.1.1.3.- Marcas "Centro de vías"

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".

Para ello, se cuenta con los siguientes símbolos:

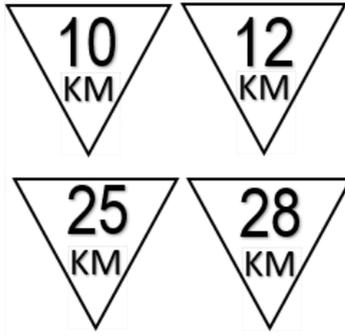
**Separador:** Indica la posición del separador de secciones de alimentación eléctrica en la catenaria.



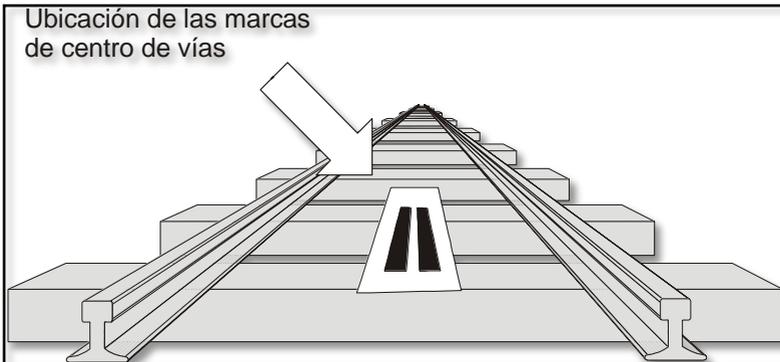
**Fin de maniobra:** indica posición que se deberá detener el material rodante por finalización circuito de vía.



**Triángulos que indican reducción de velocidad:** se deberá reducir a la velocidad indicada en el triángulo.



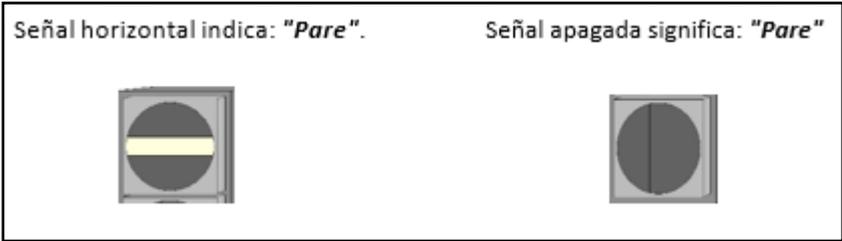
Ubicación de las marcas de centro de vías:



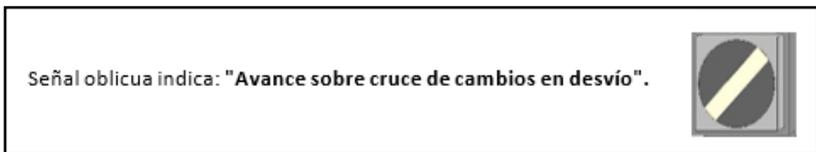
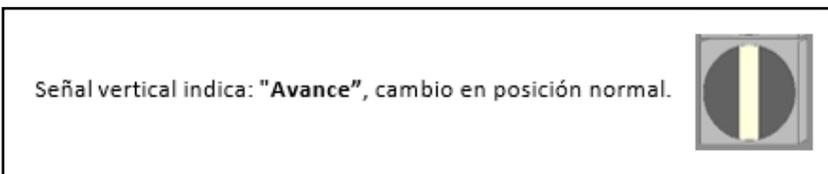
Inc. 4.2.1.2.- Señalización

Pto. 4.2.1.2.1.- Señales luminosas en zonas de cambios

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



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



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

#### Pto. 4.2.1.2.2.- Señales con faroles o linternas

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

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

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

#### Pto. 4.2.1.2.3.- Señales del Premetro en combinación con Semáforos viales

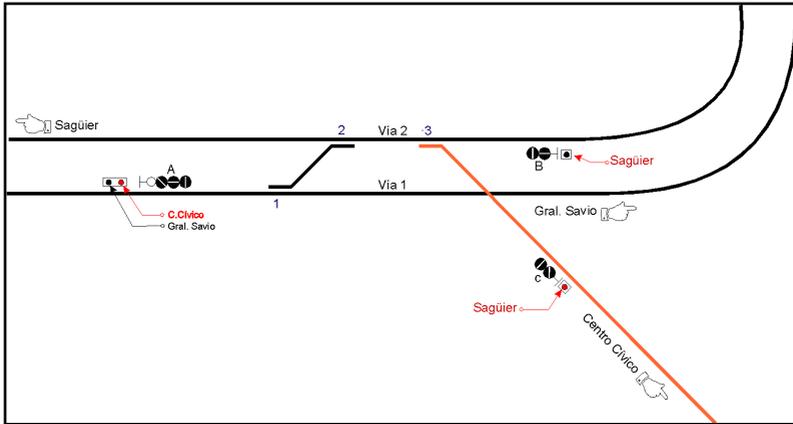
Son aquellas señales que se encuentran sobre calzada o en cruces importantes para circulación de los Coches del Premetro y que funcionan en combinación con los semáforos viales.

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

#### Pto. 4.2.1.2.4.- Sector Lanzadera (Premetro)

##### 4.2.1.2.4.1.- Disposición de las señales

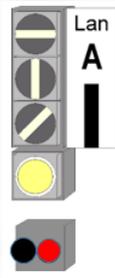
Los Conductores de los Coches según el itinerario a cumplir por el servicio asignado, deberán operar los cambios accionando los pulsadores que se encuentran ubicados en la columna de las señales. Las indicaciones ilustradas sobre los distintos procedimientos a adoptar por los Conductores, figuran en el siguiente apartado (4.2.1.2.4.2.)



#### 4.2.1.2.4.2.- Operatoria para el manejo de itinerarios por medio de pulsadores.

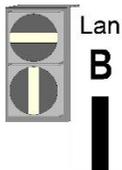
Los mismos se encuentran en columna de señales "A" - "B" y "C" ubicados en zona de cambios de empalme a Estación Centro Cívico.

- **Señal A:** Al llegar a la zona de lanzadera provenientes de Intendente Sagüier nos encontramos con la señal A. Desde este punto es posible proseguir tanto hacia Centro Cívico como hacia Gral. Savio. Para tal fin se encuentran dispuestos sendos pulsadores (según indica la figura) los cuales al ser presionados realizan una solicitud de itinerario que culmina con la habilitación de la señal correspondiente al destino elegido. Del mismo modo cuenta con una luz de color blanco o amarilla la cual al estar encendida indica que el sector se encuentra libre en tanto que si se encuentra apagada, en condiciones normales indica que el sector está ocupado. Ante la presunción de mal funcionamiento (por ejemplo, lámpara quemada), se deberá consultar al P.C.T. la ubicación del coche anterior para obtener la autorización de avance, y solicitar la normalización de la misma.

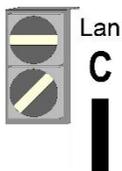


 **NOTA:** Consultar al P.C.T. la ubicación del coche anterior, y si la lámpara está quemada, solicitar la normalización.

- **Señal B:** Habilita el paso desde Gral. Savio hacia Int. Saguier. Posee un pulsador de color negro para la solicitud de itinerario.

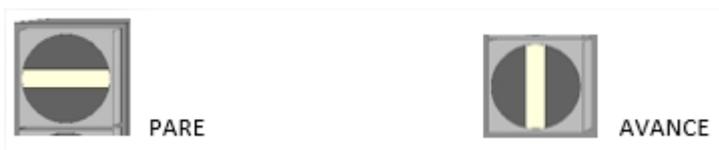


- **Señal C:** Habilita el paso desde Cívico hacia Int. Saguier. Posee un pulsador de color rojo para la solicitud de itinerario.



#### Pto. 4.2.1.2.5.- Señales de circulación de los Coches en zona de calzada

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



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

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

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

#### 4.2.1.2.5.1.- Entrada y Salida de la estación Int. Saguier

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

En la estación Int. Saguier las Señales Semiautomáticas de entrada y salida están provistas de un lente de Orden de 10km/h.

#### 4.2.1.2.5.2.- Otros semáforos conjuntos

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

#### 4.2.1.2.5.3.- Señales particulares

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

- Rotonda de Av. Cruz Y Av. Escalada (JUMBO):  
En ambas vías el avance del coche Premetro acciona el semáforo vehicular ubicado sobre la Av. Escalada, pasando de amarillo titilante a rojo.
- Entrada y salida de playa estacionamiento supermercado Jumbo:  
Funciona en la misma forma que la anterior y además emite una señal acústica.
  - Lacarra

#### 4.2.1.2.5.4.- Señales en paragolpes de vías terminales (solo para Int. Saguier)

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

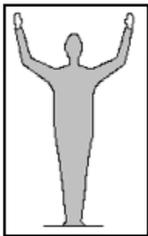
Cuando se estacione algún vehículo en la vía terminal, el farol se colocará en la cabecera de éste.

Al estacionar un coche delante de dicho farol, el mismo deberá permanecer con sus balizas encendidas.

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 significan: **PELIGRO**



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



- Un solo brazo extendido horizontalmente por personal uniformado o reconocido significa: **VÍA LIBRE**



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

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

**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, chicharras, campanas, campanillas.

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

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

 **NOTA:** En general los toques de atención serán dados, en lo posible, a una distancia tal del punto de peligro, que aquellos a quienes deben servir de advertencia puedan adoptar las medidas necesarias para evitar un accidente.

Los toques cortos deben durar un segundo y los largos tres segundos.

#### Pto. 4.2.1.2.8.- Significado de pared de taller pintada a rayas negras y amarillas O rojas y blancas - Prohibido estacionarse

---

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

---

### 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.

#### 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 comando de energía operado desde puesto central o sectorial

Cualquier maniobra de transferencia de carga entre subestaciones eléctricas deberá ser autorizada por la jefatura o Supervisores del Depto. Alimentación Eléctrica, tal como indica el procedimiento vigente.

---

ART. 4.2.3.- VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (CIRCULACIÓN DE LOS COCHES)

---

Inc. 4.2.3.1.- Requisito para poner un coche en servicio.

Pto. 4.2.3.1.1.- Certificado de aptitud técnica

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.

Pto. 4.2.3.1.2.- Certificado de desinfección

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

---

Inc. 4.2.3.2.- Normas generales de circulación

Pto. 4.2.3.2.1.- Arranque del coche

Antes de arrancar, el conductor tomará los siguientes recaudos:

- verificará la finalización del movimiento de usuarios (descenso y ascenso), para luego proceder a cerrar las puertas,
- se asegurará que la señalización y/o la circulación general le permite avanzar,
- previo a la iniciación de marcha hará un toque corto de bocina.
- En la estación Terminal Int. Saguier, antes de comenzar el viaje (o traslado) deberá observar los carteles luminosos indicadores de destino de la estación, verificar el cartel de destino del coche y comunicarse por Tierra-Tren con el PCT para confirmar el destino.
- Circulando por vía 1, al llegar a la estación Pola y detenerse al pie de la Señal "A", deberá comunicarse por Tierra-Tren con el PCT e indicar su destino (Gral. Savio o Centro Cívico). Esperará la confirmación del Supervisor de Tráfico

y, una vez autorizado, podrá presionar el pulsador de destino y, luego de observar la señal, retomará la marcha hacia el destino asignado.

- Antes de salir de la estación Terminal Centro Cívico, deberá comunicarse con el PCT para dar aviso de que está saliendo con destino a la estación Pola. Esperará la confirmación del Supervisor de Tráfico.

#### Pto. 4.2.3.2.2.- Circulación en zona de taller

En zona del taller, la velocidad no puede exceder la de "paso de un hombre".

#### Pto. 4.2.3.2.3.- Circulación en vía principal

En vía principal, el conductor debe conducir el coche observando las señales que indican los semáforos y a la vez, el desarrollo del tráfico vehicular en calzada para evitar posibles accidentes.

El conductor tiene prohibido cambiar de itinerario durante su servicio sin autorización expresa del P.C.T.

#### Pto. 4.2.3.2.4.- Comunicación con el P.C.T.

El conductor debe llamar al P.C.T. ante la ocurrencia de cualquier inconveniente o problema con el material rodante (avería, choque, etc.), con los usuarios (caída, lesionados o descompuestos, etc.), cuando el servicio es interrumpido (como consecuencia por ejemplo del congestionamiento de tráfico), o cada vez que sea necesaria la asistencia externa.

El conductor debe además comunicar al P.C.T. la normalización del servicio, y permanecer en escucha permanente de la radio.

Todas las comunicaciones deben ser realizadas con los medios provistos y autorizados por la empresa.

#### Pto. 4.2.3.2.5.- Velocidad

El conductor debe adaptar la velocidad en función de la disposición del lugar, de las condiciones de tráfico, de la geometría y estado de las vías, y de lo establecido en las instrucciones específicas.

El conductor debe aminorar la velocidad de marcha y si es necesario, detenerse cuando por razón de congestionamiento, sería peligroso mantener la misma.

El conductor debe detenerse delante de un obstáculo.

El conductor debe detener su coche ante la orden de un agente de Policía y no podrá reanudarla hasta recibir nueva orden del mismo, para garantizar la seguridad de la circulación o para el cumplimiento de medidas de control policial.

Ningún conductor puede perturbar la marcha de otros vehículos circulando sin razón a velocidad reducida, o frenando sin motivo.

El conductor debe circular en zona de curvas a Velocidad Reducida, debiendo trasponerlas completamente antes de aumentar la velocidad.

En zona de "LOOP" se deberá circular a Velocidad Reducida en todo su trayecto.

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

#### Pto. 4.2.3.2.6.- Circulación en zona de obras

En las zonas de obras y, en la ausencia de toda limitación de velocidad, el conductor debe siempre marchar a Velocidad Reducida u otra más restrictiva que fuera establecida.

Toda restricción de marcha que se establezca en caso imprevisto, será comunicada de inmediato al Supervisor de Servicio, quién hará lo propio alertando a los demás conductores.

Esta regla de seguridad debe ser respetada, con o sin personal de obra/operarios ocupando estas zonas.

#### Pto. 4.2.3.2.7.- Zona inundada

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

 **NOTA:** el conductor no cruzará la zona anegada cuando el nivel de la masa líquida supere la altura superior del riel.

#### Pto. 4.2.3.2.8.- Distancia a observar entre dos coches

Cuando la distancia aproximada entre dos coches circulando en el mismo sentido se presuma inferior a 40 (cuarenta) metros, el conductor del segundo coche deberá mantener Velocidad Reducida.

Cuando un conductor observe que el coche precedente está inmovilizado debe detenerse al menos a 10 (diez) metros de éste.

#### Pto. 4.2.3.2.9.- Obligación de ceder el paso entre Coches del Premetro

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

#### Pto. 4.2.3.2.10.- Maniobras

Todo conductor que deba realizar operaciones de maniobras deberá tener la autorización previa del Supervisor de Servicio, dando aviso al mismo antes de su ejecución.

Con respecto a la realización de maniobras, debe considerarse:

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

#### Pto. 4.2.3.2.11.- Vehículos prioritarios

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

#### Pto. 4.2.3.2.12.- Uso de la bocina

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

#### Pto. 4.2.3.2.13.- Inmovilización, parada y estacionamiento

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

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

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

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

#### Pto. 4.2.3.2.14.- Parada de los Coches

El conductor detendrá el coche en las paradas y/o estaciones previstas en el itinerario a realizar sólo si un usuario desea ascender o descender.

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

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

#### Pto. 4.2.3.2.15.- Cierre y apertura de las puertas

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

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

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

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

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

#### Pto. 4.2.3.2.16.- Utilización de las luces del Premetro

El conductor debe manejar con las luces delanteras (luces bajas) y traseras encendidas permanentemente, y deberá utilizar las luces de giro y balizas cuando corresponda.

El conductor encenderá las luces del salón cuando las condiciones de iluminación ambiental sean insuficientes.

La circulación de los coches que no realicen servicio de usuarios lo harán con los faros delanteros, traseros y balizas encendidos y las luces del salón apagadas.

#### Pto. 4.2.3.2.17.- Comportamiento de los conductores ante los peatones

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

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

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

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

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

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

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

#### Pto. 4.2.3.2.18.- Comportamiento de los conductores ante los grupos organizados cruzando las vías

Está prohibido al Conductor interrumpir el cruce, por ejemplo, de:

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

#### Pto. 4.2.3.2.19.- Circulación en sentido inverso

Cuando por circunstancias de fuerza mayor sea necesario circular en sentido inverso sobre una calzada, y mediando siempre la previa autorización del P.C.T., la conducción del coche deberá realizarse desde la cabina delantera según sentido de marcha, y con protección policial móvil.

Cuando tal operación deba realizarse en senda independiente, deberá contarse con la autorización del P.C.T. y en todo el tramo deberá observarse Velocidad Reducida y prestar especial atención.

#### Pto. 4.2.3.2.20.- Traspaso bajo los seccionales de catenaria

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

#### Pto. 4.2.3.2.21.- Ubicación del conductor durante la marcha

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

---

#### Inc. 4.2.3.3.- Circulación en las vías principales

##### Pto. 4.2.3.3.1.- Autorización de circular en las vías principales

---

Toda circulación o presencia de un coche, incluso fuera de las horas normales de explotación en las vías principales, deberá estar siempre autorizada por el P.C.T.

##### Pto. 4.2.3.3.2.- Indicadores de destino

---

Los conductores de los coches Premetro en servicio de usuarios, utilizarán correctamente los indicadores de destino, verificando el letrero cada vez que salga de una terminal. No deberá cambiar los destinos asignados, salvo autorización expresa del PCT.

##### Pto. 4.2.3.3.3.- Coches de servicio: obligación de comunicar al P.C.T.

---

Los conductores de los Coches de servicio comunicarán al P.C.T.:

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

##### Pto. 4.2.3.3.4.- Prohibición de circular por vía contraria

---

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

---

#### Inc. 4.2.3.4.- La salida y la entrada al taller o cochera

##### Pto. 4.2.3.4.1.- Premetro: Comunicar la salida al P.C.T.

---

El taller efectuará la comunicación dentro de lo posible, una hora antes de la salida de un coche.

##### Pto. 4.2.3.4.2.- Hora de presentación a tomar servicio

---

Los conductores deberán presentarse ante el Supervisor de Servicio con asiento en estación Intendente Saguier con antelación de 5 minutos a la hora asignada para cumplir con el servicio previsto. En tal acto, el Supervisor comunicará las novedades que correspondan para el desarrollo normal de las actividades asignadas al personal y en especial a las restricciones de marcha que deban ser observadas.

##### Pto. 4.2.3.4.3.- Deficiencia en un coche

---

Ante las deficiencias en un coche, que justifiquen la imposibilidad de la unidad para prestar servicio, el conductor titular quedará a órdenes del Supervisor de Servicio.

**Pto. 4.2.3.4.4.- Ausencia del personal**

Cuando por enfermedad u otra causa un empleado se encuentre imposibilitado para tomar servicio, deberá avisar a su Superior inmediato con la anticipación necesaria para permitir que se hagan los arreglos pertinentes para reemplazarlo y evitar inconvenientes en el servicio.

**Pto. 4.2.3.4.5.- Anomalía a la salida de un coche para prestar servicio.**

El Conductor que notara cualquier desperfecto, deficiencia u avería en el Coche que pueda perturbar la salida, deberá comunicar la novedad de inmediato al P.C.T. para que se adopten las medidas que correspondan.

**Pto. 4.2.3.4.6.- Primeras circulaciones**

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

**Pto. 4.2.3.4.7.- Entrada en el taller o cochera**

El Conductor que ingresa a un taller o cochera circulará de acuerdo a las instrucciones surgidas de los mismos, y se dirigirá a la posición prevista para el estacionamiento.

**Pto. 4.2.3.4.8.- Apagar el coche**

El conductor apagará el coche conforme a las instrucciones correspondientes.

---

**Inc. 4.2.3.5.- Ascenso y descenso de los coches en movimiento**

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

---

**Inc. 4.2.3.6.- Llegada a la terminal**

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

- frenar el coche y retirar las herramientas de control,
- cerrar puertas y ventanas de la cabina de conducción,
- verificar al trasladarse hacia el otro puesto de conducción que no haya ninguna anomalía en el salón,
- alistar el puesto de conducción para una salida inmediata.

- si se debiera ausentar del coche deberá:
  - retirar las herramientas del control, o eventualmente
  - solicitar al Supervisor su reemplazo para asegurar la continuidad del servicio.

#### Pto. 4.2.3.6.1.- Orden de salida de la cabecera - Intendente Saguier

Los conductores recibirán la orden de partida emanada del Supervisor de Servicio, quien la anunciará con 20 segundos de anticipación mediante un toque de timbre. El Supervisor de Servicio además será responsable de confirmar el destino al Conductor por medio del sistema Tierra Tren, antes de dar la orden de partida.

#### Pto. 4.2.3.6.2.- Orden de salida después de una reparación del coche

El especialista de Material Rodante que haya intervenido un Coche por problemas técnicos que impedían la circulación, es la única persona responsable de comunicar y actualizar la información de estado de coches en pantalla (chapero), que, una vez hecha la reparación correspondiente, el vehículo se encuentra nuevamente en condiciones de volver al servicio.

---

#### Inc. 4.2.3.7.- Cabina de conducción del coche

##### Pto. 4.2.3.7.1.- Vigilar la cabina de conducción

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

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

##### Pto. 4.2.3.7.2.- Acceso a la cabina de conducción

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

##### Pto. 4.2.3.7.3.- Identificación de las personas

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

Pto. 4.2.3.7.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina

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

Pto. 4.2.3.7.5.- 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. 4.2.3.7.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones

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

Pto. 4.2.3.7.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción

Está estrictamente restringido viajar en la cabina de conducción de los coches en servicio acompañando al Conductor. Pto. 4.2.3.7.8.- Verificaciones en la cabina

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

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

---

Inc. 4.2.3.8.- Elementos para casos de emergencias

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

- matafuegos,
- barra de acople.

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

---

#### ART. 4.2.4.- VEHÍCULOS NO ASIGNADOS A SERVICIO DE USUARIOS

---

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

###### Pto. 4.2.4.1.1.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales

---

Los conductores de los diversos vehículos de servicio interno deben anunciar al P.C.T., la entrada y la salida de las vías principales.

###### Pto. 4.2.4.1.2.- Compatibilidad de la circulación de coches con usuarios y vehículos no asignados a servicio de usuarios

---

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

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

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

---

##### Inc. 4.2.4.2.- Maniobras de coches

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

Antes de efectuar cualquier maniobra alertará con un toque de bocina del coche y la marcha se hará a Velocidad Reducida.

Al maniobrar deberá poner especial atención a la ejecución de la tarea, a efectos de evitar accidentes o desperfectos.

Si existe una señal, antes de trasponerla observará que la ruta a seguir coincida con el destino y la orden recibida.

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

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

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

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

---

#### **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 de los conductores se debe hacer lo más rápido posible, pero deberá al mismo tiempo, permitir al Conductor relevado comunicar las anomalías eventuales.

---

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

El conductor de relevo debe estar presente 5 minutos antes de la hora de relevo.

---

##### **Inc. 4.3.1.3.- Conductor no relevado**

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

---

##### **Inc. 4.3.1.4.- Coche cancelado**

El conductor de un Coche cancelado se pone de inmediato a disposición del Supervisor de Servicio.

---

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

Los Conductores deben obedecer las órdenes dadas por el P.C.T., Supervisores de Servicio u otro jefe de la Gerencia de Transporte y Atención al Usuario, con el objeto de garantizar la ejecución de la medida adoptada en forma inmediata, segura y eficaz.

---

#### 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.- PERSONAL NECESARIO EN ESTACIÓN INT.SAGUIER. SU FUNCIÓN.

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

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

#### ART. 4.3.5.- DOTACIÓN DE UN COCHE "PREMETRO"

**Conductor:** Es el personal que tiene principalmente a su cargo la conducción de los coches con los que cuenta la Empresa, con el objeto de prestar el servicio público de transporte de usuarios de manera segura, eficiente y regular. También tendrá a su cargo las tareas de apertura y cierre de puertas.

**Conductor Especializado:** También denominado "Maniobrista". Es el personal que tiene a su cargo la realización de maniobras. También tiene bajo su cargo y responsabilidad la realización del chequeo y confección de las planillas correspondientes para la puesta en servicio (check list) de los diferentes coches.

---

#### ART. 4.3.6.- USO DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SEGÚN CIRCUNSTANCIAS

---

##### Inc. 4.3.6.1.- Comunicaciones entre el conductor y el P.C.T.

- el conductor utilizará los siguientes medios de comunicaciones con el P.C.T.:
  - Sistema Tierra-Tren
  - Handy
- las comunicaciones deben ser concisas y claras.
- el conductor debe informar al P.C.T. acerca de todas las anomalías que se registren, por ejemplo:
  - en el coche a cargo
  - en señales, cambios, vías, línea aérea, alimentación eléctrica
  - en el servicio de circulación contraria o instalaciones
  - por accidentes, inundaciones, incendios, incidentes u otras situaciones de riesgo relacionadas con usuarios u otras personas.



**NOTA:** toda comunicación relacionada con la seguridad o en caso de incidente debe ser redundante (se debe repetir), y debe ser efectuado por medios grabados.

---

##### Inc. 4.3.6.2.- Coche detenido. Su conductor no puede comunicarse con el P.C.T.

Si el conductor de un coche detenido no puede comunicarse con el P.C.T. vía radio (Tierra-Tren, Handy), deberá llamar la atención de un conductor que circule en sentido inverso o esperar la llegada del coche que lo sigue en el sentido de circulación para lograr comunicación.

Pto. 4.3.6.2.1.- Todo conductor que observe un coche detenido en la otra vía debe:

---

- detenerse a nivel de la cabina del conductor para verificar las causas de esa detención,
- comunicarse con el Supervisor de Servicio si es necesario,
- dar ayuda a su colega, si se justifica.

Pto. 4.3.6.2.2.- Todo conductor circulando con un coche posterior a un coche detenido debe:

---

- acercarse al coche detenido y verificar la causa de la detención
- comunicar los datos al Supervisor de Servicio
- dar ayuda a su colega
- esperar la llegada de un supervisor o un mecánico para acoplar los coches, si se necesita.

---

#### ART. 4.3.7.- ACCIONES CONJUNTAS CON ORGANISMOS POLICIALES O DE BOMBEROS EN CASO DE ACCIDENTES (PLAN DE EMERGENCIA EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENTE MAYOR)

En caso de producirse un incidente/accidente importante en las instalaciones de la Empresa, ésta dará aviso a los distintos servicios externos como el S.A.M.E., 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 asistencia 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.

---

#### ART. 4.3.8.- PRECAUCIONES A TOMAR EN CASO DE MANIOBRAS DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA

---

##### Inc. 4.3.8.1.- Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas

En los puestos de Energía y de Guardia de Intervenciones deberá estar fácilmente accesible 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. Para ello 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. 4.3.8.2.- Cortes y reposiciones de corrientes a horas convenidas de antemano

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

---

##### Inc. 4.3.8.3.- La reposición de corriente

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

---

##### Inc. 4.3.8.4.- Libro de Guardia de las subestaciones

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

---

##### Inc. 4.3.8.5.- Personal autorizado imposibilitado de pedir la reposición de la corriente

Cuando por razones de fuerza mayor, el personal autorizado que haya solicitado el corte (tanto en campo, como Tráfico 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 energía deberá denunciarlo primeramente a la Guardia de Emergencias para que ésta registre este problema operativo en su libro de novedades y cargue el evento en su sistema informático. Recién entonces podrá solicitarse la reposición correspondiente respetando el circuito de comunicaciones establecido 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 P.C.O., la solicitud y los motivos de dicho proceder.

---

#### **Inc. 4.3.8.6.- Apertura y reposición automática de un interruptor**

Ante la apertura y reposición automática de un interruptor el Supervisor Operador de Energía P.C.O., 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 de Servicio del P.C.T., deberán establecer las posibles causas de la apertura y luego realizar el informe correspondiente que luego se remitirá al Supervisor Operador de Energía P.C.O.

---

#### **Inc. 4.3.8.7.- Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito**

En el caso de la apertura de un interruptor y la permanencia del cortocircuito el Supervisor Operador de Energía P.C.O., 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 Supervisor de Servicio del P.C.T. 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 P.C.O., registrarán los horarios y las causas en los libros de las guardias respectivas.

---

#### **Inc. 4.3.8.8.- 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 Servicio del P.C.T., 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 y reposiciones parciales o completos. 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 de Servicio del P.C.T.

 **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. 4.3.8.9.- Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones

Se recuerdan las normas de seguridad para trabajar en las instalaciones:

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

 **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. 4.3.9.- PRECAUCIONES PARA LA DETENCIÓN DE COCHES

En cualquier circunstancia operativa debidamente autorizada por el PCT, el conductor deba abandonar la cabina de conducción de manera transitoria o definitiva (por ejemplo, para toma de datos, estacionamiento del coche, etc.), el mismo tiene la obligación de:

- verificar que esté correctamente señalizado (luz de emergencia y balizas encendidas)
- retirar las herramientas de control del puesto de conducción.

### CAPÍTULO 4.4 - DE LA GESTIÓN DE LOS INCIDENTES

---

#### ART. 4.4.1.- PREÁMBULO - 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 usuario, en condiciones 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 tráfico que se iniciará la acción. Cuanto más rápida y eficazmente se emprenda esta acción, menores serán las perturbaciones en la circulación de los coches y el servicio al 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
- 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 y Atención al Usuario, Material Rodante, Instalaciones Fijas y Seguridad). En caso de incidente, el responsable respectivo se trasladará al lugar del hecho si su presencia fuese necesaria y redactará un informe para su Gerente.

Tanto el P.C.T., como las demás áreas operativas dependen directamente de sus responsables 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:

- Mantener contacto constante con el P.C.T.
- Coordinar las acciones necesarias con los diversos responsables que intervienen en el lugar
- Verificar en el campo que no exista ningún tipo de impedimento, como condición previa al restablecimiento
- 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 asumir el rol de Jefes de Incidente si, y sólo si, las áreas a las que pertenecen están relacionadas con la operación y tengan la idoneidad y competencias necesarias.

---

**ART. 4.4.5.- PROCEDIMIENTOS A SEGUIR POR EL CONDUCTOR**

---

**Inc. 4.4.5.1.- Servicio interrumpido: Acciones BÁSICAS**

Primeras acciones:

- Determinar el tipo de problema encontrado
- Llamar inmediatamente al P.C.T.
- Intentar por todos los medios disponibles dar solución al problema
- Cumplir las instrucciones del P.C.T.
- Si se justifica, dar informaciones a los usuarios a bordo del coche.
- Si se justifica, evacuar el coche.
- *Coche con usuarios inmovilizado entre dos paradas*: permitir el descenso de los usuarios. Para proceder deberá:
  - asegurarse que el lugar y el tránsito permiten el descenso sin riesgos
  - invitar a los usuarios a descender por la puerta delantera
  - supervisar el procedimiento prestando asistencia en los casos que así lo requieran
- Mantenerse a la escucha del P.C.T. y cumplir sus instrucciones

 **NOTA:** cuando el Jefe de Incidente se presente, el Conductor actuará en conjunto con el mismo manteniéndose a su disposición.

Restablecimiento:

- El Conductor, salvo presencia de un Jefe de Incidente, informará de inmediato al P.C.T.
- El Conductor también dará aviso a los usuarios.
- El conductor redactará un informe relativo al incidente previo a retirarse.
- Una vez finalizado el incidente, el Conductor 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 coche y sentido de marcha,
  - identificación del personal involucrado: nombre, apellido y sector,
  - causa probable: presentar en forma breve y reducida,
  - detalles de las medidas tomadas,
  - duración: hora del inicio del incidente y hora de finalización del mismo,

- intervinientes externos e internos: S.A.M.E., Policía, equipos de intervención, etc.
- Información solicitada por sus superiores.



**NOTA:** Agregar observaciones, comentarios pertinentes, información de interés, etc.

---

#### Inc. 4.4.5.2.- Inundaciones

Deberá ajustarse el procedimiento a lo dispuesto en el punto 4.2.3.2.7 y se considerará como servicio interrumpido (ver inciso 4.4.5.1.)

---

#### Inc. 4.4.5.3.- Falta de suministro de energía. Primeras acciones

Considerando que el suministro de energía no se repuso automáticamente y que el coche no produjo desperfectos corresponde:

- Ante la eventualidad, bajar el pantógrafo
- Comunicarse con el P.C.T. para que le informe sobre reposición de energía
- Una vez repuesto el suministro de energía, iniciar la marcha a paso de hombre hasta trasponer 1 seccional de catenaria

---

#### Inc. 4.4.5.4.- Suicidio o caída bajo un coche. Primeras acciones

- Detener completamente el coche,
- Llamar inmediatamente al P.C.T. y precisar si la víctima se encuentra bajo el coche
- Bajar el pantógrafo
- Evacuar el coche
- Si es posible, dar ayuda a la víctima
- Proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.5.1.

---

#### Inc. 4.4.5.5.- Usuario enfermo, herido o fallecido en un coche. Primeras acciones

- Actuar de la manera siguiente:
  - *Terminal Int. Saguier:* pedir la intervención del personal de estación o Jefatura de Transporte y Atención al Usuario que se presente hasta la llegada de los socorros.
  - *De ocurrir en línea,* permanecer en la estación sin mover el coche y dar aviso al P.C.T., solicitando socorros médicos y presencia policial.

- *En caso de desenlace fatal:* proceder como para un servicio interrumpido.
- Si es posible, ayudar a la víctima
- Proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.5.1.

---

**Inc. 4.4.5.6.- Conductor enfermo o herido en un coche** Primeras acciones

- Llamar al P.C.T. (precisar donde se encontrará con los socorros).
  - Aún puede conducir:
    - ir hasta la terminal
  - No puede conducir:
    - proceder como para un servicio interrumpido (ver inciso 4.4.5.1.)
- Proseguir con acciones básicas: ver inciso 4.4.5.1.

---

**Inc. 4.4.5.7.- Choque entre 2 coches o con terceros. Descarrilamiento.**

Primeras acciones

- Determinar si es posible:
  - la cantidad de heridos y la gravedad de las heridas,
  - si hubo descarrilamiento, cuántos bogies descarrilados,
  - si hay personas encerradas o atrapadas.
- Alertar al P.C.T.
- Evacuar el coche
- Proseguir con acciones básicas: ver Inc. 4.4.5.1.

---

**Inc. 4.4.5.8.- Alerta de bomba**

Primeras acciones:

- Descubrimiento de un paquete sospechoso:
  - Evacuar el coche
  - Alertar al P.C.T. y acatar sus instrucciones
- Explosión sin advertencia:
  - Alertar al P.C.T.
  - Proceder como para un incendio, precisando que se trata de una explosión.

---

**Inc. 4.4.5.9.- Incendio en las cercanías de las vías (perturbando el tráfico)**

Primeras acciones:

a) Principio de incendio

Es decir, si es posible intervenir y no implica un riesgo, utilizando medios propios:

- Intentar apagarlo
- Avisar al P.C.T.

Si el servicio se interrumpe: Proseguir con acciones básicas (ver inciso 4.4.5.1.)

b) Incendio grave O EN CASO DE DUDA:

No entrar en la zona del siniestro y comunicarse de inmediato con el P.C.T.

Si el coche inmovilizado se encuentra en la zona:

- alertar al P.C.T.
- evacuar a los usuarios
- bajar el pantógrafo
- apagar el coche
- luego, luchar contra el fuego sin poner su vida en peligro
- Proseguir con acciones básicas (ver inciso 4.4.5.1.).

---

**Inc. 4.4.5.10.- Incendio en un coche**

Primeras acciones:

a) Principio de incendio

Es decir, si es posible intervenir y no implica un riesgo, utilizando medios propios:

- Intentar apagarlo
- Avisar al P.C.T.

Si el servicio se interrumpe: Proseguir con acciones básicas (ver inciso 4.4.5.1.)

b) Incendio grave O EN CASO DE DUDA:

- alertar al P.C.T.
- evacuar a los usuarios
- bajar el pantógrafo
- apagar el coche
- luego, luchar contra el fuego sin poner su vida en peligro
- Proseguir con acciones básicas (ver inciso 4.4.5.1.).



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

## TITULO V - NORMAS GENERALES

### **CAPÍTULO 5.1.- PATRÓN HORARIO**

Es obligación del Supervisor de Servicios llamar a la Guardia de Emergencias con el fin de requerir de la misma la "Hora Oficial". Esta tarea deberá ser realizada cuando el Supervisor de Servicios comienza su turno de trabajo.

Una vez obtenida la información, es deber del Supervisor mencionado corroborar la hora que indica el reloj de su cabina, el que será considerado como patrón. En caso de verificarse diferencias entre la hora oficial y la que marca el reloj considerado como patrón, el Supervisor debe modificar inmediatamente el mismo, además de asentar lo ocurrido en el Libro de Comunicaciones.

Queda establecido que cada vez que deba informarse un hecho con su horario de ocurrencia se referenciará siempre a la hora indicada por el reloj patrón.

En aquellos casos en que por razones de servicio o por fuerza mayor el Supervisor no pueda realizar la llamada telefónica a la Guardia de Emergencias en el momento antes indicado, lo hará durante su turno de trabajo, pero por lo menos deberá existir una comunicación por cada turno. En el momento de hacerse efectiva la comunicación el Supervisor deberá dejar asentado el hecho en el Libro de Comunicaciones.

Es obligación del Supervisor a cargo de la Guardia de Emergencias efectuar un llamado a la Hora Oficial (teléfono 113) por lo menos una vez al día.

Con la información recibida, deberá corroborar la hora que indica el reloj patrón de la Guardia de Emergencias, y hacer las correcciones al mismo en caso de ser necesario. Esta situación deberá ser asentada en el Libro de Comunicaciones de la Guardia.

Deberá también dejar asentado en el Libro de Comunicaciones de la Guardia, cada vez que un Supervisor de Servicios requiera la Hora Oficial, consignando Nombre y Apellido del solicitante, línea y hora.

## **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 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 5 minutos antes de la hora indicada por diagrama o bien por la planilla de servicio 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 provisto en buenas condiciones.

---

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

El personal no deberá 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 del material rodante/coches.

---

#### **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.- Interrogantes 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 los coches.

---

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

Está autorizado el viaje en los Premetros de personas acompañadas de 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 presentan alguna discapacidad y/o mayores de edad.

---

**Inc. 5.2.2.9.- Objetos encontrados**

Todo equipaje, dinero, valores, etc., encontrado por el personal en los Coches, estaciones, paradas o terreno de la empresa, debe ser entregado inmediatamente al Supervisor de Servicio, quién adoptará las medidas de resguardo y administrativas que correspondan.

 **NOTA:** Todos los contenidos precedentemente descritos son de carácter general. Las particularidades de la Línea Premetro se desarrollan específicamente en las Instrucciones de Servicio correspondientes.

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

Las siguientes normas, que son de cumplimiento obligatorio en la línea Premetro, 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 Emova 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.
- No está permitido el acceso con bicicleta o monopatín a la Línea Premetro.
- La circulación de las personas en plataformas, 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.
- Atención al espacio que queda entre el coche y la plataforma. Precaución.
- Antes de subir al coche, se deberá dejar bajar a los demás.
- Ante una interrupción del servicio, se permanecerá en el coche 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.
- Esperar el coche detrás de la línea amarilla.
- Cuidar el coche y las paradas, están prohibidos los grafitis.
- Está prohibido correr en zona de paradas y escaleras.
- No subir ni bajar del coche mientras se produce 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 cartelerías, sitio web y redes sociales de la Empresa.

## TITULO VII - PARTICULARIDADES PROPIAS DEL “LOOP” DE POLVORÍN

### CAPÍTULO 7.1 – PREÁMBULO

El presente Reglamento Operativo es de aplicación también en el sector del “Loop” de Polvorín.

---

#### ART. 7.1.1 - TÍTULOS DEL R.O. DEL PM QUE SON CONSIDERADOS

En los siguientes títulos, capítulos y párrafos siguientes del R.O. del PM se considerarán para este, teniendo en cuenta que, en donde dice PCT deberá leerse CTC.

Definiciones

Título II – Sustento del R.O.

Capítulo 2.1 – Obligaciones del personal que lo utilice

Capítulo 2.2 - Deberes del Concesionario

Título III – Estructura Operativa

Capítulo 3.1. – área en que se aplica el R.O.

Capítulo 3.5. – Determinación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

Art. – 3.5.2. – Gerencia de Instalaciones Fijas

Art. – 3.5.3. – Gerencia de Material Rodante

Art. – 3.5.4. – Guardia de Emergencia

Título IV – Normas Operativas

Capítulo 4.1. – Del Personal

Capítulo 4.2. – De los medios a utilizar

Inc. 4.2.1. – Cambios

Pto. 4.2.1.1.2. – Posición de los cambios

Pto. 4.2.1.2.2. – Señales con faroles o linternas

Pto. 4.2.1.2.5. – Señales de circulación de los Coches en zona de calzada

Pto. 4.2.1.2.6.- Señales con los brazos

Pto. 4.2.1.2.8.- Significado de pared de taller pintada a rayas negras y amarillas o rojas y blancas – Prohibido estacionarse

Art. 4.2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica

Art. 4.2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los coches)

Inc. 4.2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio

Inc. 4.2.3.2.- Normas generales de circulación

Pto. 4.2.3.2.1.- Arranque del coche

Pto. 4.2.3.2.2.- Circulación en zona de taller

Pto. 4.2.3.2.3.- Circulación en vía principal

Pto. 4.2.3.2.4.- Comunicación con el P.C.T.

Pto. 4.2.3.2.5.- Velocidad

Pto. 4.2.3.2.6.- Circulación en zona de obras

Pto. 4.2.3.2.7.- Zona inundada

Pto. 4.2.3.2.11.- Vehículos prioritarios

Pto. 4.2.3.2.12.- Uso de la bocina

Pto. 4.2.3.2.13.- Inmovilización, parada y estacionamiento

Pto. 4.2.3.2.17.- Comportamiento de los conductores ante los peatones

Pto. 4.2.3.2.18.- Comportamiento de los conductores ante los grupos organizados cruzando las vías

Pto. 4.2.3.2.20.- Traspaso bajo los seccionales de catenaria

Pto. 4.2.3.2.21.- Ubicación del conductor durante la marcha

Pto. 4.2.3.4.7.- Entrada en el taller o cochera

Pto. 4.2.3.4.8.- Apagar el coche

Inc. 4.2.3.5.- Ascenso y descenso de los coches en movimiento

Pto. 4.2.3.7.1.- Vigilar la cabina de conducción

Pto. 4.2.3.7.2.- Acceso a la cabina de conducción

Pto. 4.2.3.7.3.- Identificación de las personas

Pto. 4.2.3.7.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina

Pto. 4.2.3.7.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto

Pto 4.2.3.7.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones

Pto. 4.2.3.7.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción

Pto. 4.2.3.7.8.- Verificaciones en la cabina

Capítulo 4.3.- De la marcha de los coches

Art. 4.3.2.- Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia – alternativas operativas)

Art. 4.3.3.- Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento

Art. 4.3.7.- Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidentes (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor)

Art. 4.3.8.- Precauciones a tomar en caso de manobras de la línea de alimentación eléctrica

Art. 4.3.9- Precauciones para la detención de coches

Capítulo 4.4.- De la gestión de los incidentes

Título V.- Normas Generales

Capítulo 5.2.- Comportamiento del personal en general y en su atención al público

A continuación, se indican las normas particulares que serán de estricto cumplimiento por el personal que conduce tranvías, trenes de subterráneos o vehículos especiales en el tramo de vías delimitado por la rampa de Primera Junta y el taller Polvorín.

---

#### ART. 7.1.2. - ÁREA EN QUE SE APLICA EL TÍTULO VII

El área de aplicación del presente apartado es el “loop” de Polvorín, en la Ciudad de Buenos Aires.

El “Loop” de Polvorín está constituido por los tramos de vías siguientes:

Vía desde rampa de la estación Primera Junta hacia el taller Polvorín: Avda. Rivadavia, Hortiguera, Avda. Directorio, Emilio Mitre – entrada (doble) del taller Polvorín.

- Vía desde el taller Polvorín hacia la rampa Primera Junta (Avda. Rivadavia y Emilio Mitre).

### **CAPÍTULO 7.2 - IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SE UTILIZAN**

En el “Loop” de Polvorín circulan:

- Los coches de subterráneos de las líneas “A”, “C”, “D” y “E”
- Trenes y vehículos de transporte de material o mantenimiento
- Tranvías históricos pertenecientes a la Asociación de los Amigos del Tranvía

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
- Autovías con motores de combustión interna
- Tolvas balasteras
- Esmeriladora
- Locotractor Lok Zephir

### **CAPÍTULO 7.3. - 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: corriente continua (CC): 550v.
- Vías: trocha de vía standard (media: 1435mm)
- Señalamiento: propio y en combinación con semáforos viales en zona de circulación por calzada.
- Comunicaciones:
  - Teléfono de la señal de salida de la Rampa Primera Junta
  - Telefonía del taller Polvorín
  - Radio (Handy / Tierra-Tren)

### **CAPÍTULO 7.4. - PUESTO CENTRAL DE OPERACIONES (P.C.O.)**

El Supervisor Operador de la línea A es el encargado de efectuar la gestión del "Loop" de Polvorín. Cada empleado deberá comunicar al Supervisor Operador de la línea A de P.C.O., cualquier incidente, acontecimiento o novedades que correspondan al servicio de trenes, zorras y diferentes vehículos en dicho sector.

### **CAPÍTULO 7.5. - NORMAS OPERATIVAS**

---

#### **ART. 7.5.1. - SEÑALES**

---

##### **Inc. 7.5.1.1. - Señales con los brazos**

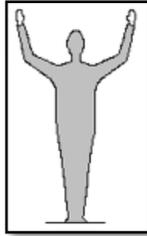
Además de las señales de brazos descritas en el punto 4.2.1.2.6, existe también para los conductores operando en el "Loop" de Polvorín, la señalización de maniobras.

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

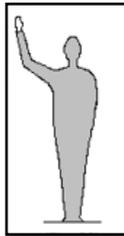
- 1) Que las señales deben ser realizadas de forma tal que resulten perfectamente visibles para el conductor que debe obedecerlas y al mismo tiempo que no sean ambiguas, para evitar que sean interpretadas por otros conductores o personas a quienes no van dirigidas.
- 2) Cada conductor por su parte, deberá prestar la mayor atención y asegurarse que las señales exhibidas efectivamente van dirigidas hacia él.

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

- Ambos brazos levantados en alto significan: **PELIGRO**



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



- Un solo brazo extendido horizontalmente por personal uniformado o reconocido significa: **VÍA LIBRE**

 **NOTAS:**

1. 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 disponerse en forma escalonada tantos empleados como sea necesario, quienes actuarán como intermediarios en la transmisión de señales entre la persona que las inicia y el conductor receptor. Cualquier persona en esta cadena de transmisión que no pudiera interpretar o distinguir las señales que le efectúa el personal emisor, deberá realizar inmediatamente la señal de brazos que indica "PARE".
2. Conductores perdiendo de vista las señales de brazos. Si por cualquier causa un conductor dejara de ver las señales de brazo que se le venían exhibiendo, deberá **DETENERSE** en el acto.
3. 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 de inmediato el tren o tranvía, y pedir una aclaración.

Las señales de brazo prevalecen sobre las fijas y los conductores les deben acatamiento en ese orden.

---

#### Inc. 7.5.1.2. - Señales perceptibles por el oído (con silbato o bocina)

Las señales con silbato o bocina que deben emplear los conductores en el "Loop" de Polvorín, son las siguientes:

- Tren o tranvía parado: Antes de ponerse en movimiento → UNO corto ( \_ )
- Tren o tranvía en movimiento:
  - Como llamado de atención; en zona de cruces; cuando se vean animales o personas en la vía; al aproximarse a zonas de curvas → UNO LARGO ( \_\_\_ )
  - En caso de peligro → TRES cortos ( \_ \_ \_ )

---

#### ART. 7.5.2. - CIRCULACIÓN CON FAROS ENCENDIDOS

La circulación de los trenes o tranvías que no transporten usuarios se hará con los faros delanteros y traseros encendidos (luces blancas y rojas, respectivamente), y con las luces de salón apagadas (salvo el caso de los coches de la flota Le Brugeoise)

-  **NOTA:** Los vehículos que no poseen sistema de iluminación propia, circularán con balizas, fajas reflectantes en caso de poseer y un cartel de precaución colocado en la parte trasera.

---

#### ART. 7.5.3. - ELEMENTOS REQUERIDOS PARA EFECTUAR LOS TRASLADOS DE INGRESO Y EGRESO DE TRENES Y VEHICULOS DE MANTENIMIENTO AL "LOOP" POLVORÍN

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

- Matafuegos (como mínimo, uno por coche)
- Calzas (como mínimo, dos por coche), si corresponde
- Barra de acople, para aquellos casos en que lo requiera
- Balizas portátiles normalizadas (un juego)

El conocimiento en cuanto a la utilización de los elementos mencionados anteriormente, así como su localización en el tren o tranvía, es de carácter obligatorio. La carencia de alguno de estos elementos debe ser comunicada inmediatamente al Supervisor de Servicio. La falta del elemento denunciado constituirá un impedimento para la salida del tren o tranvía.

---

#### ART. 7.5.4. - COMUNICAR LA SALIDA Y ENTRADA EN LAS VÍAS PRINCIPALES

Los conductores de trenes de mantenimiento o tranvías deben comunicar al P.C.O. la entrada y la salida de las vías principales.

---

**ART. 7.5.5. - PROCEDIMIENTO EN CASO DE TREN O TRANVÍA QUE NO CIRCULA HABITUALMENTE POR EL “LOOP”**

En caso de tener que ingresar un equipo, tren o tranvía que no circula habitualmente por el “loop” de Polvorín, 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 de la Gerencia de Material Rodante de la Empresa.

Es condición indispensable que los conductores de estos vehículos cumplan con la exigencia de contar con la credencial habilitante correspondiente. 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 vehículos de ese tipo, deberá estar acompañado por un piloto, cuya misión será la de guiar e indicar al conductor las normas operativas que deben respetarse y ajustarse a las mismas en el sector por donde deba circular. El conductor será responsable de la formación y seguridad del equipo y/o máquina a su cargo.

---

**ART. 7.5.6. - MANIOBRAS DE TRENES**

El Conductor Especializado efectuará todas las maniobras de trenes previa comunicación y consenso con el Supervisor Operador de P.C.O., con quien deberá colaborar para el normal desenvolvimiento de la línea. Se abstendrá de realizar maniobras sin la autorización del referido superior.

Antes de efectuar cualquier maniobra alertará con un toque de bocina o silbato y la marcha se ejecutará a Velocidad Reducida.

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

Si existiera una señal, antes de trasponerla observará que la ruta a seguir concuerde con la orden recibida.

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

Todo movimiento de vehículo ya sea con tracción propia o acoplado por parte de un tercero se procederá mediante protocolo establecido para cada caso en particular.

 **NOTAS:**

1. Acoples y desacoples: Después de cada acople y desacople, el Conductor deberá verificar fehacientemente que la operación ha sido realizada.
2. Personas autorizadas para viajar en los trenes de maniobra: En los trenes de maniobras están solamente autorizados para viajar el mecánico de coches y personal superior.

---

**ART. 7.5.7. - PERSONAL HABILITADO A BORDO DE LOS TRENES O TRANVÍAS. SU FUNCIÓN**

**Conductor:** es el personal que tiene principalmente a su cargo la conducción de los trenes con los que cuenta la Empresa y los Tranvías de la Asociación de los Amigos de Tranvías.

**Conductor Especializado:** también denominado "Maniobrista", es el personal que tiene a su cargo la realización de maniobras. También es responsable de efectuar la revisión de elementos de los coches (y su registro en el check list correspondiente) como condición previa, siempre que la misma sea satisfactoria, para la puesta en servicio de las diferentes formaciones.

**Instructor de Conductores:** es el personal de nivel de Supervisión encargado de asesorar, capacitar, entrenar y hacer acatar las normativas técnico-operacionales a todo el personal de trenes y tranvías.

---

**ART. 7.5.8. - MEDIOS DE CONTACTO CON LOS EQUIPOS DE INTERVENCIONES**

Se establece como norma para las cuadrillas y equipos diversos del "Loop" Polvorín la obligatoriedad de comunicar en tiempo real la posición o lugar en el que se encuentran y/o la de destino. Cada desplazamiento se informará por medio radial (Handy) o telefónico. Si por algún motivo no fuera posible efectuar estas comunicaciones de manera directa al P.C.O., darán el aviso cuanto antes a través de su propia guardia, utilizando eventualmente la telefonía celular.

---

**ART. 7.5.9. - PRECAUCIONES PARA LA DETENCIÓN DE VEHÍCULOS**

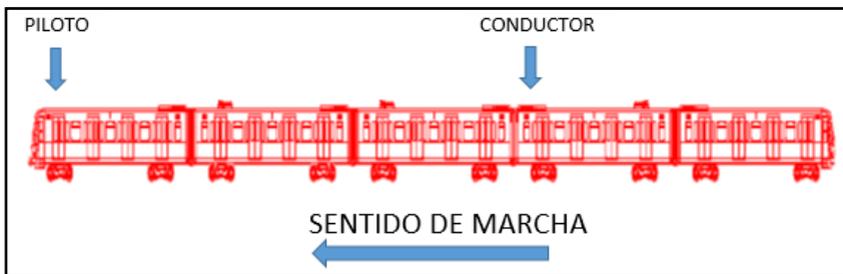
- Antes de dejar un tren o tranvía en las vías de estacionamiento, el Conductor tiene la obligación de frenar debidamente el tren o tranvía, con el procedimiento adecuado según el material rodante con el que se está trabajando.
- Cuando se separen uno o más coches de un tren estacionado, se procederá con la parte que queda del tren de la misma forma que lo establecido anteriormente.
- Para el caso de detención en pendientes o en zonas de planialtimetría desconocida en línea, en donde el Conductor deba abandonar la cabina de conducción, deberá ante cualquier circunstancia proceder de la siguiente manera:

- Frenar el tren o tranvía convenientemente
- Inmovilizar el material rodante mediante freno de estacionamiento y/o calzas.
- Retirar las herramientas del control del puesto de conducción, si corresponde.

---

**ART. 7.5.10. - 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 o con las manos, según las condiciones de iluminación.



En primer término, observará las señales de partida, si existen, y las condiciones de tránsito y sin dejar de miraras efectuará la señal de linterna al conductor.

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

## TÍTULO VII – GLOSARIO

**Calle:** vía pública en zonas urbanas compuesta de calzada y acera.

**Calzada:** zona de calle destinada solo a la circulación de vehículos, ajustándose su uso a lo dispuesto por la Ley N° 24.449 (Ley de Tránsito) y Decreto Reglamentario N° 779/95 de fecha 20/11/1995.

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

**Cambio eléctrico:** las agujas del cambio normalmente son accionadas desde una máquina de comando, empleándose para tal fin energía eléctrica.

**Cambio mecánico:** las agujas del cambio son accionadas manualmente a través de una palanca.

**Cambio de conductor:** disposición que se adopta ante una alteración del servicio para encauzar al personal en su diagrama.

**Carril exclusivo:** zona de vía Premetro exclusivo de la calzada.

**Coche en el presente Reglamento Operativo:** todo vehículo eléctrico circulando sobre rieles.

**Coche Adicional:** circulación de un coche especial para satisfacer una mayor demanda de usuarios o para encauzar el servicio dentro de los intervalos pre-establecidos.

**Coche Directo:** coche con o sin usuarios que no observa parada en estación intermedia. En tal condición puede circular entre estaciones cabeceras u observando parada en determinadas estaciones de la línea.

**Conducción por vía contraria:** marcha en sentido opuesto al normal de circulación sin señal habilitante. Maniobra no permitida salvo autorización especial.

**Conductor:** persona habilitada para conducir un coche observando señales y demás condicionamientos de circulación.

**Cruce de coche:** servicio limitado en su recorrido para ocuparlo en sentido contrario con el fin de neutralizar importantes intervalos. Se evitará en horas pico, salvo que el estacionamiento y maniobra en el lugar pueda efectuarse sin ocasionar mayores inconvenientes al servicio.

**P.C.O.:** Puesto Central de Operaciones de la línea A, encargado de la supervisión general de la circulación en el "Loop" Polvorín (ver Título VII). También nuclea las áreas de operación de Energía y la Guardia de emergencia y de Intervenciones.

**Encrucijada:** cruce de caminos (para tránsito vial)

**Enlace:** vía que enlaza a dos vías contiguas.

**Horas de explotación:** horario de prestación que se inicia con una antelación de media hora antes de circular el primer servicio de usuarios en la línea y concluye con el arribo del último coche a la estación cabecera.

**Lanzadera:** circulación de un coche en la misma vía de ida y vuelta, donde el sistema lo permite. (Ej. tramo de vía entre empalme a Gral. Savio y estación Centro Cívico)

**"Loop" Polvorín:** tramo de vías entre el taller Polvorín y la salida de la estación Primera Junta(ver Título VII).

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

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

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

**Premetro:** coche eléctrico circulando sobre rieles en superficie en prolongación de la línea E de subterráneos.

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

**Retroceder:** conducir un coche desde la cabina opuesta al sentido de marcha. Maniobrateterminantemente prohibida. Salvo autorización especial.

**Señal semiautomática:** Es un tipo de señal principal que indica si se puede acceder o no a una sección de vía determinada y para proteger una sección de cambios. Se caracteriza por tener una lente de color roja y un chapón blanco identificatorio.

**Señalista Principal:** personal que tiene a su cargo las operaciones de mantenimiento y normalización del sistema señales y cambios.

**Servicio corto:** limitar el servicio a una parte de la línea.

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

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

**Servicio regularizado:** restablecimiento del servicio dentro de la programación horaria establecida

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

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

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

**Vías:** las vías de la red Premetro se dividen en 3 categorías:

**Vías principales:** vías de circulación de coches haciendo servicio de usuarios en la línea Premetro.

**Vías de maniobras:** vías que normalmente no están recorridas por coche con usuarios.

Nota: el "Loop" de Polvorín se considera *vías de maniobras*

**Vías secundarias:** Vías utilizadas para el estacionamiento de vehículos de la Empresa.

