

RESUMEN SOBRE NEUMATICOS PARA FLOTILLAS COMERCIALES

*Guia autoritaria de Pressure Systems International,
el fabricante del Sistema de Inflado de llantas, para
reducir gastos comerciales de neumaticos*

VOLUMEN 11 EDICION 2

FEBRERO 2017

Actualizar: Emision de gases de efecto invernadero fase 2 para trailers

El reglamento junto con sus reglas auxiliares está compuesta por 7,700 páginas. El reglamento completo puede ser descargado en la página de EPA

[aqui](#)

En Octubre del año 2016, la emisión de gases de efecto invernadero - fase 2, mejor conocido como (GHG-2), se convirtió en una ley con una fecha oficial el día 1 de Junio del año 2018. El objetivo de esta reglamentación es mejorar la economía de la gasolina en los vehículos comerciales y así continuar reduciendo los gases de efecto invernadero en la atmosfera. Esta reglamentación es una regla de diez años que aumenta en cuanto a severidad cada 3 años. Dentro de este periodo de 10 años, el total de gasolina ahorrado estimado por la EPA (Agencia de Protección Ambiental) es de aproximadamente 196 billones de dólares.

De acuerdo a GHG-2 los fabricantes de vehículos tienen la responsabilidad de cumplir con el nuevo reglamento. Tractores y trailers OE's (Partes de Equipo Originales de camiones) están obligados a cumplir con los objetivos y reglamentos de la economía de la gasolina en sus vehículos o a estar sujetos a una significativa multa financiera. Las flotas de camiones pueden esperar a que sus camiones y trailers con diferentes opciones eficientes de combustibles, cumplan o/y excedan los nuevos lineamientos.

La economía de combustible promedio corporativo (CAFE) son reglamentos en los Estados Unidos, promulgada por primera vez en el año de 1975, por el congreso de los Estados Unidos a raíz del embargo petrolero Arabe, los cuales fueron creados para mejorar el promedio de la gasolina en carros y camiones ligeros. El año 2005 es el año de referencia en que la organización EPA (Agencia de Protección Ambiental) usa para los valores en la economía del combustible. Para el año 2025, el objetivo para la reducción de los gases de efecto invernadero será del 28 % partiendo de los niveles del 2005. Y para el año 2050, el objetivo es del 80% de reducción solamente los carros representan cerca del 61% de la transportación total, por esa razón los autos han sido blanco de los estándares de la reglamentación (CAFE) por muchos años. El segundo "pay" más largo se le atribuye a los vehículos de carga pesada representando un 23% Por lo cual esta es la razón del porque los camiones están ahora en un punto de mira.

Es la primera vez que GHG -2 toma en cuenta los requisitos para reducción de las emisiones de gases al ponerlos en el equipo

del tráiler. Ambas cajas (Incluyendo las cajas frigoríficas) y trailers sin caja son también equipados y cada uno tiene un objetivo diferente. Los trailers sin caja son primordialmente compuestos por camiones de plataformas, camiones de con pipas y camiones con solo el chasis. Unicamente los camiones que son excluidos de este reglamento son aquellos trailers con más de 4 o más ejes y aquellos trailers con menos de 35' de longitud. Debido a que los trailers sin caja son considerados "vehículos de trabajo" Estos serán obligados a usar neumáticos de baja resistencia a la rodadura, ya sean neumáticos con un sistema de inflación automática (ATIS) o neumáticos con sistema de monitoreo sobre la presión (TPMS) para alcanzar sus objetivos. Como este ultimo todavía requiere de la intervención de las personas para solucionar algún problema (TPMS) con los mismos. Los créditos en la economía del combustible menor que el de (ATIS). Las flotillas deben de tomar esto en consideración al momento de seleccionar cual solución sería la mejor. Muchos de estos proveedores de soluciones tiene herramientas en línea para calcular la cantidad de dinero invertida en las mismas, con ingresos variables que pueden ser hechos a la medida para la flotilla dependiendo de sus parámetros en específico.

Las cajas de los trailers tienen un rango más amplio de opciones para incrementar la eficiencia de la gasolina.

- Faldas laterales
- Conos frontales
- Neumáticos de baja resistencia a la rodadura.
- Sistema de revisión de presión en las llantas.
- Materiales ligeros.
- Reductores de espacios entre el tractor y el tráiler.
- Cubiertas para las ruedas.

Es importante para las flotillas el ser proactivo al verificar sus trailers para un futuro, ya que los trailers OE's estarán promoviendo mas equipo para hacer más eficiente el uso de la gasolina.

Un último punto importante :

Estas normas no ofrecen ningún incentivo a los fabricantes por cambiar empleos entre la producción nacional y extranjera, ya que las normas propuestas se aplicaran a los vehículos vendidos en U.S. sin importar en donde son producidos

Visitenos en internet

Para ediciones anteriores o actuales de nuestro

Resumen sobre Neumaticos para Flotillas Comerciales

Para suscribirse o enviarnos cualquier solicitud por favor visítanos en:

www.
psitiredigest
.com