



Subsecretaría de Infraestructura
Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
Oficio No. 3.7.-0052/2024

Ciudad de México, a 12 de enero de 2024

Dr. Alberto Montoya Martín Del Campo
Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria
Presente

Me refiero a los "Comentarios de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-008-ARTF-2023, Sistema Ferroviario-Infraestructura-Rieles-soldadura" publicados por esa asociación el 10 de enero de 2024 en la plataforma COFERMERSIMIR (https://www.cofemersimir.gob.mx/respuesta_texto_encuestas/13322).

Sobre el particular, se da atención puntual a cada uno de los comentarios, cuya resolución es la siguiente:

1. *"Apartado 4.2.2 4.2.2. Los extremos de la junta a unir deben estar libres de rebabas, agrietamientos, abolladuras, barrenos, deformaciones de sección y otras irregularidades que obstaculizan la ejecución de la soldadura, en una longitud horizontal determinada por la altura del riel según su calibre (este apartado no aplica para patios). Esto puede causar confusión con los verificadores de la ARTF, se sugiere aclarar ya que AREMA/FRA no tiene reglamentado de esta disposición para riel en operación."* (sic)

Con respecto a este numeral, el proyecto dice: "4.2.2. Los extremos de la junta a unir deben estar libres de rebabas, agrietamientos, abolladuras, barrenos, deformaciones de sección y otras irregularidades que obstaculizan la ejecución de la soldadura, en una longitud horizontal determinada por la altura del riel según su calibre."; por lo que adicionar "patios" sí involucraría la operación, y ello conllevaría posibles confusiones por parte de los verificadores. Lo anterior, toda vez que, como se indica en su inciso jerárquico superior (4.2 Preparación de los rieles y juntas de rieles a soldar) la disposición aplica únicamente a la preparación de los rieles previo a la ejecución del proceso de soldadura. Por lo tanto, la sugerencia no se considera procedente.

2. *"Apartado 5.4.5. 5.4.5. Después de realizado el corte del reborde en la junta soldada, se verificará nuevamente el alineamiento de la misma y en caso de presentarse desalineamiento, éste se debe corregir durante el enfriamiento natural cuando la temperatura de la junta soldada se encuentre alrededor de 600 °C; en la ejecución del alineamiento se utilizará una desvencedora de riel provista de gatos hidráulicos horizontales y verticales hasta lograr que se cumpla con el contenido del inciso 6.2.1: "No debe llevarse a cabo la rectificación de desalineamiento, cuando la temperatura de la junta respectiva se encuentre entre 200 °C y 400 °C, temperaturas entre las cuales se propician deformaciones plásticas." Se sugiere modificar a decir: 6.2.1. "No debe llevarse a cabo la rectificación de desalineamiento, cuando la temperatura de la junta respectiva se encuentre entre 200 °C y 400 °C, ya que de realizarse esto puede provocar fatiga por esfuerzo residual y/o una fractura total."* (sic)

Sobre este punto, dejar únicamente lo sugerido: "6.2.1. "No debe llevarse a cabo la rectificación de desalineamiento, cuando la temperatura de la junta respectiva se encuentre entre 200 °C y 400 °C, ya que de realizarse esto puede provocar fatiga por esfuerzo residual y/o una fractura total", se estaría omitiendo considerar la temperatura de 600 °C, a la cual, se debe realizar la corrección del desalineamiento (si lo hubiere) de no efectuarse, daría pie a la ocurrencia de fallas derivando en la afectación de la seguridad y posibles siniestros. Además, sustituir el apartado 5.4.5 por el 6.2.1 generaría inconsistencias dado éste sólo regula temas referentes a verificaciones geométricas de alineamientos, y no lo relacionado con las temperaturas. Por lo anterior, no se considera procedente.

Avenida Universidad 1738, Edificio B, Planta Baja, Col. Barrio Santa Catarina, C.P. 04010,
A alcaldía Coyoacán, CDMX. T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/artf



2024
AÑO DE

Felipe Carrillo
PUERTO

MOVIMIENTO DEL PROLETARIADO,
REVOLUCIONARIO Y DEFENSOR
DEL MAYO



3. "Apartado 6.5.3. 6.5.3. Se podrán efectuar estudios de verificación como parte del control interno, total de las soldaduras o bien de algunas de sus características por los requerimientos que se citan en el Apéndice A, pudiendo ser: determinaciones aisladas en un tramo, o bien, estudios por tramos específicos, como se requiera, de acuerdo con los antecedentes de calidad de las soldaduras efectuadas; en todos los casos, los resultados de estos estudios deben ser aprobatorios, de lo contrario el tramo se reportará con defectos no tolerables, debiéndose ajustar al criterio descrito en el inciso 6.6 Se sugiere modificar a decir: Se podrán efectuar estudios de verificación como parte del control interno, total de las soldaduras o bien de algunas de sus características por los requerimientos que se citan en el Apéndice A, pudiendo ser: determinaciones aisladas en un tramo, o bien, estudios por tramos específicos, como se requiera, de acuerdo con los antecedentes de calidad de las soldaduras efectuadas; en todos los casos, los resultados de estos estudios deben ser aprobatorios, de lo contrario el tramo se reportará con defectos "con incumplimiento", debiéndose ajustar al criterio descrito en el inciso 6.6" (sic)

En el proyecto de norma se establecen las tolerancias correspondientes a los límites máximos y mínimos permisibles, lo que permite determinar la "Conformidad" o la "No Conformidad" de la regulación, por lo que de sustituir por el término "incumplimiento" originaría cambiar el contexto del documento regulatorio en su totalidad, además de que generaría confusiones. La sugerencia se considera no procedente.

4. "Apartado. Apéndice E (NORMATIVO) FICHA TÉCNICA TIPOS DE RIELES y SOLDADURA En el caso de algunos ferrocarriles, estos tienen su formato interno para la aplicación de soldaduras." (sic)

Sobre el particular, puesto que se desconoce el contenido de los formatos específicos de cada concesionario y asignatario, no es posible determinar si éstos reúnen los elementos mínimos a inspeccionar que esta norma demanda, por lo que se vio en la necesidad de definirlos; en ese sentido, en el proyecto de norma la disposición que hace referencia para la aplicación de este apéndice (9.1.1) menciona: "...los resultados de la inspección se asentarán en fichas técnicas que contengan como mínimo lo dispuesto en el Apéndice E...", lo que no limita el empleo de la formatearía específica, siempre que contenga, al menos, la información referida en el apéndice en comento.

Finalmente, esta Autoridad Normalizadora agradece los comentarios emitidos por el promovente, y reconoce su activa participación durante las sesiones desarrolladas como miembro del Grupo de Trabajo y del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, la cual, se reflejó en la materialización de Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Sin más por el momento, aprovecho el presente para reiterarle las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

Atentamente

El Titular de la Agencia Reguladora
del Transporte Ferroviario

Mtro. Evaristo Iván Ángeles Zermeño


SMC/ahgo

Por un uso responsable del papel las copias marcadas serán enviadas por medios electrónicos.

C.c.p. Lic. Eréndira Valdivia Carrillo. - Titular de la Unidad de Administración y Finanzas - Presente.
Lic. María del Rocío Bello Castillo. - Titular de la Unidad de Transparencia. - Presente.

Avenida Universidad 1738, Edificio B, Planta Baja, Col. Barrio Santa Catarina, C.P. 04010,
Aldía Coyoacán, CDMX. T : 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/artf

