



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

OFICIALÍA MAYOR

Oficio No. 5.- 19

México, D. F., a 22 de enero de 2003.

10/176/230103

LIC. CARLOS ARCE MACÍAS,
Titular de la Comisión Federal de
Mejora Regulatoria.
Presente.

Por este conducto hago llegar a usted el anteproyecto de Norma Oficial Mexicana "PROY-NOM-84-SCT2-2003 Seguridad en vías férreas y clasificación de ferrocarriles por su nivel de servicio", así como la manifestación de impacto regulatorio respectiva, tanto en forma impresa como en disquete, enviados por la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal mediante oficio número 120.-50/03, con la atenta súplica de que se proceda a su análisis y se emita el dictamen correspondiente.

Sin otro particular, reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.
La-Oficial Mayor

MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL

2003 JAN 23 PM 1:29
Comisión Federal de
Mejora Regulatoria
RECIBIDO

Anexos Los que se indica

- C.c.p Lic Ricardo Salgado Perrilliat, Coordinador General de Servicios, Agropecuario, Comercio e Industria de la COFEMER. Presente.
- C.c.p. Lic. Oscar S Corzo, Director General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal. Presente



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA COFEMER

Solicitud de Exención de MIR
Anteproyectos que no Implican Costos de
Cumplimiento para los Particulares

Datos generales del anteproyecto

Nombre del archivo electrónico del anteproyecto

PROY-NOM-084-SCT2-2003

Título del anteproyecto

SEGURIDAD EN VIAS FERREAS Y CLASIFICACION DE FERROCARRILES POR SU
NIVEL DE SERVICIO.

Dependencia u organismo descentralizado que somete el anteproyecto:

SCT

Organismo Descentralizado

Responsable oficial de la mejora regulatoria

AARON

DYCHTER

POLTOLAREK

SUBSECRETARIO

Encargado del anteproyecto

OSCAR S.

CORZO

Apellido Materno

DIRECTOR GRAL.

Punto de contacto para mayor información sobre el anteproyecto

ANTONIO

LOZADA

BAUTISTA

Cargo:

DIRECTOR DE AREA

Teléfono:

55-23-38-97

Correo electrónico:

alozada@sct.gob.mx

Resumen del anteproyecto (Limítense a 3,500 caracteres)

1.- Objetivo del proyecto.

El anteproyecto de NOM que se presenta tiene la finalidad de establecer la metodología para clasificar las vías férreas del sistema ferroviario mexicano en base a conceptos específicos tales como: tonelaje bruto anual transportado en millones de toneladas métricas y la velocidad máxima permitida de los trenes registrada en los diversos tramos o distritos de las líneas troncales.

Complementariamente, se establece un cuadro de requerimientos mínimos de conservación de vías relacionado con los seis tipos de clasificación, como instrumento para verificar y determinar la clase de la vía y el índice de seguridad operativa que ofrece.

2.- Medios para lograr el objetivo.

La aplicación de la Norma Oficial Mexicana a fin de que las empresas ferroviarias concesionarias, evalúen sus vías concesionadas y procedan a realizar la clasificación de las mismas, Asimismo los verificadores de la SCT contarán con el instrumento para evaluar el índice de calidad y seguridad de las vías.

3.- Resultados esperados.

Con la aplicación de la NOM, la SCT contará con una base de datos actualizada de las condiciones físicas y operativas de las vías concesionadas. De esta forma, se determinará el nivel y calidad del mantenimiento de las vías en términos proporcionales a su explotación y a las mejoras de las mismas en función de la aplicación de avances tecnológicos, elementos que repercutirán en el logro de una operación ferroviaria básicamente segura, eficiente y confiable.

4.- Impacto económico.

Conforme a la legislación vigente, las empresas ferroviarias concesionadas dentro de sus diversas obligaciones, está la de proporcionar el mantenimiento adecuado a su vías férreas, por lo que los costos de mantenimiento o de mejoramiento de las mismas deben estar integrados a su presupuesto corriente y por lo tanto no debe considerarse la aplicación de la Norma como elemento que afecte económicamente en forma negativa.

Por lo anterior, el Subcomité de Transporte Ferroviario, perteneciente al Comité Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, solicita a COFEMER la autorización de exención de presentación de la Manifestación de Impacto Regulatorio correspondiente.

Fundamento Jurídico

Tipo de Ordenamiento Jurídico propuesto:

Seleccione tipo

Enumere los ordenamientos legales (tomar en cuenta acuerdos o tratados internacionales) que dan fundamento jurídico al anteproyecto:

Ordenamiento	Artículos y Fracciones
Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.	Artículo 36 fracciones I, VII, VIII y XII
Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	Artículos 38 fracción II, 40 fracciones XIII y XVIII.
Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.	Artículo 6 fracciones III y IV, 28, 57 y 59 fracción II
Reglamento del Servicio Ferroviario.	Artículo 42, 43, 44 y 45.
Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	Artículo 6 fracción XIII, 21 fracción XVI.
Ordenamiento	Artículos y Fracciones
Ordenamiento	Artículos y Fracciones

Contenido Regulatorio del Anteproyecto

¿Crea o modifica el anteproyecto obligaciones para los particulares? Sí

¿Modifica o restringe el anteproyecto derechos de los particulares? Sí

¿Modifica o restringe el anteproyecto beneficios de los que actualmente gozan los particulares? Sí

¿Crea el anteproyecto tramites nuevos? Sí

¿Modifica el anteproyecto trámites existentes? Sí

¿Elimina el anteproyecto trámites existentes? Sí

Eliminación de Trámites

En el caso de que el anteproyecto elimine trámites existentes, presente la información requerida en el siguiente cuadro para cada uno de los tramites eliminados.

Nombre del trámite Teclee aquí su texto	ClaveRFTS Clave



**SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES**

PROY-NOM-084-SCT2-2003

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA

**SEGURIDAD EN VIAS FERREAS Y CLASIFICACION DE
FERROCARRILES POR SU NIVEL DE SERVICIO**

**DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE
FERROVIARIO Y MULTIMODAL**

**PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA
PROY- NOM-084-SCT2- 2003,
SEGURIDAD EN VIAS FERREAS Y CLASIFICACION
DE FERROCARRILES POR SU NIVEL DE SERVICIO**

AARÓN DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracciones XIII y XVIII, 45 y 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracción III y IV, 28, 57, y 59 fracción II de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 42, 43, 44 y 45 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 6 fracción XIII y 21 fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se publica a efecto de que los interesados dentro de los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, para que en términos de Ley se considere en su seno lo propuesto, sito en la calle de Nueva York 115, 6o. Piso, Col. Nápoles, C.P. 083810, México, D. F.

Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del proyecto de norma, así como la Manifestación de Impacto Regulatorio del mismo, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité.

Ciudad de México, a

El Presidente del Comité Consultivo Nacional
de Normalización de Transporte Terrestre.

Dr. Aarón Dychter Poltolarek

INDICE

CAPITULO		PAGINA
0.	INTRODUCCION	5
1.	OBJETIVO	5
2.	CAMPO DE APLICACION	5
3.	REFERENCIAS	5
4.	DEFINICIONES	5
5.	DISPOSICIONES	7
5.1	CLASIFICACION DE LAS VIAS	7
5.2	REQUISITOS MINIMOS DE CONSERVACION	8
6.	BIBLIOGRAFIA	10
7.	CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES	10
8.	EVALUACION DE LA CONFORMIDAD	10
9.	SANCIONES	11
10.	VIGENCIA	11

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA
NOM-084-SCT2-2003

SEGURIDAD EN VIAS FERREAS Y CLASIFICACION DE FERROCARRILES POR SU NIVEL DE SERVICIO

PREFACIO

En la elaboración del presente Proyecto de Norma participaron las dependencias del Ejecutivo Federal, empresas ferroviarias concesionarias y permisionarias siguientes:

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL

SECRETARIA DE ECONOMIA

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.
- T.F.M., S.A. DE C.V.
- FERROSUR, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL Y TERMINAL DEL VALLE DE MEXICO, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL COAHUILA DURANGO, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL CHIAPAS MAYAB, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, S.A. DE C.V.

Introducción.

En cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables al transporte ferroviario, la presente Norma Oficial Mexicana tiene la finalidad de ser parte integrante de un marco regulatorio para que las empresas ferroviarias concesionadas sustenten sus actividades para el logro de una operación básicamente segura, eficiente confiable y competitiva y estar en posibilidad de incrementar los índices porcentuales de participación en el transporte terrestre.

1.-Objetivo.

En la presente Norma se establece la metodología para la clasificación de las vías férreas, así como las tolerancias permisibles de seguridad, a fin de garantizar la seguridad del tráfico de trenes en el sistema ferroviario nacional, mantener la calidad en la vía en términos proporcionales a su explotación, acorde al rendimiento que reporte y a la situación del mercado que atiende, así como incorporar las mejoras a la vía, de acuerdo a los avances tecnológicos.

2.-Campo de aplicación.

Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para que las Empresas Ferroviarias mantengan y mejoren la calidad de las vías férreas concesionadas.

3.- Referencias.

Norma Oficial Mexicana NOM-055-SCT2-2000, Para vía continua, unión de rieles mediante soldadura., NOM-049-SCT2-2000, Especificaciones de Riel de Acero, NOM-055-SCT2-2000, Especificaciones de Soldadura de Riel, NOM-048-SCT2-2000, Especificaciones de Durmientes de Concreto Parte 1 Monolítico.

4.- Definiciones.

alabeo: diferencia de nivel en una longitud determinada de vía, o variación de la elevación transversal en situación diagonal en uno de los dos rieles medido en milímetros, y que produce un efecto de torsión en el bogie (truck) o bogies de los carros que conforman un tren.

ancho de la corona del terraplén: distancia que existe entre los hombros de las terracerías en una sección determinada, medida sobre la superficie de la terracería.

ancho de “hombro de balasto” de la sección de balasto: distancia medida entre el extremo de la cabeza del durmiente y el origen de la deflexión que forma el ángulo de reposo del balasto.

aplastamiento de riel en sus extremos situados en juntas emplanchueladas: pérdida de peralte de la sección original del hongo de riel, provocada por el flujo de acero debido a los impactos producidos por el equipo ferroviario circulante.

calibre de riel: denominación que se le da al riel en función de su peso por unidad de longitud (m/kg ó lbs/yd).

clavo: elemento de sujeción empleado en vía clásica que permite la unión entre riel y durmiente de madera.

deficiencia de alineamiento en vías: variación de alineamiento que presenta en una tangente o curva en un riel o ambos, respecto a una referencia en un tramo determinado.

deficiencia de nivel en vías: defectos de nivel que presenta uno o ambos rieles con respecto a una referencia preestablecida en un tramo determinado.

desgaste del hongo del riel: pérdida de la sección original del hongo del riel por efecto de su uso.

defectos internos amarillos: defectos en el riel que no llegan a ser fracturas y que permiten usarlo en vías auxiliares.

defectos internos rojos: se clasifican como tales las fracturas, como grietas transversales, longitudinales, compuestas u otros defectos que hagan impropio el uso del riel en cualquier vía.

desviación horizontal de la cara interna del hongo del riel en juntas soldadas: diferencia de alineación longitudinal que presentan las dos piezas de riel unidas mediante soldadura y medida con una regla de 100 cm.

durmiente de concreto monolítico dañado: pieza que presenta daños en sus partes destinadas a la sujeción o al apoyo del patín del riel que impiden que la fijación cumpla su función, así como aquella que sufra daños que afecten su capacidad estructural.

durmiente de concreto monolítico penetrado: pieza que presenta un desgaste en la superficie de asiento donde es alojado el riel, no permitiendo que la fijación cumpla su función.

durmiente de concreto tipo "biblock" dañado: pieza que presenta algún daño como doblez, ruptura de la sección de acero o barra separadora que une los dos bloques de concreto u otro defecto, que ocasione la pérdida del escantillón o el desajuste en la fijación.

durmiente de madera dañado: pieza que no permite la sujeción del riel, así como aquella que presenta daños en su sección o ruptura de la misma, y que produzca una pérdida del escantillón

espesor de la sección de balasto: espesor de la capa de balasto medido entre la cara inferior del durmiente y la subrasante de las terracerías.

escantillón: distancia reglamentaria entre las caras interiores de rieles paralelos, medida 15.9 mm debajo de la superficie de rodamiento. Para vía ancha 1.435 m.

flecha positiva en juntas soldadas: diferencia de alineación vertical que se genera al unir dos piezas de riel mediante soldadura, creando una cresta, medida con una regla de 100 cm y un calibrador.

flecha negativa en juntas soldadas: diferencia de alineación vertical que se genera al unir dos piezas de riel mediante soldadura, creando una depresión, medida con una regla de 100 cm y un calibrador.

grapa elástica reforzada: uno de los elementos de sujeción para vía elástica empleado en durmiente de concreto monolítico.

grapilla elástica: uno de los elementos de sujeción para vía elástica empleado en durmiente de madera entallada.

grupo de durmientes defectuosos: número de piezas defectuosas consecutivas de acuerdo a las definiciones correspondientes de durmientes dañados.

perno tirafondo tipo JAB: uno de los elementos de sujeción aplicado en durmiente de madera entallada.

sobreelevación: diferencia de nivel entre dos rieles, en una sección determinada en una curva.

5.- Disposiciones.

5.1 Clasificación de las vías.

El sistema de clasificación de vías se divide en seis categorías, designándolas del 1 al 6, según su índice de importancia. Para realizar esta clasificación se ha utilizado la siguiente fórmula:

$$I = T \times 1.01^V \quad (1)$$

En donde:

I = Índice de importancia de la vía.

T = Tonelaje bruto anual del tramo, en millones de toneladas métricas.

V = Velocidad máxima de operación de los trenes más rápidos que circulan en el tramo, expresada en km/hora.

De acuerdo a la fórmula (1), el índice de importancia de las vías está comprendido entre los siguientes parámetros:

Clase de Vía	Índice de importancia
1	75 o mayor
2	45 a 74.9
3	25 a 44.9
4	10 a 24.9
5	3 a 9.9
6	0 a 2.9

La clasificación anterior debe estar basada en el tonelaje promedio de los últimos 5 años y en las velocidades de horario.

De acuerdo al cuadro anterior de clasificación de vías, se establece el siguiente factor que está en función de las características estructurales y/o de avance tecnológico aplicado en las vías del sistema ferroviario.

5.1.1. Velocidad.

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 el siguiente cuadro.

Clasificación de la vía	velocidad máxima de operación de trenes (km/h)
1	90 a 110
2	70 a 89.9
3	55 a 69.9
4	45 a 54.9
5	20 a 44.9
6	Menor de 20

5.2 Requisitos mínimos para la conservación de vías.

5.2.1. En este punto, se establecen los requisitos mínimos para la conservación de vías, lo cual permite que las empresas ferroviarias, programen los trabajos, en función del deterioro real y medible de cada uno de los componentes.

El objetivo es que las condiciones geométricas y estructurales de las vías, estén acordes con la densidad de tráfico y la velocidad máxima especificada. Esto es, a mayor índice de importancia debe corresponder un mayor índice de calidad de vía (ICV) y por consecuencia, vías con una alta calidad de mantenimiento o de mayor tecnología.

Se establecen tolerancias máximas en sus parámetros más significativos, con objeto de garantizar una adecuada operación y evitar el deterioro prematuro de los componentes. Cuando las tolerancias son excedidas, corresponde decidir si se restringe la velocidad en el tramo afectado o bien se recategoriza el nivel de la vía a un nivel inferior.

5.2.2. Las empresas ferroviarias deben dar aviso a la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT, sobre su clasificación de sus vías troncales de acuerdo a los parámetros establecidos en la presente Norma. La SCT tiene la atribución de evaluar y verificar la clasificación presentada por las empresas.

5.2.3. Las verificaciones que realice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las vías del sistema ferroviario mexicano, estarán basadas en estos parámetros. Si una vía se encuentra con deficiencia en alguno de sus parámetros, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes formulará por escrito las observaciones pertinentes para que la empresa ferroviaria correspondiente realice los trabajos necesarios para que sean corregidos los defectos encontrados. En caso de no poder realizar los trabajos después de la supervisión, en tiempos razonables, la empresa debe proceder a limitar velocidades y reclasificar la vía a niveles inferiores.

En el siguiente cuadro se muestran los requisitos mínimos para la conservación de las vías. Se han tomado en cuenta las características de los diversos tipos de vía y deben aplicarse a vías troncales, con un porcentaje mínimo de cumplimiento del 90% en cada uno de los parámetros establecidos.

REQUERIMIENTOS MINIMOS DE CONSERVACION DE VIAS

C O N C E P T O	Unidad	CLASE DE VIA					
		1	2	3	4	5	6
Deficiencia de alineamiento para tramos de 10m.	mm	25	32	32	32	35	55
Deficiencia de nivel longitudinal en cuerdas de 10m.	mm	30	40	40	50	50	60
Alabeo corto en longitud de 3.50 m,	mm	10	15	20	25	25	30
Alabeo largo en longitud de 18.90 m.	mm	40	45	47	51	55	55
Discrepancia máxima en sobreelevación con respecto a la de diseño	mm	25	35	40	50	60	60
Discrepancia en escantillón abierto en tangente o curva	mm	20	25	30	35	38	40
Discrepancia en escantillón cerrado respecto a tangente	mm	-13	-13	-13	-13	-13	-13
Ancho mínimo de corona del terraplén	m	6.6	5.5	5.5	4.5	4.5	4.0
Espesor mínimo de la sección de balasto	cm	30	20	15	10	8	5
Ancho mínimo de hombro de balasto	cm	30	20	15	10	10	5
Número de durmientes de madera que deben estar en buen estado en un tramo de riel de 11.88m (39 pies).	pieza	16	15	13	10	8	8

Número máximo de durmientes de madera defectuosos consecutivos permitido.	pieza	2	2	2	2	3	3
Número máximo de durmientes de madera defectuosos en un kilómetro	pieza	250	275	300	400	600	700
Número máximo de durmientes de concreto defectuosos en un kilómetro	pieza	100	160	220	280	340	400
Número de durmientes de concreto que deben estar en buen estado en un tramo de 11.88 m. (39 pies)	pieza	18	16	16	14	12	10
Calibre mínimo de riel	lb/yd	115	100	100	100	80	70
Desgaste máximo del hongo del riel (Vertical+ Horizontal)	mm	12	12	13	14	17	20
Aplastamiento máximo del riel en juntas emplanchueladas	mm	2	4	5	6	8	10
Número máximo de defectos internos de riel en 10 kilómetros que aparecen cada año	defecto	3	12	17	20	23	32
Flecha máxima positiva en juntas soldadas	mm	3	4	5	5	6	8
Flecha máxima negativa en juntas soldadas	mm	1.5	1.5	2	3	3	3
Desviación horizontal de la cara interna del hongo en juntas soldadas	mm	2	3	3	3	3	3
Número mínimo de tornillos en c/extremo de riel para vía emplanchuelada	pieza	2	2	2	2	1	1
Número mínimo de pares de placa de asiento metálicas por cada 10 durmientes en un riel.	pares	10	10	9	8	6	0
Número máximo de clavos o tirafondos faltantes o sueltos por cada 24 durmientes'	pieza	10	14	15	20	25	30
Número máximo de grapas o grapillas faltantes o sueltas por cada 100 durmientes en tangente	pieza	40	50	70	80	90	120
Número máximo de grapas o grapillas faltantes o sueltas por cada 100 durmientes en curva	pieza	10	12	15	20	30	50

6.- Bibliografía.

- Manual del A.R.E.M.A. (Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria y de Mantenimiento).
- F.R.A. (Administración Federal de Ferrocarriles), Código Federal de Regulación No. 49, Parte 213. Editado en E.U.A.

7.- Concordancia con normas Internacionales.

Esta Norma no concuerda con ninguna norma internacional.

8.- Evaluación de la conformidad.

En cumplimiento al artículo 73, primero y segundo párrafo, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, respecto a los procedimientos para la evaluación de la conformidad para las Normas Oficiales Mexicanas, en la presente Norma, los

procedimientos se encuentran incluidos en la misma. De esta forma, en el capítulo 5 se describen los requisitos técnicos, así como las características básicas para la clasificación y evaluación de las vías férreas troncales en el Sistema Ferroviario Mexicano.

Básicamente, las empresas ferroviarias deben evaluar sus líneas troncales conforme a los requisitos establecidos en la presente Norma y procederán a dar el aviso correspondiente en esta Secretaría, teniendo la facultad esta última, de considerarlo necesario, proceder a la verificación correspondiente a fin de evaluar y calificar las líneas troncales.

8.1. Personal verificador.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispone de personal técnico verificador siguiente:

- 8.1.1. Verificadores dependientes del área central administrativa, en este caso, la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.
- 8.1.2. Verificadores administrativos de los Departamentos de Transporte Ferroviario pertenecientes a los Centros SCT Estatales.

8.2. Recursos Económicos oficiales.

Tanto en el área central administrativa como en los Centros SCT, se programan anualmente los presupuestos destinados al ejercicio de actividades del personal verificador de las diversas áreas que conforman las empresas ferroviarias que operan en el país.

9.- Sanciones.

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en esta Norma Oficial Mexicana será sancionado por esta Secretaría conforme a lo establecido en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Ley Federal sobre Metrología y Normalización y demás ordenamientos legales que resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus atribuciones o de la responsabilidad civil o penal que resulte.

10.- Vigencia.

El presente proyecto de Norma Oficial Mexicana, a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, tiene 60 días naturales para recibir comentarios del público en general y de las empresas interesadas, en el seno del Subcomité de Transporte Ferroviario, sito en la calle de Nueva York No. 115, 6º. Piso Col. Nápoles, México, D. F., C.P. 03810. Correo electrónico amgallar@sct.gob.mx o los teléfonos 55-36-74-88.