

De: Ernesto Velazquez [mailto:evelazquez@amicp.org.mx]

MAB-EHR-B000172306

Enviado el: jueves, 22 de junio de 2017 07:29 p. m.

Para: 'marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx' <marioemilio.gutierrez@cofemer.gob.mx>; 'eduardo.romero@cofemer.gob.mx' <eduardo.romero@cofemer.gob.mx>

CC: 'cofemer@cofemer.gob.mx' <cofemer@cofemer.gob.mx>

Asunto: Comentarios al proyecto de la Norma Oficial Mexicana Proy-NOM-012-SCT-2-2017

Buenas tardes.

Por medio del presente, me permito hacer llegar a Usted en el archivo anexo los comentarios de la Asociación Mexicana de la Industria del Concreto, A.C. (AMIC) con respecto del documento: "Comentarios al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana **Proy-NOM-012-SCT-2-2017**, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal". Publicado en COFEMER el 18 de mayo de 2017.

Lo anterior para los efectos que tenga lugar.

Quedo a la orden para cualquier aclaración o duda.

Atentamente



ING. ERNESTO VELÁZQUEZ R.

Director General

(55) 5271 2984 - (55) 5272 8981

E-mail: evelazquez@amicp.org.mx

www.amicp.org.mx



/amicpac



/AMIC_concreto



/in/AMIC-aso

This email message and any attachments are for the sole use of the intended recipient(s) and contain confidential and/or privileged information. Any unauthorized review, use, disclosure or distribution is prohibited. If you are not the intended recipient, please contact the sender by reply email and destroy all copies of the original message and any attachments. Thank you.

This email message and any attachments are for the sole use of the intended recipient(s) and contain confidential and/or privileged information. Any unauthorized review, use, disclosure or distribution is prohibited. If you are not the intended recipient, please contact the sender by reply email and destroy all copies of the original message and any attachments. Thank you.

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"

Ciudad de México a 22 de junio de 2017

C. MARIO EMILIO GUTIERREZ CABALLERO
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER.

ASUNTO:

Comentarios al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017

Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal,
Publicado en la COFEMER el 18 de mayo 2017.

La Asociación Mexicana de la Industria del Concreto Premezclado A.C. (AMIC) es un organismo gremial que tiene como función esencial la representación del Concreto Premezclado; así como las acciones que contribuyan a su desarrollo, uso y profesionalización.

En base a lo anterior AMIC, se permite hacer los siguientes comentarios:

Los problemas que ha generado la contaminación ambiental en la actualidad, han obligado a la sociedad y gobiernos a tomar acciones orientadas a la mitigación y combate al cambio climático.

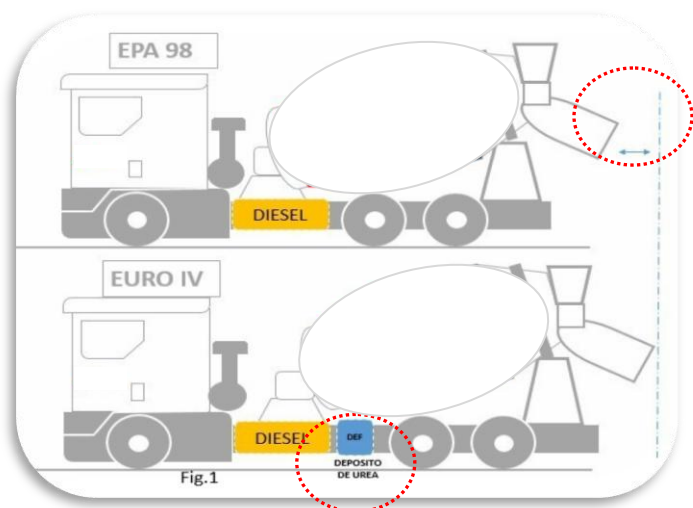
En este sentido, la Asociación Mexicana de la Industria del Concreto Premezclado A.C (AMIC) no está exenta de estas acciones, siendo las emisiones de gases contaminantes un tema particularmente relevante en la sociedad.

¿Porque los camiones revolvedores Foton son más pesados que los equipos convencionales?

En busca de estar a la vanguardia en el combate al cambio climático, la AMIC ha iniciado la sustitución de su flota vehicular utilizando motores Euro IV.

Dicho motor cuenta con un sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) que inyecta una solución a base de urea y agua que reduce los gases contaminantes y las partículas hasta en un 90%.

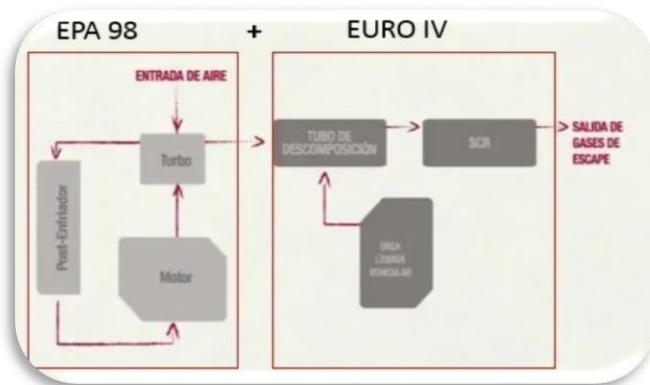
Al tener esta especificación en algunas de nuestras unidades, aumenta el número de componentes que ocupa el equipo para operar, teniendo que ser un poco más largo el chasis para dar cabida al depósito de urea y al catalizador. (Fig.1)



Dicho lo anterior, el aumento en el largo del chasis y los componentes adicionales del sistema SCR, incrementan el peso total de la unidad en dos toneladas respecto a los vehículos actuales.

I) Ventajas del uso del Euro IV en comparación con el EPA 98

En los sistemas convencionales con especificación EPA98, los gases de escape salen directamente del turbo al silenciador de escape, mientras que en la especificación Euro IV, los gases que salen del escape del turbo pasan directamente por una serie de componentes donde la solución a base de urea produce una reacción química en el catalizador para formar nitrógeno y vapor de agua, siendo éstos más amigables con el medio ambiente.



En la figura de la izquierda se aprecian los componentes que utilizan los equipos de especificación EPA98 (unidades actuales) y los que se agregan en la especificación Euro IV.

II) Principales ventajas unidades FOTON en comparación con las unidades convencionales:

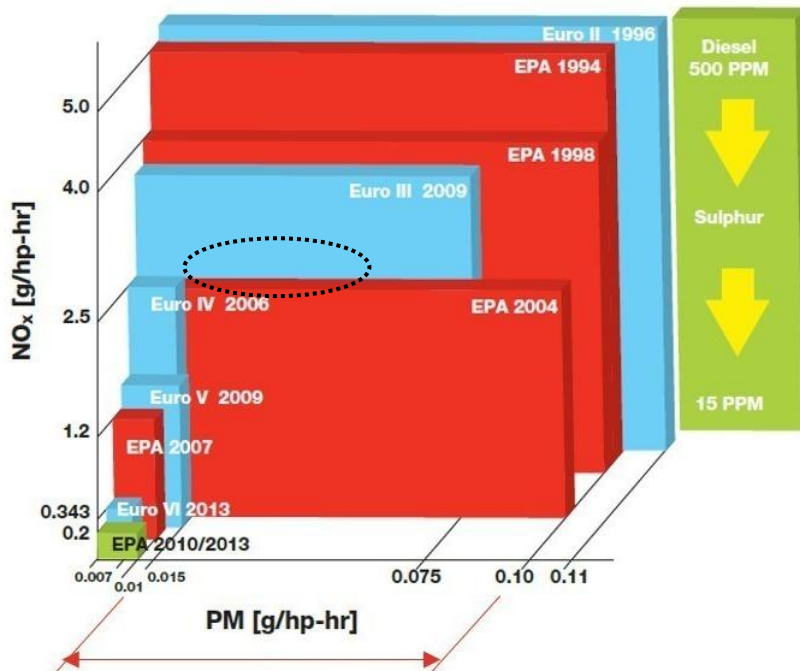
A) Mayor seguridad:

Son unidades diseñadas con los controles de seguridad europeos más estrictos en su clase debido a las estructuras que protegen a los pasajeros en caso de un incidente. Además, cuentan con mayor estabilidad al tener un centro de gravedad más bajo, alineación única del parabrisas y posición elevada del conductor (Cab Over Engine), lo que reduce los puntos ciegos minimizando los riesgos de un posible incidente por falta de visibilidad (atropellamientos).

B) Menor impacto ecológico:

La Certificación Euro IV disminuye en un 90% las partículas emitidas por las unidades que cuentan con certificado EPA 98, excediendo los estándares de calidad actuales en México.

Optimiza al máximo el consumo de combustible puesto que el motor cuenta con un sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) y un convertidor catalítico que reduce al mínimo las emisiones de HC, CO, y NOx, que hasta el momento lo convierte en el más limpio y eficiente del mundo.



III) Países que utilizan camiones Foton:

Actualmente los camiones Foton son reconocidos en el mundo debido a las múltiples certificaciones de calidad con los que cuentan, tales como la ISO9001 y certificaciones de la Unión Europea.

Actualmente, los camiones Foton de olla revolvedora se comercializan en al menos 58 países, entre los cuales destacan los siguientes:

- Colombia (2007)
- Cuba (2008)
- Ucrania (2008)
- Uruguay (2009)
- Rusia (2009)
- Nigeria (2012)
- Malasia (2013)
- Panamá (2014)

**El año indica la entrada del Foton al país.*



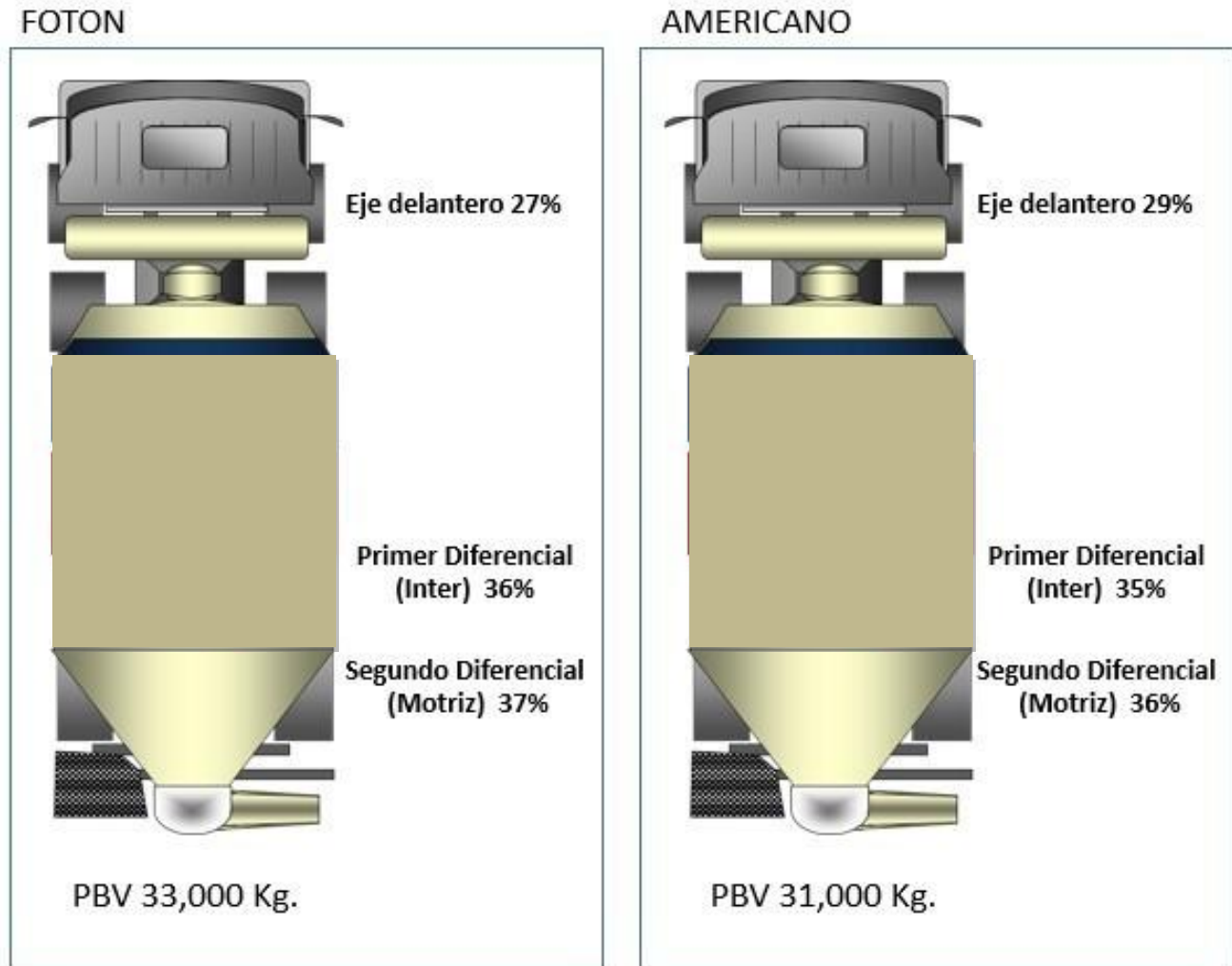


IV) Especificaciones de los camiones Foton:

Especificación		Detalle
Motor	Modelo	ISG350 Euro IV
	Potencia	344 HP
	Max.Torque (Nm)	1800
	Max.Idle speed torque (Nm)	830
	Max.Idle speed torque (lb-ft)	612
	Max.Engine speed (rpm)	1900
Transmisión	Modelo	9JSD200TA
	Loweast ratio	13.96
Diferenciales	Modelo	STEYR double reduction
Llantas	Modelo	315/80R22.5
	Radiator (m)	0.5
	M	512.53
Suspensión trasera	tipo	Muelles
	Capacidad (Lbs)	61223
Eje delantero	Capacidad (Lbs)	16024
	Suspensión	Muelles
Performance Camión	GVW (kg)	33000
	GVW (lb)	72700
	Max. Speed(km/h)	85.62
Sistema Hidráulico	Pump	Rexroth A4VTG90
	Motor	Bosh Rexroth AA2FM90
	Gearbox (Reducer)	ZF P5300(47,200 Lb-Ft)
Tanques de agua	Tipo	Air Pressure
	Volumen (Its)	360
Tambor revolver	Material	B520JJ
	Mixer Head(Disk) Thlckness(mm)	8
	All other mixer wearing segments& fins(mm)	6
	Capacity(M3)	8

Nota: Durante la construcción de las especificaciones de la unidad se eliminaron las escaleras de metal por ambos lado de la olla revolvera y se eligió un juego de canalones ligeros, que incluye, un canalón principal corto y eliminar los canalones auxiliares; lo anterior en búsqueda del menor peso bruto vehicular.

V) Comparativa de distribución del peso bruto vehicular por eje:



VI) Conclusiones:

1. Estas unidades cuentan con mayores controles de seguridad, pues su estructura le da mayor protección a los pasajeros y su diseño reduce los puntos ciegos al conducir.
2. En el corto plazo, será necesario contar con la certificación Euro V (2019) y Euro VI (2021) debido a las ventajas que nos brinda la utilización de químicos a base de urea al ser más amigables con el medio ambiente y con ello contribuir a mitigar los efectos del cambio climático.



3. El exceso de peso de dos toneladas respecto a lo que hoy regula la NOM 012, se debe a la inserción en las unidades del equipamiento del sistema SCR que reduce las emisiones de CO2 y no por transportar mayor volumen de carga.
4. **Por lo anterior, solicitamos respetuosamente que se agreguen los siguientes apartados:**

6.5.2.2.1.1.1 Para el eje direccional y el eje motriz doble o tándem se autoriza incrementar en una 1t a cada uno, siempre y cuando las unidades cumplan con los estándares Euro IV o superiores.

6.5.2.2.1.2.1. El peso bruto vehicular máximo autorizado para las unidades que cumplan con los estándares Euro IV o superiores podrá incrementarse hasta en dos toneladas.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente

Ing. Ernesto Velázquez Reyes

Director General de AMIC