

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTA a comentarios del Proyecto de Norma Mexicana PROY-NOM-003-ARTF-2018.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- SCT.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

RESPUESTA A COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA MEXICANA PROY-NOM-003-ARTF-2018

Nombre	Capítulo No./ Inciso No./ Anexo (ej. 3.1)	Tipo de comentario	Texto Original	Cambio propuesto al texto original y comentarios (justificación técnica o legal para el cambio)	Resolución CCNN-TF
FIT	4.1	TE	TEXTO ORIGINAL 4.1. Clasificación de la vía. El sistema de clasificación de vías se divide en seis categorías, designándolas vía de excepción y de la 1 a la 5, de acuerdo con la velocidad permisible de operación. Debe tomarse en cuenta para cada una de las líneas, la velocidad máxima de operación de los trenes consignada en los horarios, con base en la Tabla 1	COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Creo que solo la clase seis es de excepción	FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33, tercer párrafo de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron no aceptarlo toda vez que no la NOM establece seis clases de vía. Una de ellas es de excepción, en efecto y ello se especifica claramente en la Tabla 1. Velocidad máxima de operación de los trenes.
FIT	4.3.15.	TE	TEXTO ORIGINAL 4.3.15. Cambios de vía. ... El número del cambio es definido por el número de sapo. SIN COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN	4.3.15 Cambios de vía ... El número del cambio es definido por el número de sapo (que es el Angulo tangente entre el cateto opuesto que mide el ancho de las piernas del sapo y el cateto adyacente que se mide desde donde se midió el cateto opuesto hasta la punta teórica del sapo).	FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron aceptarlo, para quedar como sigue: <i>"3) Cambio equilátero cuando ambas vías divergen el mismo ángulo.</i> <i>El número del cambio es definido por el número de sapo (que es el Angulo tangente entre el cateto opuesto que mide el ancho de las piernas del sapo y el cateto adyacente que se mide desde donde se midió el cateto opuesto hasta la punta teórica del sapo)."</i>

FIT	4.3.17	TE	TEXTO ORIGINAL 4.3.17. Árboles de cambio. Cada cambio incluye un árbol de cambio que debe cumplir con los siguientes requerimientos: ... 6) No instalar árboles automáticos trillables en vía principal y laderos. COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN 6) No instalar árboles automáticos trillables en vía principal y laderos (¿y en dónde si?)		FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron aceptarlo, para quedar como sigue: <i>"6) No instalar árboles automáticos trillables en ningún tipo de vía."</i>
FIT	4.3.19	TE	TEXTO ORIGINAL 4.3.19. Sapos autoresguardados Para el caso de sapos autoresguardados. 1) Los elevadores de protección en un sapo autoresguardado no tendrán un desgaste mayor de 9.5 mm (3/8"). 2) Si se hacen reparaciones a un sapo autoresguardado sin removerlo del servicio, la cara de su guarda se restaurará antes de reconstruir la punta. El escantillón de la cara del guarda del sapo y de contrarriel estará dentro de los límites prescritos en la siguiente tabla:	COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Falta ampliar características y usos autorizados y restringidos, sobre todo porque este sapo no lleva contrarrieles	FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron aceptarlo para quedar como sigue: <i>"4.3.19. Sapos autoresguardados</i> <i>Para el caso de sapos autoresguardados deben instalarse únicamente en patios y vías auxiliares:.</i> 1) Los elevadores de protección en un sapo autoresguardado no tendrán un desgaste mayor de 9.5 mm (3/8")..."
FIT	5.1	TE	TEXTO ORIGINAL [...] k) Corte del riel con soplete. En cualquier vía está prohibido el corte con soplete de los extremos de los rieles o los taladros hechos con soplete. Sólo en casos de emergencia podrán aplicarse cortes con soplete, y en este caso colocar una orden de precaución a 30 km/h que permanecerá hasta que los rieles sean cambiados. SIN COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN	[...] k) Corte del riel con soplete. En cualquier vía está prohibido el corte con soplete de los extremos de los rieles o los taladros hechos con soplete. Sólo en casos de emergencia podrán aplicarse cortes con soplete, y en este caso colocar una orden de precaución a 30 km/h que permanecerá hasta que los rieles sean cambiados. Lo cual debe hacerse a la brevedad, la permisividad sin tiempo límite provoca olvido. I	FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron aceptarlo, para quedar como sigue: <i>" k) Corte del riel con soplete.</i> <i>En cualquier vía está prohibido el corte con soplete de los extremos de los rieles o los taladros hechos con soplete. Sólo en casos de emergencia podrán aplicarse cortes con soplete, y en este caso colocar una orden de precaución a 30 km/h que permanecerá hasta que los rieles</i>

					sean cambiados, lo cual deberá de ocurrir a la brevedad."
FIT	5.1	TE	TEXTO ORIGINAL l) Placas de asiento. Colocar una orden de precaución a 40 km/h en caso de que entre la placa de asiento y el patín del riel existan clavos de vía u otros objetos que causen concentración de la carga.	COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Aclarar el significado de esto.	FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33, tercer párrafo de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron no aceptarlo toda vez que se el texto original es claro y específico.
FIT	5.1	TE	TEXTO ORIGINAL n) Curvas en vía principal. Las inspecciones de vía deben realizarse con frecuencia a pie en las curvas de la línea principal. Seguir estos lineamientos: 1. Priorizar las curvas que deben ser caminadas usando el reporte del carro geométrico. 2. Documentar la caminata de las curvas. 3. Avisar al Ingeniero de Vía de todos los defectos graves encontrados que requieren acción correctiva urgente.	n) Curvas en vía principal. Las inspecciones de vía deben realizarse con frecuencia a pie en las curvas de la línea principal. Seguir estos lineamientos: 1. Priorizar las curvas que deben ser caminadas usando el reporte del carro geométrico. 2. Documentar la caminata de las curvas. 3. Avisar al Ingeniero de Vía de todos los defectos graves encontrados que requieren acción correctiva urgente. Además, el Ingeniero de vía deberá caminar aleatoriamente algunas curvas por lo menos una vez por mes.	FIT Con fundamento en los artículos 47 fracción II, 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, analizaron el comentario y, por consenso, decidieron aceptarlo , para quedar como sigue: <i>"3. Avisar al Ingeniero de Vía de todos los defectos graves encontrados que requieren acción correctiva urgente. Además, el Ingeniero de vía deberá caminar aleatoriamente algunas curvas por lo menos una vez por mes."</i>

3.- Tipo de comentario: ge = general te = técnico ed = editorial

NOTA Columnas 1, 2, 4, 5 son obligatorias

Ciudad de México, a 2 de diciembre de 2020.- El Titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, **Alejandro Álvarez Reyes**.- Rúbrica.