LA REVISTA DECANA DE OBRA PÚBLICA

potencia

Revista profesional de maquinaria, obras públicas e infraestructuras

www.potenciahoy.es

Actualidad

Luz verde a las obras de la Operación Chamartín

Protagonistas

Entrevista a Juan Francisco Lazcano

El presidente de la CNC analiza para Potencia la situación del sector de la construcción

Mercado

Las constructoras españolas, las segundas que más facturan en Europa

Eventos

- **Bomag presume de maquinaria en sus Innovation Days 2017**
- **Scania aouesta por el sector de la construcción con la gama XT**

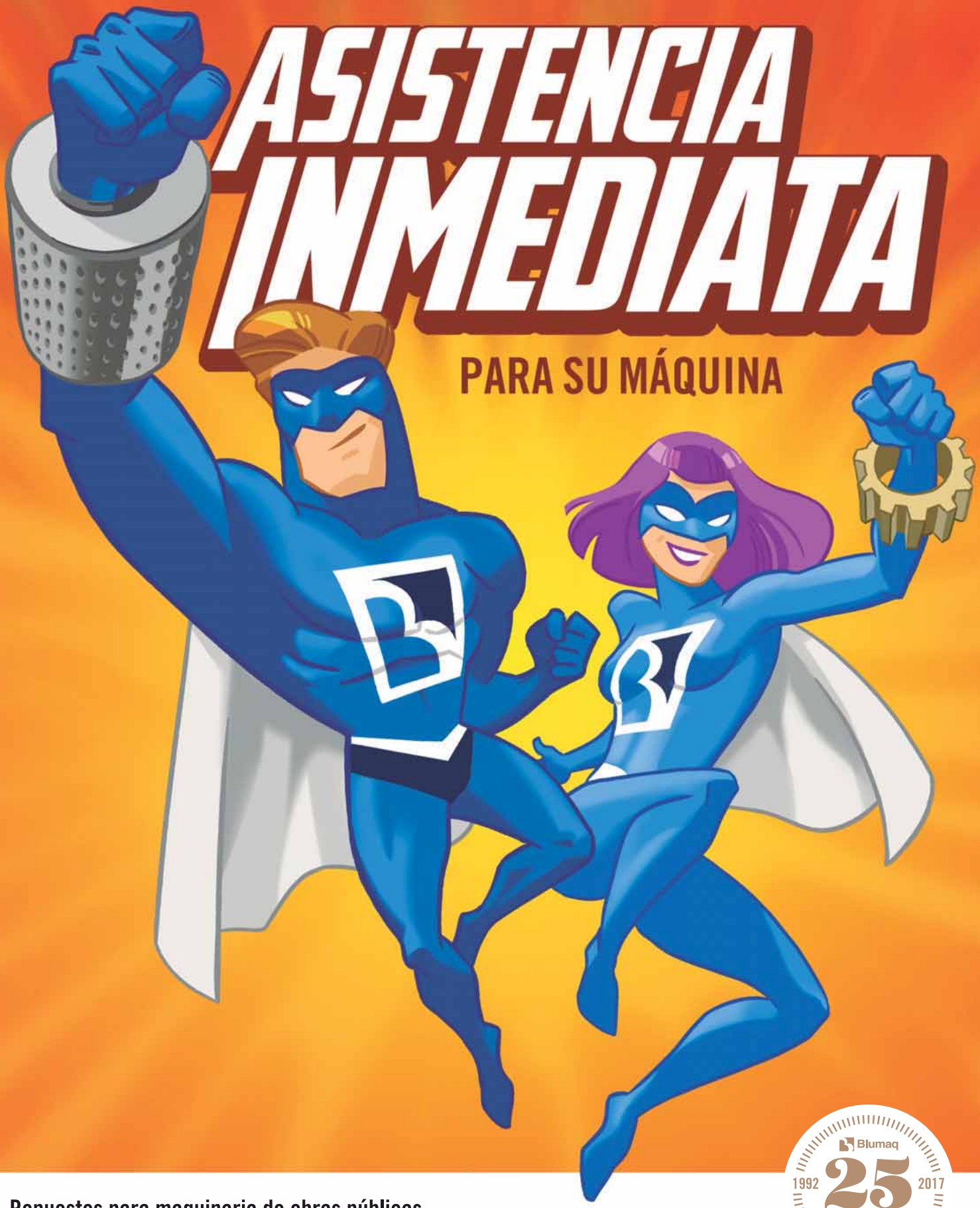
Especial

Novedades en el sector de dúmperes

TPI

ASISTENCIA INMEDIATA

PARA SU MÁQUINA



Blumaq 1992 25 2017 AÑOS MOVIENDO EL MUNDO

Repuestos para maquinaria de obras públicas
CATERPILLAR®, KOMATSU®, CUMMINS®, VOLVO® Y CASE®

Efectivos, precisos, rápidos y con todo lo necesario para el perfecto funcionamiento de su maquinaria de trabajo. Con más de 90.000 referencias en stock, llegamos a cualquier parte del mundo gracias a nuestra presencia en Europa, Asia y América.

www.blumaq.com · Teléfono +34 902 118 000 Síguenos en Facebook

Blumaq

CATERPILLAR®, KOMATSU®, CUMMINS®, VOLVO® Y CASE® son marcas comerciales registradas por sus propietarios y se usan solamente como referencia de aplicacion de nuestros repuestos.

etesa

A Higher Standard

50 AÑOS

DE EXPERIENCIA

FABRICANDO
PIEZAS

xtrem

ELEMENTOS PARA TRACCIÓN Y EXCAVACIÓN, S.A. (ETESA)

Calle Ingeniero Conde Torroja, 26
Polígono Industrial Fin de Semana Madrid 28022 España
Teléfono: +0034 91 747 51 90
Fax: +0034 91 329 03 33

www.etesa.es

Editorial

A vueltas con las carreteras

Juan F. Lazcano, presidente de la Confederación Nacional de la Construcción, analiza en la entrevista que ha concedido para este número de Potencia la situación del sector. Si bien el discurso pesimista de los últimos años empieza a ofrecer argumentos que invitan al optimismo –hay datos económicos que empiezan a señalar la senda ascendente, especialmente en lo relativo a la vivienda y la obra privada-, hay aspectos relativos a la obra pública que resultan preocupantes, especialmente en lo relativo a la ausencia de inversión y a la gestión y mantenimiento de las carreteras.

Hace unas semanas, el Gobierno anunciaba un importante plan extraordinario de inversión de carreteras de 5.000 millones de euros para los próximos cuatro años. Se trata de un paso muy importante en un área que necesitaba urgentemente de inversión tras los drásticos recortes de los últimos años. La forma empleada, la colaboración público-privada, permitirá además evitar su impacto en el déficit y esquivar así la lupa de la Unión Europea.

Y es que el cumplimiento del objetivo de déficit ha sido (y es) el gran caballo de batalla del Gobierno en materia de inversión y que lleva condicionando sobremanera las capacidades de inversión del Gobierno. Todos los departamentos que dependen de los presupuestos generales han sufrido recortes, sanidad y educación incluidas. Pero en el caso de la inversión en infraestructuras, la caída ha sido constante e incesante, incluido un nuevo recorte de 700 millones en los destinados a Infraestructuras para este 2017.

Entendible desde el punto de vista de coste político –los recortes en carreteras no cuestan tantos votos como los aplicados a la educación, la sanidad o las pensiones-, resulta preocupante que la seguridad de los usuarios de las carreteras haya empeorado a causa de la falta de presupuesto para su conservación y mantenimiento. Como señala el presidente de la CNC en la entrevista referida, todos los agentes involucrados con la seguridad vial, incluidos los usuarios, han hecho un gran trabajo que se ha visto materializado en una importante reducción de la siniestralidad en carreteras. Compartimos la preocupación de Lazcano –no obstante, también es presidente de la Asociación Española de la Carreta- por el repunte en la mortalidad en nuestras carreteras tras casi una década de un descenso constante. No se pueden dar pasos atrás en un tema tan importante y al que aún le queda trabajo por hacer hasta terminar definitivamente con la siniestralidad vial.

La financiación de nuestras infraestructuras no es un tema menor, y poder transitar por las carreteras en condiciones de plena seguridad es un derecho de todos los ciudadanos. El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras es un buen comienzo, pero es importante atajar el problema del déficit de mantenimiento de raíz y dejar las carreteras en lo que se denomina “estado cero de conservación”. Y eso solo puede hacerse contemplándolo como una partida imprescindible en los Presupuestos Generales del Estado.

ASCENDUM

www.ascendum.es

PASIÓN POR EL RENDIMIENTO, MÁXIMA RESISTENCIA PARA LOS TRABAJOS MÁS EXIGENTES

Un funcionamiento eficiente.
La innovación está en el corazón de Volvo CE. Por esta razón nuestros ingenieros desarrollan mejoras inteligentes que minimizan el consumo de combustible de nuestros equipos, al mismo tiempo que reducen las emisiones de gases y colaboran con el impacto medioambiental. Y todas estas mejoras sin mermar su rendimiento.

VOLVO

Parque Empresarial San Fernando.
Edificio Munich, 3ª Planta,
28830 San Fernando de Henares. Madrid.
Telf.: 916559340

Visitanos en:

Contenidos

4. Editorial

8. Actualidad
8. Ayuntamiento, Fomento y Castellana Norte desbloquean la Operación Chamartín
9. Smopyc 2020 y Feria de Zaragoza renuevan su apoyo a los Premios Potencia

14. Mercado
Las constructoras españolas, las segundas que más facturaron en Europa en 2016

18. Protagonistas
Entrevista con Juan F. Lazcano, presidente de la CNC

26. Opinión
Alexander Greschner, director de ventas de Wacker Neuson Group

28. Eventos
Bomag presume de maquinaria en los Innovation Days

32. Dossier: novedades en dúmperes
32. Innovación y diseño en el dúmper articulado Cat 745
33. Gen10 TA300 de Terex Trucks muestra su potencial
34. HD465-8 y HD605-8: máxima eficiencia Komatsu
35. Mayor capacidad de carga útil en los dúmperes articulados Doosan
36. Bell B20E, la mayor habilidad todoterreno de su clase
37. T 284, el camión minero por excelencia de Liebherr
38. Larga vida útil del dúmper A60H de Volvo CE

46. Empresas
Auténtico ADN Scania en la nueva gama de camiones XT

57. Directorio de proveedores

58. Índice de anunciantes

CONSEJERO DELEGADO
JOSÉ MANUEL GALDÓN

CONSEJO EDITORIAL
José Manuel Illescas Villa, José Manuel Relancio, Juan Ángel Toledo, Juan Antonio Muro Murillo, Juan Francisco Lazcano Acedo, Julián Nuñez y Sánchez, Ricardo Cortés Sánchez

DIRECTOR GENERAL COMERCIAL David Rodríguez

TPI

DIRECTOR DE INFORMACIÓN
José Henríquez
jlhenriquez@grupotpi.es

Avda. de la Industria, 6. 1ª planta.
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 339 68 98 I Fax 91 339 60 96

DIRECTOR
Lucas Manuel Varas Vilachán
lucas.varas@grupotpi.es
Tel. 91 339 69 91

REDACCIÓN Y COLABORADORES
Nuria López Contreras, Laura González-Barrios

DIRECTOR COMERCIAL DEL ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS
Ángel Lara angel.lara@grupotpi.es
Tel. 91 339 86 99 I 618 732 312

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
TPI

PUBLICIDAD
País Vasco: **Ignacio Vázquez** ivazquez@grupotpi.es
Tel. 91 339 63 18 I 680 641 942

SUSCRIPCIONES Marta Jiménez
marta.jimenez@grupotpi.es I Tel. 91 339 67 30

DISTRIBUCIÓN
Servicios Postales
TGIES

Impresión Impresos y Revistas, S.A
Depósito Legal M-15534-1964/ **ISSN** 0032-5600
Precio del ejemplar: 11 euros

AEEPP PEFC

www.potenciahoy.es

Prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos aparecidos en esta publicación sin previa autorizacion por escrito. Las opiniones y artículos publicados son responsabilidad exclusiva del autor, sin que esta revista las comparta necesariamente.

AUTOSUR de levante

SERVICIO OFICIAL:

Allison Transmission VOITH VDO

SERVOTRANSMISIONES Y EJES PARA OBRA PÚBLICA

CONFÍA EN EL LIDER

CENTRAL VALENCIA

Pol. Ind del Oliveral, C/ A, nº 6.
CP 46394 Ribarroja del Turia (Valencia).
Tel. 96 164 30 40 - Fax. 96 166 52 09
autosurdelevante@autosurdelevante.com

DELEGACIÓN ZARAGOZA

Pol. Ind. Ciudad del transporte
C/ N, nº 23 50820 San Juan de
Mozarrifar (Zaragoza)
Tel. 976 45 57 77 - Fax. 976 45 58 32
zaragoza@autosurdelevante.com

DELEGACIÓN BARCELONA

Pol. Ind. Can Bernades Subirà,
C/ Anoia, nº4. 08130 Sta. Perpètua
de Mogoda (Barcelona)
Tel. 93 518 33 28 Fax. 93 517 58 26
barcelona@autosurdelevante.com

ZF Services Partner

ISO 14001 BUREAU VERITAS Certification

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

PECAL / AQAP 2120

www.autosurdelevante.com

Ayuntamiento, Fomento y Castellana Norte desbloquean la operación Chamartín

Veinticuatro años después y bajo la denominación "Madrid Nuevo Norte", el proyecto destinado a desarrollar el norte de la capital por el paseo de la Castellana, parece ver la luz al final del túnel. Y es que tras seis meses de negociaciones, el Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Fomento-ADIF y la empresa Distrito Castellana Norte (DCN) han anunciado un acuerdo a través del cual se han sentado las bases de la ordenación urbanística de este espacio, una propuesta anteriormente conocida como "Operación Chamartín" que en esta ocasión contará con 11.000 viviendas, de las cuales 4.100 serán protegidas, y un gran centro de negocios.

En el encuentro, celebrado en el Ministerio de Fomento, se han presentado las líneas estratégicas sobre las que se sustentará este nuevo proyecto que supondrá un importante motor en la actividad económica. La edificabilidad total será, excluyendo el ámbito de la estación, de 2.680.000 metros cuadrados frente a los 3.370.000 del anterior plan, lo que se traduce en una reducción del 20'5 %. El documento establece las directrices para garantizar un desarrollo eficiente y sostenible y propone una estrategia global de intervención con la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana, distinguiendo cinco ámbitos de actuación: Estación de Chamartín; Centro de Negocios; Fuencarral-Malmea (polígono industrial); Fuencarral-Tres Olivos y Fuencarral-Las Tablas.

Los usos genéricos situados al norte de la M-30 serán residenciales (800.000 m2), con presencia de actividad económica mixta. Por el contrario, al sur el uso mayoritario será el terciario de oficinas, muy vinculado a la propia estación de Chamartín, manteniendo un 20% de residencial que resolverá la transición con los barrios del entorno próximo.

Las cargas de urbanización serán independientes en cada ámbito, asignándose las correspondientes a las conexiones trasversales este / oeste y norte / sur de manera proporcional a los aprovechamientos urbanísticos de los ámbitos afectados. En esta materia, el destinatario de los aprovechamientos de ADIF (DCN) asumirá las cargas urbanísticas correspondientes a dichos aprovechamientos y, en concreto, la parte proporcional que le corresponda sufragar del importe del cubrimiento de las vías. Para este coste se redactará un nuevo proyecto que tenga en cuenta las condiciones que resulten de la nueva ordenación.

En función de estos criterios se definirán las ordenaciones urbanísticas correspondientes con una visión integral y atendiendo a las características específicas de cada uno de los ámbitos de la actuación. Estos trabajos se llevarán a cabo a lo largo del último cuatrimestre de este año.

Uno de los principales objetivos de la operación es el control y regulación de la edificabilidad que será cedida por los promotores al Ayuntamiento de Madrid. El anterior plan preveía la construcción de 19.000 viviendas frente a las 11.000 que contempla la nueva propuesta, un 42,1% menos, de las que un 20% serán protegidas (2200 aproximadamente), frente al 10% del total que contemplaba el plan de 2015 anulado por el Ayuntamiento. En total, el 37 % de las viviendas serán de uso público.

Además, el acuerdo establece que las cesiones obligatorias al Ayuntamiento se realicen en suelo residencial, de

Manuel Carmena, alcaldesa de Madrid, Íñigo de la Serna, ministro de Fomento, y Antonio Béjar, presidente de Distrito Castellana Norte, en la presentación del proyecto.

manera que a las 2200 viviendas protegidas se le añadirán otras 1900 calificadas como libres. Esto se traduce en que el municipio dispondrá de unas 4100 viviendas para desarrollar políticas públicas de vivienda. La edificabilidad residencial total en el conjunto de los ámbitos asciende a 1.100.000 m2. Como recogía la propuesta municipal de mayo de 2016, las zonas verdes y los espacios libres se organizarán en torno a un eje continuo que estructurará la ordenación y conectará con otras grandes zonas verdes de la ciudad. Asimismo, se articularán los sistemas de transporte adecuados para garantizar una movilidad sostenible en relación a los usos y edificabilidades previstos.

Otro de los objetivos de la ambiciosa propuesta municipal es la ubicación del Centro de Negocios de Chamartín, que finalmente estará localizado en la zona al sur de la M-30, en el entorno de la estación de Chamartín. Esta ubicación facilitará que se pueda garantizar la movilidad sostenible de las personas al quedar cerca de diferentes estaciones y paradas de transporte público.

Además, la reforma y modernización de la estación de Chamartín será una de las claves del nuevo plan porque Madrid necesita una nueva estación ferroviaria, moderna y referencia europea, lo que queda garantizado en esta nueva propuesta.

La mayor parte del espacio de esta zona será para la ubicación de ese gran Centro de Negocios (1.200.000 m2), aunque también habrá parcelas destinadas a viviendas residenciales (300.000 m2), de las que un 20 % serán protegidas. La edificabilidad lucrativa total al sur de la M30 será de 1.500.000 m2.

Por las características de este ámbito se conformará un espacio con tipologías edificatorias singulares en altura y se elaborará una normativa urbanística específica.

El actual depósito de autobuses de Fuencarral se trasladará a otro espacio en el que se pondrá en marcha un centro operativo totalmente adaptado a las necesidades actuales de la Empresa Municipal de Transportes (EMT). Se habilitará una parcela calificada como "sistema general al servicio del transporte" al norte de la M-30, con preferencia en los ámbitos de Tres Olivos o de Las Tablas, con una superficie aproximada de 50.000 m2.

El Ayuntamiento de Madrid mantiene su compromiso de asumir la remodelación de los nudos norte de la M-30 (cuyo proyecto ya se está redactando) y Fuencarral, que se integrarán y compatibilizarán con la ordenación general del área. Los sistemas y modelos de transporte se adaptarán para garantizar una movilidad sostenible en relación a los usos y edificabilidades previstos.

HTT lanzará el primer Hyperloop de India

Hyperloop Transportation Technologies (HTT) ha firmado un acuerdo histórico con la Junta de Desarrollo Económico de Andhra Pradesh (APEDB), para facilitar el desarrollo del sistema de transporte de Hyperloop. La ruta propuesta conectará los centros de las ciudades de Vijaywada y Amaravati, con un viaje que pasará de durar más de una hora a solo 6 minutos. El proyecto utilizará un modelo de asociación público-privada con financiación principalmente de inversores privados.

Motivo Portugal celebra su 35º aniversario como importador oficial de JCB

El pasado mes de julio, Motivo Portugal celebró un importante aniversario: desde hace 35 años es el Importador Oficial de JCB para Portugal. En este periodo, ha vendido más de 15.000 máquinas en el mercado portugués.

George Heining, director general para España y Portugal, ha querido estar presente en la celebración de este importante acontecimiento, para agradecer el apoyo que ha recibido por parte de todo el equipo de Motivo, liderado por José Gameiro, su presidente.

David S. Graziosi, nuevo director general de Allison Transmission

El consejo de administración de Allison Transmission Holdings Inc. ha anunciado que David S. Graziosi, actual presidente y director financiero, sucederá el próximo 1 de junio de 2018 a Lawrence E. Dewey como director general. El 31 de mayo, tras casi 18 años al frente de la compañía, Lawrence E. Dewey se retira como el director general de la compañía que más tiempo ha dirigido la empresa; Graziosi es el actual presidente y director financiero.

Smopyc 2020 y Feria de Zaragoza renuevan su apoyo a los Premios Potencia

Manuel Teruel, presidente de Feria de Zaragoza.

Smopyc 2020 y Feria de Zaragoza serán, un año más, los patrocinadores de la edición número 11 de los Premios Potencia de Maquinaria de Obra Pública, galardones que se entregarán en el Palacio de Congresos de Zaragoza el próximo 28 de noviembre.

La principal feria de construcción de la península ibérica inició su apoyo a los Premios Potencia en la pasada convocatoria, coincidiendo con la decimoséptima edición del certamen y cuya entrega de galardones se trasladó por primera vez a la capital aragonesa.

Por segundo año consecutivo, la ceremonia de entrega de los Premios se llevará a cabo en el recinto del Palacio de Congresos de Feria de Zaragoza, un espectacular entorno arquitectónico privilegiado y ubicado a escasos metros de la estación de tren de Delicias. La pasada edición de los Premios Potencia reunió a más de 180 profesionales y personalidades del sector en un evento que, además de celebrar la entrega de galardones, congregó a expertos del mundo de las infraestructuras y del alquiler en dos mesas redondas de intenso debate.

Tras la exitosa edición 2017 del salón Smopyc y los Premios Potencia -consolidados tras más de una década como referentes del sector- ambas entidades vuelven a colaborar para reforzar sus posiciones de liderazgo en sus respectivos ámbitos de actuación.

La convocatoria de los 11º Premios Potencia de Maquinaria de Obra Pública ya está abierta. Toda la información sobre el evento, las bases de los Premios y los formularios de inscripción de candidaturas se encuentran disponibles en www.premios2017.potenciahoy.es

Pedro Palomino, nuevo presidente de Cemex en España

Pedro Palomino, licenciado en Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y miembro del Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España, se acaba de incorporar a Cemex España Operaciones, en calidad de presidente y consejero delegado, en sustitución de Jaime Ruiz de Haro, quien ha ocupado el puesto durante los últimos seis años.

El nuevo presidente viene de ser el máximo responsable de Cemex en Filipinas, función que ha ejercido en los últimos 7 años, consiguiendo su gestión una fuerte implantación de la compañía en la zona, así como una gran expansión de la marca.

Por su parte, la firma de ingeniería ha designado a César Quevedo Galván como nuevo director general de la unidad de negocio de Infraestructuras y Transporte, en dependencia directa de la Dirección General Corporativa.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria, César Quevedo Galván se unió a Sener hace 19 años, donde ha ocupado diversos cargos de responsabilidad, entre ellos, el de director de Infraestructuras y Transporte en México, su anterior posición.

Pedro Palomino, nuevo presidente de Cemex España.

DOOSAN

STAGE IV COMPLIANT

Robustez, fiabilidad, mínimo consumo, máxima producción, excelencia en servicio y... garantía de hasta 5 años o 10.000 horas*

** Siempre que se cumplan las condiciones específicas del fabricante.*

Importador exclusivo de Doosan en España, Portugal, Angola y Mozambique.

CENTROCAR SPAIN

Madrid: 91 875 20 00
Oviedo: 984 108 579
www.centrocar.com

Los agentes del sector de la construcción firman el VI Convenio General

Vicente Sánchez, secretario general de CCOO de Construcción y Servicios, Juan F. Lazcano, presidente de la CNC, y Pedro Hojas, secretario general de UGT FICA, tras la firma del Convenio.

La Confederación Nacional de la Construcción (CNC), CC.OO de Construcción y Servicios y UGT–FICA Federación de Industria, Construcción y Agro han firmado el VI Convenio General del Sector de la Construcción. Este convenio, afecta directamente a casi 800.000 trabajadores.

El incremento salarial pactado para el año 2017 ha sido del 1,9%, tomando en consideración para su determinación tanto la situación actual del sector como las perspectivas económicas que presenta a medio plazo.

Una de las principales novedades del VI Convenio General viene referida al ámbito funcional de conservación y mantenimiento de infraestructuras, desarrollando e impulsando la regulación de determinados aspectos tales como la disponibilidad, guardia o retén y viabilidad invernal. Además se crea un plus o complemento salarial que retribuirá las especiales características que concurren en la prestación de servicios en esta actividad.

También el VI Convenio refuerza la subrogación de personal para dar estabilidad en el empleo, dándole prioridad o preferencia aplicativa al Convenio General frente al posible convenio de empresa con condiciones inferiores, cuestión esta última que en muchas ocasiones se ha venido utilizando de manera fraudulenta. Asimismo, los agentes del sector han constatado la necesidad de que las actividades formativas impulsadas, desarrolladas e impartidas por la FLC se dirijan especialmente a todas aquellas acciones, cursos o programas que impulsen, desarrollen, adapten y completen las cualificaciones profesionales de los trabajadores del sector. Por último, el sector en su compromiso con las políticas de igualdad ha incluido la obligatoriedad de negociar planes de igualdad en todas las empresas del sector con más de cien trabajadores.

xxxxxxxxxxxxxx

Case Construction Equipment nombra a José Cuadrado nuevo vicepresidente en la región EMEA

Case Construction Equipment ha nombrado a José Cuadrado como vicepresidente de maquinaria de construcción de CNH Industrial para la Región EMEA (Europa, Oriente Medio y África).

Con más de quince años de experiencia internacional en el sector de la maquinaria, tanto industrial, como de la construcción y agrícola, José Cuadrado aporta una amplia experiencia a su nuevo cargo dentro de CNH Industrial. Su puesto más reciente ha sido el de vicepresidente de Bobcat BU en la región de EMEA, donde sus responsabilidades incluyeron ventas, marketing de productos, ingeniería, administración de programas y operaciones de cadena de suministro.

Todas **tus marcas** en un
SOLO SITIO

KESSLER·CO · CARRARO · DANA · CLARK-HURTH™ · ZF · Britax · COBO · KAB Seating · LOMBARDINI · KS TOOLS · CARLISLE

En **Recinsa** sabemos combinar la experiencia de trabajar con las mejores marcas y la visión de futuro para estar siempre a la vanguardia del sector. Disponemos de un amplio stock de **recambios** de las **primeras marcas de tractores,** y ofreciendo, además, un servicio **inmediato** e **inmejorable**.

Somos su **herramienta** perfecta para cualquier situación.

TÜVRheinland CERTIFICADO — Sistema de Gestión ISO 9001:2015 ISO 14001:2015 — www.tuv.com ID 9105086276

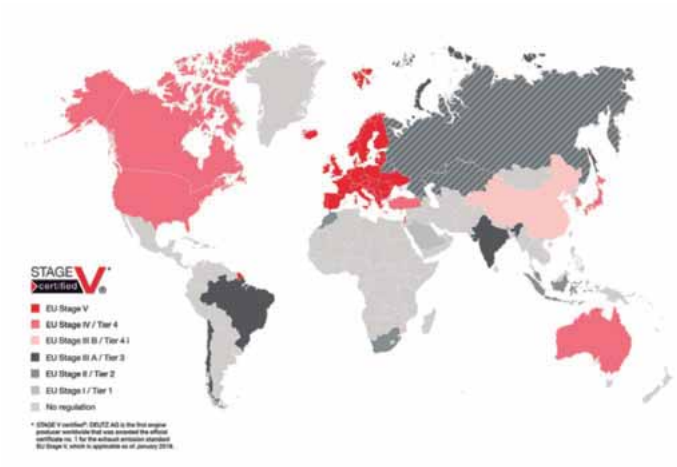
más de 35 años a tu servicio

www.recinsa.es

Recinsa® *desde 1979*

MADRID	JAÉN	LORCA	ÚBEDA	SEVILLA	CÓRDOBA	PALENCIA	LLEIDA	JEREZ	SANTIAGO
91 795 31 13	953 28 07 07	968 44 42 22	953 79 02 57	954 25 85 68	957 42 00 42	979 72 80 73	973 25 70 09	956 18 05 08	981 55 81 32
ventas@recinsa.es	jaen@recinsa.es	lorca@recinsa.es	ubeda@recinsa.es	sevilla@recinsa.es	cordoba@recinsa.es	palencia@recinsa.es	lleida@recinsa.es	jerez@recinsa.es	santiago@recinsa.es

Los motores Deutz comienzan a recibir el certificado de emisiones Stage V



Deutz se ha convertido en el primer fabricante de motores en recibir el certificado de emisiones Stage V para maquinaria móvil, que entrará en vigor en la Unión Europea en 2019. El primer modelo en recibir la certificación por parte de la Autoridad Federal Alemana del Transporte Automotor es el TTCD 6.1.

Esta certificación cumple con la promesa que Deutz, el fabricante de motores de Colonia, hizo a sus clientes cuatro años antes de que la nueva norma entrara en vigor. En 2015, la firma anunció que la generación actual de motores cumpliría con el nuevo estándar previsto y presentaría el sello "Stage V ready". Así, toda la gama de motores Deutz TCD equipados con filtros de partículas diésel lleva este sello.

Ahora, 'Stage V ready' se ha convertido en 'Stage V certified'. La certificación inicial del TTCD 6.1 debe ser seguida en noviembre de 2017 por la certificación de los modelos TCD 3.6 / 4.1 / 6.1 / 7.8 y TTCD 7.8 – justo a tiempo para Agritechnica (la principal feria de maquinaria agrícola del mundo que se celebrará en Hannover desde 12 hasta el 18 de noviembre), donde Deutz presentará por primera vez su cartera de motores certificados bajo el nuevo sello "Stage V certified". Asimismo, con la obtención del primer certificado UE Stage V, Deutz también cumple su promesa medioambiental y se posiciona como un fabricante de motores con un enfoque ecológico.

El Estándar de emisiones UE V representa un desafío importante para los fabricantes de motores, debido principalmente a que el límite recientemente introducido sobre el número de partículas sólo puede satisfacerse mediante la instalación de un filtro de partículas diésel (DPF). Deutz ha estado empleando la tecnología de DPF desde hace más de 10 años y es una característica integral estándar de su gama de productos de TCD. Cambiar del actual estándar Stage IV de la UE al Stage V no requiere espacio de instalación adicional, evitando así costosas modificaciones en el equipo de los clientes.

Michael Wellenzohn, miembro del Consejo de Administración de Deutz AG para Ventas, Servicio y Marketing, explicó: "Hicimos una promesa en 2015 y, ahora que hemos recibido el primer certificado del mundo, hemos cumplido esa promesa. Esto proporcionará a nuestros clientes flexibilidad al instalar motores en su maquinaria y les dará seguridad de planificación cuando cambiemos a la Etapa V. Estamos particularmente orgullosos de recibir la primera certificación de la Etapa V del mundo y subraya nuestro liderazgo tecnológico en el post-tratamiento de los gases de escape".

Sacyr eleva su ebitda el 15,7%, logrando un beneficio neto de 60 millones

Sacyr alcanzó un ebitda de 191 millones de euros en el primer semestre de 2017, el 15,7% más que en el mismo periodo de 2016. Entre enero y junio, destacó el crecimiento del Ebitda de Servicios (24,5%), Industrial (29,8%) y Concesiones (12%). El resultado de Construcción cae el 19,8% debido a la desaceleración de la actividad en España y a la filial portuguesa, Somague. La cifra de negocios se situó en 1.523 millones, un 7,7% más.

Fomento firma con Argentina un convenio de colaboración en infraestructuras

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha firmado al ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina, Rogelio Frigerio, un convenio de colaboración en el ámbito del desarrollo urbano que incluye todas las fases de planificación, construcción y mantenimiento de infraestructuras. "El acuerdo que hemos firmado tiene un periodo de cinco años y abre las puertas para la colaboración en sectores como la infraestructura, la movilidad y el transporte", ha destacado el ministro.

Palfinger, presente en la Supercopa de España de Balónmano de la mano de Hidromayoral

Hidromayoral se suma a la lista de patrocinadores y colaboradores del Balonmano Alarcos. Así ha tenido lugar en el Quijote Arena, del club manchego, la celebración de la Supercopa de España de Balonmano, importante para el balonmano ciudadrealeño. Además, se ha oficializado el acuerdo de colaboración por el cual Hidromayoral une su nombre al del equipo capitalino de Ciudad Real con la idea de ayudar a que consiga el ansiado ascenso a la liga Asobal.

KX080-4α

La referencia

No dejes de probar el nuevo modelo de 8t. Cumple con las expectativas de los más exigentes: equilibrio perfecto entre comodidad, seguridad, altas prestaciones y bajo consumo. Made by Kubota. Excelencia Kubota.

Kubota

UBARISTI

www.ubaristi.com

Las constructoras españolas, las segundas que más facturaron en Europa en 2016

Las grandes constructoras españolas continúan ocupando posiciones de liderazgo a nivel internacional, como se concluye en el ranking European Powers of Construction (EPoC), elaborado por Deloitte, que analiza a las 50 constructoras líderes en facturación del continente.

Texto: Lucas Manuel Varas Vilachán

Según este análisis, siete de las constructoras que más facturaron en Europa en 2016 son españolas, con un volumen de negocio de 61.999 millones de euros el pasado año. Esto sitúa a las empresas españolas en la segunda posición tanto en volumen de facturación, por detrás de Francia (84.148 millones de euros), y en el número de compañías que se cuelan en el ranking, superadas por las 13 de Reino Unido (ver tabla 1).

A pesar de que la facturación de las empresas españolas del EPoC descendió un 5% el año pasado respecto a 2015, los siete grupos españoles que aparecen en el top 50, ACS, Ferrovial, Acciona, FCC, OHL, Sacyr y San José (este último vuelve al ranking en la posición 49 tras estar ausente en 2015) acumulan el 21% del total del volumen de negocio del medio centenar de constructoras analizadas.

El total de ventas de las constructoras del ranking EPoC facturaron un 2% menos en 2016. En total, los ingresos de las 50 primeras cons-

tructoras ascendieron a 294.618 millones de euros. Asimismo, entre las 20 primeras empresas, solo ocho han aumentado su facturaión en el último año.

En términos de capitalización de mercado, el valor total de los grupos del top 50 descendió un 5%, de 164.067 millones en 2015 a 155.353 millones en 2016. En este sentido, destaca la caída del valor de los grupos británicos, que pierden un 33% de su valor.

Como en los últimos años, Francia lidera el mercado tanto en ventas totales como en capitalización de mercado, con tres compañías entre las cinco primeras. Reino Unido es el país que más constructores incluye en la clasificación, con trece grupos de un tamaño medio; Balfour Beatty es la primera compañía británica en la posición octava, con 10.596 millones de facturación.

El ranking lo lidera la francesa Vinci, con un volumen de negocio de más de 38.000 millones de euros en 2016. ACS repite en la segunda posición, 31.975 millones de euros de facturación, aunque con un descenso del 8% respecto al ejercicio anterior. Completa el pódium la también francesa Bouygues, con una facturación total de 31.768 millones de euros. La facturación conjunta de estos tres grupos, que lideran el ranking desde el año 2012 supone el 35% del global de la facturación de las 50 primeras constructoras europeas.

Entre las 10 primeras empresas también aparece Ferrovial, que mejora una posición y se sitúa en la séptima, con 10.759 millones de euros de volumen de negocio. Se trata de uno de los grupos que registran un mayor crecimiento en 2016, un 11%, el mayor de las empresas que lideran el mercado en Europa. Grupo San José, con 613 millones de facturación el pasado año, también cierra el ejercicio en dobles dígitos, con un crecimiento del 14%. Las otras cinco constructoras españolas del top 50 han cerrado 2016 con descenso en sus facturaciones (ver tabla 2).

Tabla 1

País	Número de compañías	Ventas en 2016 (en millones de euros)	Ventas en 2015 (en millones de euros)	Variación 2016 vs 2015
Francia	3	84.148	85.006	-1%
España	7	61.999	65.500	-5%
Reino Unido	13	56.253	55.434	1%
Suecia	4	27.451	29.279	-6%
Austria	2	15.817	16.263	-3%
Países Bajos	3	11.176	11.708	-5%
Italia	3	9.969	8.936	12%
Turquía	2	4.584	5.390	-15%
Grecia	3	3.646	3.005	21%
Portugal	2	3.442	3.925	-12%
Finlandia	2	3.361	3.611	-7%
Noruega	1	3.080	2.707	14%
Suiza	1	2.997	3.079	-3%
Bélgica	1	2.797	3.239	-14%
Dinamarca	2	2.312	2.251	3%
Alemania	1	1.586	1.656	-4%
Total	50	294.618	300.989	-2%

Tabla 2

Constructoras españolas en el ránking EPoC 2016

Compañía	Posición EPoC 2016 (vs 2015)	Facturación 2016 en millones de euros (variación 2015)
ACS	2 (=)	31.975 (-1%)
Ferrovial	7 (↑1)	10.759 (11%)
Acciona	11 (=)	5.977 (-9%)
FCC	12 (=)	5.952 (-8%)
OHL	20 (↓1)	3.863 (-12%)
Sacyr	30 (↓2)	2.860 (-3%)
Grupo San José	49 (N/A)	613 (14%)

Fuente: Índice EPoC 2016 elaborado por Deloitte

Entrevista
Juan F. Lazcano

“El Pacto de Estado de Infraestructuras debería incluir un programa concreto de actuaciones”

El sector de la construcción comienza a mostrar indicios de recuperación. Gracias principalmente al repunte en el sector residencial y gracias a la iniciativa privada, empiezan a aparecer algunas señales que invitan a ser optimistas para el futuro. No obstante, la recuperación, lejos de llegar a todos, muestra un comportamiento muy desigual. La inversión pública sigue sin recibir el impulso que necesita en los Presupuestos Generales y subsectores íntimamente ligados a ella como el de la carretera siguen mostrando problemas, tanto en lo que se refiere a las autopistas de peaje como en el déficit en conservación que acumulan desde hace años. Hablamos de estos temas con Juan F. Lazcano, reelegido presidente de la Confederación Nacional de la Construcción el pasado mes de marzo, que reclama una Pacto de Estado de Infraestructuras para atender estas necesidades.

Texto: Lucas Manuel Varas Vilachán

A grandes rasgos, ¿en qué situación se encuentra el sector de la construcción?

Tenemos de producción a cierre del segundo trimestre y de licitación a mes de junio de los que se deduce es que sigue habiendo un estancamiento en la obra civil. La inversión en obra pública continúa completamente plana y la producción en construcción está creciendo por efecto de la edificación, y sobre todo la edificación proveniente del sector privado.

La producción en construcción en términos de formación bruta de capital fijo a finales del segundo trimestre habría crecido un 5,36%. La vivienda aporta un 10,63% de crecimiento, con lo que la aportación de la obra civil es prácticamente plana o negativa.

Juan Francisco Lazcano, presidente de la CNC.

En cuanto a la licitación, a junio ha crecido un 3,47% interanual y la licitación en edificación aporta un 22,48% de crecimiento. La licitación en ingeniería civil cae un 6,18%, la licitación de la administración central baja un 51,08%, y afortunadamente la licitación de la administración autonómica creció un 41,42% y la de las administraciones locales un 61,08%.

Esto quiere decir que en términos de licitación el ligero crecimiento que está habiendo se debe a las comunidades autónomas y los ayuntamientos.

El consumo de cemento ha crecido a mayo en cifras del 10,86%. Hay que alegrarse de este crecimiento, pero se debe solo y exclusivamente a la edificación.

¿Puede asumir la obra pública más recorte en inversión?

Esperemos que no. La inversión pública ha caído un 60% desde 2009. Es una cifra escandalosa que además tiene un impacto tremendo sobre el estado de las infraestructuras. Por primera vez estamos perdiendo stock de capital público, cosa que no había ocurrido en el pasado. La evolución del stock de capital público desde 2009 contrasta por completo con la que tuvo lugar en los años anteriores. Para el total nacional, de 2000 a 2009 el capital público aumentó a una tasa anual de casi el 4%, frente a un 0,3% de 2009 a 2013. Con el descenso de inversión pública, podemos asegurar que ya nos encontramos en tasas negativas.

Estamos perdiendo competitividad en el ámbito de las infraestructuras frente a los países de nuestro entorno. Para que nos hagamos una idea, estamos invirtiendo un 40% menos que la media de las cuatro economías europeas más fuertes.

¿Qué podemos esperar de los PGE para este 2017?

Nos vamos a conformar con poco. En los Presupuestos Generales de 2017 la recesión para la obra pública se agrava porque hay una reducción del 21,5% respecto del presupuesto de 2016. Nos conformaríamos con que la ejecución presupuestaria sea del 100%. No como ocurrió en 2016, cuando tanto las sociedades de aguas como Adif invirtieron 3.000 millones menos de lo presupuestado.

“El convenio de la construcción, la ley de subcontratación y la Fundación Laboral nos han permitido soportar la crisis sin aspavientos”

Sobre cifras del presupuesto muy forzadas por el cumplimiento del déficit público, si además las que se presupuestan no se ejecutan, es muy grave. Esto ocurrió en 2016. Las sociedades de agua dejaron de invertir casi un 76%, y Adif un 37%. Lo cual trajo como consecuencia ese impacto de 3.000 millones ejecutados menos.

Las carreteras vuelven a llevarse una parte muy pequeña de los Presupuestos, aunque en esta ocasión Fomento ha presentado un Plan Extraordinario para Carreteras. ¿Qué valoración hacen de esta iniciativa?

El Ministerio de Fomento ha dado un paso al frente que nosotros valoramos muy positivamente. El anuncio de una inversión de 5.000 millones de euros mediante colaboración público-privada significa que no tendrá impacto sobre el déficit público en los primeros años de carencia, y cuando lo tenga como inversión anual, será muy reducido y con una economía que estaría por debajo del 3% de déficit público. Por tanto, no habrá riesgo de incumplimiento del pacto de estabilidad.

Juan Francisco Lazcano, presidente de la CNC.

Es una buena noticia. No es suficiente, pero ya es un arranque y al menos vemos que hay una voluntad de realizar un programa de inversiones.

¿Qué importancia dais a la posible creación de un Pacto de Estado de Infraestructuras?

El Ministro De la Serna ha hablado de un Pacto de Estado de Infraestructuras que nosotros consideramos muy necesario. Desde la Confederación Nacional de la Construcción hemos vivido tres pactos de infraestructuras en los últimos 12 años que no se han cumplido. Seopan ha hecho un trabajo poniendo sobre la mesa con estudios de coste-beneficio 800 actuaciones por 100.000 millones de euros en todos los ámbitos: transporte, ciclo del agua, medioambiente… Proyectos que además parten de los que las distintas administraciones tenían planificados, con lo que son necesarios. Ya conocemos esas 800 actuaciones con 100.000 millones de inversión. Se puede hablar de un Pacto de Estado de Infraestructuras a 15 o 20 años, pero de lo que ya podríamos hablar es de un programa de infraestructuras que al sector y a la industria le definiera con claridad las inversiones que se van a realizar en los próximos años: podría organizarse, activarse el empleo necesario para realizarlas, etc.

“Nos conformaríamos con que la ejecución presupuestaria para este año sea del 100%”

¿Qué tratamiento deberían tener las autopistas de peaje en este Pacto de Estado?

Un Pacto de Estado sobre las Infraestructuras indudablemente debería integrar qué solución se va a dar a las autopistas de peaje y un programa de infraestructuras, de modo que se pueda dar una programación anual de inversiones a realizar porque conocemos el núcleo de los proyectos que son necesarios realizar y tenemos su estudio de coste-beneficio. Esta aportación que se ha hecho es muy valiosa y permite hacer ese programa de infraestructuras.

¿Desde la CNC sois optimista en que este Pacto de Estado incorpore este paquete de actuaciones?

No tenemos más remedio que ser optimistas, hemos visto el primer paso que ha dado el Ministerio de Fomento en el subsector de carreteras. Pensamos que ese mismo modelo es perfectamente exportable por ejemplo al ciclo del agua, donde tenemos unas asignaturas pendientes muy importantes para el cumplimiento tanto de nuestro Plan Hidráulico como del plan hidráulico al que nos obliga la Unión Europea. Son actuaciones que también están definidas. Ahora afortunadamente se han aprobado los planes de Cuenca, que era un paso necesario para poder poner en marcha un plan de inversiones en lo que se refiere al ciclo integral del agua. Tenemos que pensar con un cierto optimismo. Este paso dado por Fomento es insuficiente pero podría extrapolarse al otro gran ministerio inversor

FS 7000 D

FS 5000 D

FS 4800 D

La potente FS 7000 D.

La FS 7000 D es una gran cortadora de disco, su potencia la hace imprescindible para el corte vial, y básica para trabajos de corte de media y gran capacidad. Están equipadas con motores de baja emisión y catalizador diésel para cumplir con Tier 4 / Fase III B sobre la regulación de emisiones.

Fácil control:

Cuadro de mandos con Display digital con todas las funciones importantes fáciles de controlar.

Ergonómico:

El diseño ergonómico de los controles para operación fácil e intuitivo.

HUSQVARNA CONSTRUCTIONS PRODUCTS

www.husqvarnacp.es

C/ Rivas,n°10, 28052 Madrid – Teléfono: +34 91 371 66 40 Fax: +34 371 66 41

© 2014 Husqvarna AB (publ). All rigths reserved. Husqvarna and other product and feature marks are trademarks of Husqvarna AB (publ).

como es el MAPAMA. Creo que el Gobierno es consciente del déficit de infraestructuras que venimos acumulando.

Desde CNC, la AEC o asociaciones como Asefma alertan desde hace años del déficit en conservación en carreteras. ¿Estos 5.000 millones a cuatro años en qué medida pueden paliar este déficit?

No podemos perder la calidad del patrimonio que hemos puesto a disposición de la sociedad en los últimos años por falta de conservación y mantenimiento.

Estos 5.000 millones de inversión del Plan Extraordinario son para nuevas infraestructuras. Lo positivo de esa inversión por el procedimiento de colaboración público-privada es que su conservación y mantenimiento una vez que entren en explotación está asegurado por el propio sistema concesional, que es el que se va a emplear para su puesta en servicio.

Tenemos que abordar el déficit de mantenimiento de todas las infraestructuras de carreteras actuales, tanto a nivel autonómico como de la Administración Central. Ya no es que lo hayamos valorado mediante procedimientos técnicos que disponemos, y que hemos evaluado en un déficit de 6.600 millones de euros en el global de carreteras. Es que las carreteras han sufrido una carencia de inversión de una manera absolutamente visible. Esto tenemos que revertirlo.

El Ministerio de Fomento también ha sido sensible a esta llamada haciendo que crezca más el presupuesto del año 2017 destinado a conservación. Es una señal, pero tiene que perseverar y sobre todo se debería ir poniendo un diferencial de recuperación para poner a todas las carreteras en el estado de conservación cero, entendido como el cumplimiento de todos los parámetros de calidad y seguridad.

¿Qué actuaciones urgen más?

Desde la Asociación Española de la Carretera junto con Seopan hemos presentado un estudio según el cual, con una inversión de 730 millones de euros en un total de 1.121 kilómetros de carreteras convencionales se lograrían evitar 69 fallecidos y 212 heridos. Le doy un valor muy importante, no solo cuantitativo, sino cualitativo. Llevamos años realizando un proceso encomiable de reducir las víctimas mortales de nuestra red, llegando a ser el quinto país de Europa con menos accidentalidad, con unos valores muy por debajo de la media europea de víctimas mortales. Pero estamos viendo que desde 2015 la curva de disminución de víctimas se está aplanando. Tenemos la obligación de analizar eso. El 80% de las víctimas mortales se produce en carreteras convencionales. Tenemos que ver qué podemos hacer para reducir esta mortalidad.

Podemos actuar en estas carreteras con pequeñas intervenciones pero que ayuden a paliar los errores del usuario. No siempre se adaptan las condiciones de circulación, que es una obligación de todo conductor, a las características de la vía. Teniendo en cuenta que esto ocurre, tenemos que actuar sobre la red convencional para que la carretera "perdone" errores del usuario.

"No podemos perder la calidad del patrimonio que hemos puesto a disposición de la sociedad en los últimos años por falta de conservación y mantenimiento"

Con este estudio hemos definido una serie de actuaciones, que requieren una inversión de 700 millones en tres años, y vemos que con una inversión pequeña se pueden mejorar determinados aspectos de la red convencional que ayuden a minimizar el impacto de los errores del usuario. En este sentido se señalan actuaciones en tramos de carretera 2+1, mejora de los márgenes de la carretera… La mayoría de accidentes se producen por choques frontolaterales o salidas de la vía, los accidentes más graves que se producen en las carreteras convencionales. Ahí hemos puesto la atención, además de mejoras de la señalización, intersecciones, etc.

Es un plan asequible y espero las administraciones responsables de las carreteras lo miren con interés.

¿Es consciente el usuario de la gravedad de la falta de mantenimiento?

Como es normal, la sociedad da más importancia a temas como educación o sanidad. También influye que nuestras carreteras han mejorado mucho en los últimos tiempos. Tenemos una magnífica red de autovías y autopistas. La red convencional también se mejoró muchísimo, con grandes programas de acondicionamiento. De alguna manera sí hay una percepción de que no tenemos malas carreteras.

Además, el conductor no tiene la misma sensibilidad con determinados temas de la falta de conservación de las vías, solo con cosas muy evidentes como los baches. Por ejemplo, una carretera mal pintada es una carencia importante. El conductor que va por una carretera con un buen estado del firme pero con unas marcas viales en mal estado, solo de noche se dará cuenta.

Pero creo que sí existe una preocupación en la sociedad por el estado de conservación no solo de las carreteras interurbanas, sino también en las ciudades.

Una herramienta de financiación que hace años habéis puesto encima de la mesa para la financiación del mantenimiento es el pago por uso de las carreteras. ¿Seguís demandando su puesta en marcha?

Como comentaba anteriormente, el pacto de estado también debería tomar una decisión sobre las autopistas de peaje que revierten al Estado. Tenemos una red de alta capacidad que no está armonizada. Tenemos autopistas de peaje, de las cuales algunas muy importantes como

HERCULES C4

Novedad

www.corinsa.es comercial@corinsa.es

CORINSA

Autovía A-42, km 28
Pol. Ind. Las Avenidas
28991 T. de la Calzada
Madrid - España

T +34 918 160 900
F +34 918 160 324
www.corinsa.es
comercial@corinsa.es

la AP7 en 2021, el tramo Burgos-Armiñón (Álava) de la AP-1 el año que viene o la A4 pueden empezar a revertir al Estado. Pero también tenemos autopistas por concesión por peaje en sombra, por disponibilidad y libres. En cualquier caso, la conservación y su mantenimiento recae en la administración titular de la vía. Solo las que son de peaje explícito, la conservación recae sobre el concesionario de esa vía.

Nosotros debemos armonizar eso, no tiene sentido que tengamos autovías libres paralelas a autopistas de peaje. Tenemos una falta de armonización en la red de alta capacidad que debemos abordar.

Todas las vías estarían armonizadas mediante un pago por el usuario, como preconiza la Unión Europea; el que usa paga y el que contamina paga. Por otra parte se podría hacer también una gestión adecuada del tráfico en las redes.

Se trataría de una medida con un elevado coste político.

Sin duda es importante atender la sanidad y la educación. Pero tenemos el problema de la conservación y el mantenimiento de las carreteras. Si queremos tener unas carreteras cómodas y seguras, una sanidad y una educación estupenda, no tener déficit y reducir la deuda del Estado, deberemos abordar la tasa por uso. Ese es uno de los temas que deberían estar presentes en el Pacto de Estado.

Se cumplen diez años del inicio de la crisis, ¿hasta qué punto tiene un impacto estructural la pérdida de empleo o de valor patrimonial?

La pérdida de empleo ya la hemos sufrido. En el año 2007 el número de afiliados a la Seguridad Social de nuestro sector eran 2.430.000. En el año 2013, el de la cifra más baja, caímos hasta 968.117; perdimos más de un millón y medio de empleos. Esto tiene un impacto tremendo sobre la economía, con menos cotizantes y más prestaciones que hay que pagar, además del factor humano. En el estudio de los retornos fiscales en el sector de la construcción, vemos que por cada millón de euros invertido, las arcas públicas reciben de vuelta un 55%. No solo estamos perdiendo este retorno, también un capital humano que estaba formado y hemos perdido.

Ante esta pérdida de capital profesional, ¿qué labor ejercen entidades como la Fundación Laboral?

En la Fundación Laboral damos mucha importancia a la formación. La creamos en el convenio general del año 1992. En cada convenio general que hemos hecho hasta este último que hemos firmado a finales de julio, el sexto, vamos progresando todavía más en todo lo que se refiere a prevención, seguridad y formación. En ese sentido tenemos un convenio muy moderno, con itinerarios formativos definidos. La Fundación tiene una cuota que pagan las empresas por su trabajador, de modo que no necesita fondos públicos para su financiación y la de los más de 40 centros de formación que tenemos por toda España.

¿Cómo es posible que uno de los sectores más afectados por la crisis haya mantenido esta relativa paz social?

Somos un sector absolutamente estructurado en tres elementos. Por un lado, el convenio general de la construcción, que hace que todo el sector, ya sea contratista o subcontratista, trabaje bajo el mismo paraguas, con las mismas tablas por oficios y unas retribuciones mínimas. Otro elemento es la ley de subcontratación, que en un momento determinado permitió acabar con aquellos que contrataban personal laboral de forma irregular. Tenemos una ley que obliga a que todas las empresas que trabajan en el sector tengan plan de seguridad y salud y que estén registradas.

El tercer pilar es la propia Fundación Laboral, un organismo paritario en el que participan patronal y sindicatos y que gestiona al sector en su conjunto. Esto nos ha permitido tener la paz social que tenemos y que las empresas y los trabajadores desarrollen su actividad en un ámbito tanto de seguridad económica como de seguridad en el trabajo.

Empresas y trabajadores estamos orgullosos de estos tres atributos y nos ha permitido soportar la crisis sin aspavientos y sin ayudas de nadie. Aquí no ha habido una reindustrialización como sí se ha hecho en otros sectores industriales. Nadie ha venido a socorrernos.

RETROFITTING

MARINI
FAYAT GROUP

PLANTAS ASFÁLTICAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Diez Alonso y Cia, SL

Paseo de la Castellana, 210, 9º, 2. 28046 Madrid
Teléfons: 91 345 37 33, 91 353 07 50. Fax: 91 345 07 06
Email: javier@diezalonso.com

FAYAT

www.diezalonso.com

Alexander Greschner, director de ventas de Wacker Neuson Group

Alexander Greschner, de 46 años, es el responsable de la organización de ventas, servicio, logística y marketing a nivel mundial en la junta directiva de Wacker Neuson SE desde enero del 2017. En la entrevista, Alexander Greschner habla sobre las áreas prioritarias y el potencial de mercado de las marcas Wacker Neuson, Weidemann y Kramer.

Está a punto de terminar su primer semestre en su nueva función como miembro de la junta directiva. ¿Cómo ha vivido este periodo?

Los primeros meses en mi nuevo puesto fueron un periodo lleno de experiencias con algunos eventos importantes, por ejemplo Conexpo en Las Vegas, la feria más importante de nuestro sector en Norteamérica, así como nuestros eventos para clientes y distribuidores, Wacker Neuson Universe y Kramer Expertentage, que nos brindaron una excelente oportunidad para conversar con nuestros clientes y distribuidores, y recabar información del mercado. Por supuesto, conozco muy bien el sector de los equipos para la construcción. También he aprovechado los últimos meses para familiarizarme aún más con las máquinas compactas. Me siento cómodo en mi nuevo puesto y ahora toca establecer correctamente las prioridades.

¿Cuáles son las áreas prioritarias que quiere establecer?

En lo que respecta a la organización de ventas, está claro que mi principal prioridad es seguir creciendo en Europa, Norteamérica y China. Estos mercados conllevan unos requisitos previos completamente distintos y, por tanto, se deben abordar de forma individual. Durante el primer trimestre, Europa tuvo una evolución muy positiva, impulsada por países como Alemania, Gran Bretaña y Polonia. También Francia experimentó una destacada evolución. En Europa nos concentramos en reforzar nuestra penetración en el mercado y optimizar la red de distribuidores propios, socios comerciales y grandes cadenas de alquiladores. Además, dedicamos una especial atención al sector agrícola. El mercado europeo de máquinas agrícolas se está recuperando y las previsiones para 2017 son prudentemente positivas para la mayoría de países europeos. Hace poco hemos anunciado nuestra alianza estratégica con John Deere. Esta cooperación se refiere a la venta de máquinas compactas de nuestra marca Kramer, la «línea verde» para el sector agrícola. La planta de Kramer en Pfullendorf (Alemania) fabricará cargadoras sobre ruedas con dirección a las cuatro ruedas, cargadoras telescópicas sobre ruedas y manipuladores telescópicos, que John Deere recomendará a su red de distribuidores comprar y revender bajo la marca Kramer, primero en Europa y, más tarde, también en los países de la CEI, África del Norte y Oriente Medio. La cooperación está sujeta a una aprobación antimonopolio. Con nuestras máquinas Weidemann, especialmente la Hoftrac, somos ya en algunos países europeos uno de los principales proveedores de cargadoras sobre ruedas y manipuladores telescópicos al sector agrícola, y ello con una red de distribuidores en gran parte independientes, a menudo también especialistas en ventas. A este respecto, nuestro objetivo para los próximos años es ampliar nuestro éxito a nivel internacional.

En Norteamérica, tras un año difícil en 2016, empezamos a ver la luz. Prevemos un crecimiento de dos dígitos en la zona y esperamos un notable impulso en nuestra evolución de resultados y del volumen de negocios. Esta región obtuvo resultados extremadamente buenos en el primer trimestre de 2017, gracias en parte a las grandes ferias Conexpo, ARA Rental Show y World of Concrete. Esperamos beneficiarnos también de la discreta recuperación de la demanda de la industria norteamericana y del sector energético. Ya hemos empezado a recibir pedidos de grandes empresas de alquiler que sirven a este segmento. El ambiente en Conexpo, que siempre constituye un importante barómetro, también fue muy bueno. Tuvimos la oportunidad de dar la bienvenida a numerosos visitantes interesados, iniciar y concluir ventas, y mostrar nuestra eficiencia con una impresionante exposición.

China es actualmente nuestro mayor reto. Hemos aumentado significativamente las ventas de nuestra miniexcavadora en un entorno en expansión. Con la construcción del nuevo centro de producción en Pinghu, a unos 30 km de Shanghái, hemos ampliado

nuestra capacidad de producción en Asia y consolidado nuestra presencia local en China. Por ahora fabricaremos aquí excavadoras compactas y se añadirán más productos en el futuro. Se prevé que las primeras excavadoras compactas empiecen a rodar en 2018. Estos productos hechos a medida del mercado local cubrirán primero el mercado chino y, más adelante, el asiático. Por supuesto, nuestra organización también trabaja continuamente en la ampliación de posiciones en los mercados de regiones que tradicionalmente han tenido una gran importancia, como América Latina, Australia y África.

¿Qué papel desempeñan las motorizaciones eléctricas, sobre todo desde el punto de vista del cliente?

Las motorizaciones eléctricas son cada vez más importantes, también porque cada vez es mayor la demanda en el mercado. Sobre todo para las empresas de alquiler, estas soluciones suponen un complemento interesante a los productos con motor de combustión interna. Las cifras de ventas de nuestros productos zero emission están experimentando un crecimiento considerable. La serie zero emission comprende actualmente dos modelos de apisonadores a batería, la excavadora dual power, un dumper sobre orugas eléctrico, una cargadora sobre ruedas eléctrica articulada y la primera cargadora sobre ruedas con dirección a las cuatro ruedas y motorización eléctrica de Kramer. Nuestro objetivo es disponer a medio plazo de una verdadera alternativa en cada grupo de productos para poder ofrecer una solución sin emisiones. Actualmente hemos podido aumentar la duración de los apisonadores a batería AS30e y AS50e en un 50 por ciento gracias a la introducción de una nueva generación de baterías, algo que ha dado muy buenos resultados en la práctica. La cargadora sobre ruedas a batería WL20e está disponible con una batería AGM («Absorbent Glass Mat») de alta calidad desde principios de año. Gracias a un cargador de baterías a bordo, se puede cargar fácilmente con un cable en cualquier fuente de alimentación, fija o móvil; algo muy importante sobre todo para el uso de la cargadora sobre ruedas en el trabajo diario en la obra.

Wacker Neuson Group también se concentrará en un futuro en las motorizaciones eléctricas y seguirá desarrollando la serie existente.

Antes de que Alexander Greschner asumiera el puesto de director de ventas de Wacker Neuson SE, fue gerente durante tres años de la filial de producción de equipos para la construcción de Wacker Neuson en Alemania, cuya sede se encuentra en Reichertshofen, cerca de Múnich. En todo ese tiempo, participó con éxito y de manera decisiva en proyectos de ventas a nivel de todo el grupo. Antes de entrar a formar parte de Wacker Neuson ocupó varias posiciones de liderazgo en ventas y marketing en el grupo Ammann. Alexander Greschner está diplomado en la especialidad de ingeniería mecánica/tecnología de producción por la Universidad Politécnica de Karlsruhe. Está casado y tiene tres hijas.

La maquinaria fue la gran protagonista de las demostraciones.

Bomag presume de maquinaria en sus Innovation Days

Bomag ha celebrado la edición 2017 de sus Innovation Days en las instalaciones que la firma especializada en maquinaria para el asfalto posee en Alemania, evento que se encuadra además en los actos de celebración del 60 aniversario de la compañía. Durante toda una semana y a razón de 400 invitados diarios entre clientes, distribuidores y periodistas de todo el mundo, la firma hizo una demostración de portfolio y tecnología y nos abrió las puertas de su sede central en la localidad germana de Boppard.

Ralf Junker, presidente de Bomag.

Texto: Lucas Manuel Varas Vilachán

Ralf Junker, presidente de Bomag desde el pasado mes de mayo, fue el encargado de dar la bienvenida a los asistentes, en una intervención en la que relató brevemente su andadura en la compañía desde su incorporación en 1988 hasta la posición que ocupa en la actualidad. Apuntó, además, que "mi lema no es Estados Unidos primero, ni Alemania primero. Tampoco Bomag. Mi lema es que los clientes siempre son lo primero".

A continuación dio paso a Jean-Claude de Fayat, presidente de grupo Fayat, que destacó que a pesar de la longevidad de los 60 años que cumple la firma, "las personas son las que hacen las compañías jóvenes y dinámicas".

Para el presidente del Grupo Fayat, “60 años de experiencia son una señal de nuestra capacidad de recuperación y de adaptación a los cambios de este mundo tan rápido”. Entre las claves señaladas por el máximo accionista del grupo “mantener la filosofía familiar en el grupo ha favorecido a la empresa. Hemos creado lazos y mantenemos la cercanía con el cliente”.

A continuación Jonathan Stringham, vicepresidente de Marketing de Bomag realizó en repaso por la historia de Bomag, deteniéndose en varios de los hitos de la compañía y haciendo hincapié en sus valores, que resumió en innovación, rentabilidad y facilidad de uso.

Rukiye Demiral, en su intervención sobre la construcción del Aeropuerto de Estambul.

El gran reto del aeropuerto de Estambul

La construcción del nuevo aeropuerto de Estambul ocupó la parte central de las intervenciones de este tramo de los Innovation Days. Rukiye Demiral, responsable de IGA, empresa constructora del aeropuerto, explicó varias de las características de la construcción de esta gran obra en la que el uso de maquinaria Bomag para las labores de asfaltado y su tecnología están teniendo un protagonismo especial.

Las cifras de la construcción dejan claro que estamos ante una obra de gran envergadura. Proyectado como el mayor aeropuerto del mundo, su construcción supondrá una inversión de más de 10.000 millones de euros y empleará a unas 100.000 personas. Las empresas también asumirán la gestión del aeropuerto durante 25 años a partir de este año, para lo cual pagarán al Estado turco más de 22.000 millones de euros.

La terminal albergará 6 pistas de aterrizaje, 1,37 millones de metros cuadrados de área total en las terminales y 271 áreas de aparcamiento para las aeronaves. Se espera que por el aeropuerto de Estambul transiten entre 90 y 150 millones de pasajeros al año, ampliables a 200 millones.

Los trabajos de construcción suponen un desafío de ingeniería y logístico como en pocas ocasiones en la historia de la aviación. En la primera fase de construcción se mueve una media de un millón de metros cúbicos de tierra cada día, para lo cual la maquinaria desplegada sobre el terreno incluye 2.200 camiones, 255 excavadoras, 158 rodillos compactadores, 65 motoniveladoras, 116 dozers y 95 grúas torre.

En lo que se refiere al asfaltado de las pistas, diariamente se llevan a cabo entre 500.000 y 750.000 metros cúbicos de colocación de relleno y compactación. Asimismo, entre 1,7 y 2,5 millones de metros cuadrados de superficie de capa son realizados para ser probado por controles de calidad.

Para su ejecución iGA ha implementado un sistema de control de compactación continua integrado en los rodillos. Esta operación se realiza con 40 rodillos de tambor equipados con sistemas de medición de compacta-

ción y GPS. Con este modo de trabajo, cada rodillo tiene una capacidad de compactación mediante este sistema de entre 95.000 y 110.000 metros cuadrados cada día.

Exhibición de maquinaria

Tras la sesión de ponencias, fue el turno de ver las máquinas de Bomag en acción. Así, durante tres horas, todo el portfolio de la sexagenaria compañía desfiló ante los asistentes, realizando demostraciones tanto de su capacidad de producción (en apenas tres horas se llevó a cabo la construcción de un tramo de asfalto) como las innovaciones tecnológicas que incorporan sus equipos.

Jean-Claude Fayat, preidente de Grupo Fayat.

Dos ejemplos dan buena muestra de la innovación constante de que hace gala la compañía alemana. Así, pudimos comprobar cómo funciona un proyecto piloto de asistencia que se está llevando a cabo en Sudamérica, mediante el uso de unas Google Glasses, que permiten escanear a distancia la máquina, y el envío de las piezas de reparación mediante un drone. Por otro lado, la facilidad de mantenimiento quedó patente con el cambio in situ del tambor de una fresadora en 10 minutos.

Visita a las instalaciones

La tercera pata de estos Bomag Innovation Days estuvo en la visita a las instalaciones de Boppard. 2.500 personas trabajan en todo el centro, con unos 1.500 empleados directos en fábrica. Las instalaciones en la localidad germana incluyen la planta del montaje de fresadoras, el centro de formación, el centro de servicios, el sector de montaje de máquinas ligeras, el centro de logística, la planta de fabricación de tambores, las instalaciones de fabricación de rodillos y la sala de control de calidad.

Los responsables de Bomag que guiaron la visita explicaron que en la planta se montan tres tipos de fresadora, con tiempos de producción que oscilan entre las 130 horas (BM500/600), 300 horas (BM1000/1300) y 500 horas (BM2000/2200).

En el centro de formación es donde mejor queda reflejado el origen alemán de la compañía, incorporando la educación dual a sus procesos. Así, los jóvenes estudiantes tienen un tiempo de formación teórica y práctica de entre 3 y 4 años en los que van rotando por todos los departamentos de la compañía. Bajo este sistema, Bomag forma entre 20 y 25 alumnos por año.

En cuanto al centro de logística, sus 5.400 metros cuadrados de superficie albergan 44.000 partes de maquinaria distintas, con total de 2,3 millones de componentes. Con este enorme stock, dan salida a 500 pedidos diarios a unas 2.000 localizaciones diferentes. Los procesos están automatizados, de modo que los robots localizan los componentes en filas de palés de hasta 30 metros de altura y los depositan para su posterior distribución.

Como no podía ser de otro modo, todos los procesos de producción pasan por un control de calidad que garantiza el perfecto montaje de las máquinas. Este control está compuesto de 14 estaciones de test y en él trabajan más de 60 testadores, que controlan más de 100 parámetros distintos en cada máquina. Desde aquí, las máquinas ya están listas para su envío.

Cohidrex

Seguimos **Sumando Fuerzas**

CANGINI®

Trabber®

Cadenas de **Goma**

Cadenas de **Acero** con **Tacos** de **Goma**

Trasteel®

Dientes y **Material de Desgaste**

www.cohidrex.es

650 989 088

Sede Central Cáceres
Pol. Ind. Capellanías,
Travesía C nave 119-120
10005 Cáceres
Tel. 927230834 / Fax. 927235069
info@cohidrex.es

Cohidrex

Innovación y diseño en el dúmper articulado Cat 745

Con una capacidad nominal de carga de 45,2 toneladas (41 toneladas métricas), el nuevo dúmper articulado Cat 745 cuenta con una cabina excepcional, completamente rediseñada de arriba.

La nueva estructura ROPS (Roll-Over Protective Structure, Estructura de protección en caso de vuelcos) externa incorpora un cristal trasero sellado que elimina el pilar estructural para aportar al operador una visibilidad mucho mayor desde la cabina. Al abrir la puerta para entrar en la cabina, una nueva característica denominada "wake up" activa automáticamente las pantallas de la máquina, mientras que la puerta, más ligera y resistente, ofrece un sistema de cierre avanzado que mejora la hermeticidad para evitar la entrada del polvo. Además, la cabina está mejor insonorizada, lo que reduce los niveles de ruido en el interior hasta 5 dB en el oído del operador.

El nuevo cristal reflectante de infrarrojos reduce el calor solar en el interior de la cabina, mientras que las ventanillas correderas derecha e izquierda aumentan la ventilación y mejoran la comunicación con los trabajadores en el exterior y el vehículo de carga.

El nuevo asiento calefactado y refrigerado es capaz de acomodar cualquier tipo de operador al ofrecer más posibilidades de ajuste que permiten al operador introducir su posición personalizada. Los nuevos retrovisores montados en la cabina y las luces de carga ofrecen más visibilidad al operador de la cargadora.

En el interior de la cabina, una nueva palanca combinada de transmisión y elevación ofrece a los operadores un control eficiente y con una única palanca de la velocidad del dúmper y de las funciones de elevación de la carrocería para minimizar sus esfuerzos y automatizar las operaciones repetitivas. Un nuevo control con botón pulsador de la palanca permite al operador seleccionar la velocidad de la máquina y establecer la pausa de retención/espera. La protección contra cambios de dirección del nuevo dúmper articulado 745 protege el tren de potencia al parar la máquina de forma segura cuando se cambia de marcha de avance a marcha atrás y viceversa.

Por otro lado, para aumentar la seguridad del operador, la máquina incorpora el nuevo sistema Cat Detect with Stability Assist, que avisa de forma sonora y visual al operador si la cabeza tractora o la carrocería alcanzan un ángulo que supone un riesgo de vuelco. La nueva pantalla táctil del dúmper 745, con estructura de menús revisada, ofrece una navegación intuitiva por las pantallas para un control sencillo de la máquina.

El nuevo dúmper articulado Cat 745 incorpora todas las características probadas y el rendimiento de la Serie C, lo que le permite ofrecer tiempos de ciclo rápidos, alta productividad y una eficiencia del combustible incomparable para su clase. Su tren de potencia está accionado por el motor Cat C18 Acert, con una potencia nominal de 504 hp (375 kW) neta y que cumple los estándares de emisiones Tier 4 Final de la EPA de EE. UU. /fase IV de la UE. Un nuevo modo de ahorro de combustible logra una mejora de consumo media de un 5 % en aplicaciones en las que el dúmper no necesita trabajar a la máxima capacidad.

El sistema de asistencia en pendientes facilita una parada y un arranque eficientes en terrenos inclinados, mientras que el sistema de freno de espera aplica temporalmente el freno de servicio durante las pausas en el ciclo de trabajo.

La tecnología Cat Connect Payload para el nuevo dúmper 745 permite a los clientes optimizar las operaciones y mejorar la eficiencia global del lugar de trabajo.

Además, el sistema Cat Production Measurement disponible permite a los operadores medir y acarrear la carga útil exacta con una confianza que permite aumentar la productividad, reducir los costes y disminuir los riesgos de daños por sobrecarga.

Gen10 TA300 de Terex Trucks muestra su potencial

El nuevo modelo de transporte articulado, Gen10 TA300 de 28 toneladas está preparado para ocupar un lugar destacado en la cantera de basalto más grande de Europa cerca de Homberg, en Alemania.

Elaborado en Motherwell, Escocia, el camión articulado se ha creado para trabajar en condiciones más duras y por más tiempo en diferentes terrenos. Apto para una serie de aplicaciones que van desde canteras, desarrollo de infraestructura y proyectos de construcción comercial, el TA300 cuenta con un entorno mejorado para el operador, además de mejoras sofisticadas en el motor.

Este modelo, que cumple con las emisiones EU Stage IV, es el segundo producto lanzado por Terex Trucks desde su adquisición por Volvo CE. El transportista también viene con interfaces hidráulicas y eléctricas mejoradas, al igual que la estética para maximizar el tiempo de actividad. El Gen10 TA300 se ha presentado durante la celebración de Steinexpo por el socio oficial de Terex Trucks en Alemania, Klarmann-Lembach.

El nuevo dúmper articulado está adaptado a diferentes operaciones predominantes en la región, por lo que continúan construyendo su reputación en un mercado importante.

HD465-8 y HD605-8: máxima eficiencia Komatsu

Para lograr altos niveles de productividad y un rendimiento económico, Komatsu ha desarrollado los componentes principales bajo un sistema de control total. Así, como resultado, nace una generación de máquinas con un alto rendimiento y respetuosas con el medioambiente

Los nuevos modelos HD465-8 y HD605-8 de Komatsu están equipados con el motor SAA-6D170E-7 que incrementa la potencia hasta 578kW a 2.000 rpm, alrededor de un 5% más comparado con los modelos anteriores y que, además, reduce el consumo de gasolina. A su vez, las bombas de pistones de caudal variable reducen la pérdida de PTO (Power Take-Off). Las mejoras en la presión hidráulica para el control de la transmisión aumentan el ahorro de energía y el control electrónico del motor ayuda a lograr una eficiencia energética óptima.

El Sistema de Control de Tracción opcional de Komatsu (KTCS) activa automáticamente los frenos de forma independiente para lograr una tracción óptima en las diferentes condiciones del suelo. Debido a que el sistema funciona sin necesidad de bloqueo diferencial, el rendimiento de la dirección no se ve comprometido en ningún momento.

Con la integración de la última tecnología de motores de Komatsu, y el aumento de potencia, los nuevos HD465-8 y HD605-8 están diseñados para ofrecer una productividad máxima y bajos costos de operación.

La recirculación de gases de escape (EGR) accionada hidráulicamente y el turbocompresor de geometría variable (VGT) garantizan un funcionamiento preciso y una respuesta del motor más rápida. Asimismo, la regeneración automática de KDPF se realiza pasivamente, sin que se requiera ninguna acción del operador ni interferencia con el funcionamiento de la máquina.

La última telemática de Komtrax y el programa de mantenimiento Komatsu Care ofrecen una gestión y un soporte más alto de la flota, protegen la máquina contra el mal uso y garantizan la máxima eficiencia y tiempo de actividad.

La amplia Komatsu SpaceCab con controles intuitivos aporta un entorno de trabajo cómodo y seguro. El asiento con suspensión neumática totalmente ajustable amortigua las vibraciones y reduce la fatiga en turnos largos. El gran parabrisas frontal y las ventanas laterales eléctricas ofrecen una excelente visibilidad y una mayor confianza para el operador. La suspensión hidroneumática de Komatsu dota al HD465/605-8 de una conducción sin problemas con menos cabeceos y mayor confort de conducción. Así, el operador y los componentes de la maquinaria sufren menos vibraciones, lo que se traduce en una durabilidad, comodidad y productividad mayor.

Mayor capacidad de carga útil en los dúmperes articulados Doosan

La combinación de una gran potencia y la excelente tracción ofrece mayor productividad.

Con una carga útil de 40 toneladas métricas, el diseño del DA40 le permite trabajar en gran variedad de aplicaciones de movimiento de tierras, minería y canteras en los terrenos más difíciles. Sea cual sea el trabajo, la nueva y espaciosa cabina del DA40 ofrece mayor comodidad, bajos niveles de ruido y mandos modernos y manejables.

En cuanto a su productividad, los dúmperes articulados Doosan ofrecen la mayor capacidad de carga útil y la mejor distribución del peso.

La potencia del nuevo motor del DA40, Scania DC13 Fase IV con SCR y EGR es de 368 kW (493 CV) a 2100 rpm. Asimismo, tiene un nuevo diferencial trasero, lo que genera una mayor potencia con el motor a un régimen bajo para mejorar la eficiencia del consumo de combustible. La reducción de las vibraciones amplía la vida útil del eje de la transmisión y los cojinetes.

Facilidad de operación junto con el panel de monitor se ha mejorado con indicador de carga útil, cámara de visión trasera con inclinómetro, sección de diagnóstico y otras funciones de serie. Además, permite el acceso desde la parte delantera para mayor seguridad y visibilidad, menor exposición al ruido del operador, climatizador, irección inclinable y telescópica.

Bell B20E, la mayor habilidad todoterreno de su clase

Bell Equipment ha lanzado en el Reino Unido su aclamado B20E 6x6 ADT, un camión articulado de veinte toneladas de gran durabilidad diseñado para facilitar la operación y altos resultados de producción.

Este camión Tier-4 ofrece a las empresas de alquiler de plantas la oportunidad de traer un ADT compacto y de alta especificación a sus flotas, al tiempo que permite a los operadores de Bell existentes estandarizar sus taskforces y ofrecer una gama completa de máquinas de 20 a 60 toneladas un fabricante. Al igual que con todas las máquinas de la serie E, el B20E se beneficia de la seguridad, el rendimiento y las modernas tecnologías de datos a bordo de Bell Fleetm, así como servicios de soporte y mantenimiento sin compromisos.

Aunque más pequeño, el B20E ofrece una relación de potencia/peso muy similar a otros ADTs de Bell, proporcionando el equilibrio óptimo entre el rendimiento y el consumo de combustible. El B20E puede producir la misma relación de potencia a peso de la Bell B30E (5.11 kW/ton), y está equipado con frenos húmedos para ofrecer protección sellada contra el lodo profundo. Los clientes también pueden alternar entre los neumáticos de tierra estándar 20.5R25 o los neumáticos de bajo perfil, extra anchos 800/45 R30.5 que se han diseñado para ofrecer una presión del suelo significativamente reducida y una flotación líder en el mercado en condiciones de lodo excesivamente sucio o blando.

La introducción del modelo ADT en el mercado británico ya ha sido bien recibida por la industria de la construcción de viviendas del país gracias a que se ha constituido una máquina ágil con una carga útil de 18 toneladas. También mide menos de tres metros, lo que es una característica importante, lo que permite su transporte con un cargador bajo o conductor de carretera sin necesidad de una orden de movimiento. Las dimensiones accesibles de la B20E la convierten en un vehículo más apropiado que un camión de 25 toneladas o de 30 toneladas en entornos de trabajo cercanos.

El B20E cuenta con un impresionante círculo de giro de 3,7 m, con 800 neumáticos de ancho y la presión del suelo tan bajo como 95kPa.La carga sobre la altura de 2.5m también permite que el compartimiento del ADT se llene usando varias herramientas de la carga.

Esta máquina compacta proviene del mismo grupo genealógico que sus homólogos más grandes, sin embargo debido a su tamaño más pequeño, presenta una fantástica incorporación a cualquier flota comercial que busca lograr un verdadero retorno de la inversión, satisfacer mejor las necesidades de sus clientes desde una oportunidad para estandarizar las flotas de ADT con un proveedor para un servicio más completo y posterior cuidado.

T 284, el camión minero por excelencia de Liebherr

El proceso de diseño estructural de Liebherr incluye el uso de avanzadas herramientas de software para asegurar el trabajo en las condiciones más exigentes.

El camión de minería Liebherr T 284 es la evolución del célebre T 282C. Con 600 toneladas de peso y 363 toneladas de carga, sigue siendo el camión más liviano y el más productivo de los ultra-class al mismo tiempo que ha reducido el consumo de combustible. Además, con recomendaciones específicas de la aplicación de Liebherr, los clientes son capaces de seleccionar el motor que permitirá al camión cumplir con los objetivos de productividad y reducir al mínimo el consumo de combustible. El equipo de Liebherr posibilita una productividad superior, mediante la carga y el transporte de un mayor tonelaje en una menor cantidad de tiempo. Con una mayor tracción por ciclo, el T 284 permite a los clientes maximizar su recuperación de la inversión y alcanzar sus objetivos de producción con menos equipos o en menor tiempo. Así, la combinación del sistema de propulsión Litronic Plus AC del T 284, su motor de alta potencia, de hasta 3.000 kW, y el reducido peso bruto del vehículo posibilitan tiempos de ciclo de transporte rápidos con velocidades superiores en pendientes.

DIRECTORIO DISTRIBUIDORES DE INTERPART EN ESPAÑA

LOIZAGA
www.loizaga.com
País Vasco 945 26 03 66
Madrid / Zona Centro 91 675 52 92

Repuestos Y Maquinaria Obra Pública SL
WWW.REYMOP.COM
902 106 409 - 977 206 128
repuestos@reymop.com

Comercial i recanvis Nolasco, S.L.
C/Manuel Gaya I Tomas, 10
25001 Lérida
T. 973.20.64.50 F. 973.21.30.90

Eurolid
C/Los Ingleses, Parc, 11-4, Pol. Ind. 'El Esparragal' 47155 Santovenia de Pisuerga (Valladolid)
T. 983.25.53.16 F. 983.25.08.97

Cohidrex
Oficinas y tiendas en:
Cáceres-Plasencia
a.dominguez@cohidrex.es
T. 927.23.08.34 www.cohidrex.es

TALLERES SANGONERA
LA ALTERNATIVA GENUINA DE REPUESTOS PARA EXCAVADORAS JCB
Pol. Ind. Oeste. C/Alcalde Clemente Gª 25-18 30169 San Ginés (Murcia)
T. 968.37.99.91 F. 978.37.99.96

Reyes
C/Ovidi Montllor, 50 46960
Aldaia Valencia
T. 961.52.61.06 F. 961.52.68.01

TALLERES TRIBALCO, S.A.
Pol. Ind de Bergondo-Parcela G-18
15640 Bergondo (A Coruña)
T/F. 981.19.53.79

TANOJ, S.L.
Ctra General del Norte, Nº 253 B
38350 Tacoronte (Tenerife)
T. 922.56.22.54 F. 922.57.15.07

INTERPART®

Larga vida útil del dúmper A60H de Volvo CE

Siempre listo para trabajar, el dúmper articulado A60H de la gama de 60 toneladas de Volvo Construction Equipment es más grande, más duradero y superior y ofrece una producción continua y una mayor fiabilidad, gracias a su diseño robusto, su fácil acceso de servicio.

La nueva capacidad de 55 toneladas (60 toneladas) del A60H lo convierte en el mayor dúmper articulado de Volvo Construction Equipment hasta la fecha, siempre listo para entrar en funcionamiento. Diseñado para realizar trabajos pesados de transporte en operaciones fuera de carretera difíciles como en canteras, minas a cielo abierto y operaciones con grandes movimientos de tierra. La larga vida útil del A60H, su calidad, fiabilidad y durabilidad son todo lo que esperaría de un Volvo, convirtiendo los trabajos de transporte con dúmper en algo más sencillo y más eficaz.

El A60H está diseñado para aumentar el tiempo de funcionamiento, gracias a un bastidor delantero y trasero, sujeción y frenos de disco húmedos preparados para trabajos pesados. Además, con la calidad contrastada de Volvo y la gran cobertura de su garantía, nunca tendrá que preocuparse por si podrá acabar el trabajo a tiempo.

El A60H con una eficiencia de combustible líder en el sector, su innovadora tecnología y las herramientas de datos esenciales de funcionamiento ayudan a mejorar la producción y a controlar los costes de mantenimiento, lo que permite aumentar el retorno de la inversión.

Con una carga útil de 55 toneladas que se sitúa en la vanguardia del sector, el A60H le ayuda a reducir el coste por tonelada. El moderno diseño aumenta la capacidad al tiempo que mejora la eficacia de combustible, para poder transportar más por menos.

El A60H recibe su potencia de un motor Volvo de 16 litros, que no solo suministra una potencia máxima de 495 kW y un par de 3.200 Nm, sino que es muy eficiente desde el punto de vista del consumo de combustible. Y con la eficiencia de combustible garantizada, el A60H aumenta la rentabilidad y mejora el retorno de la inversión.

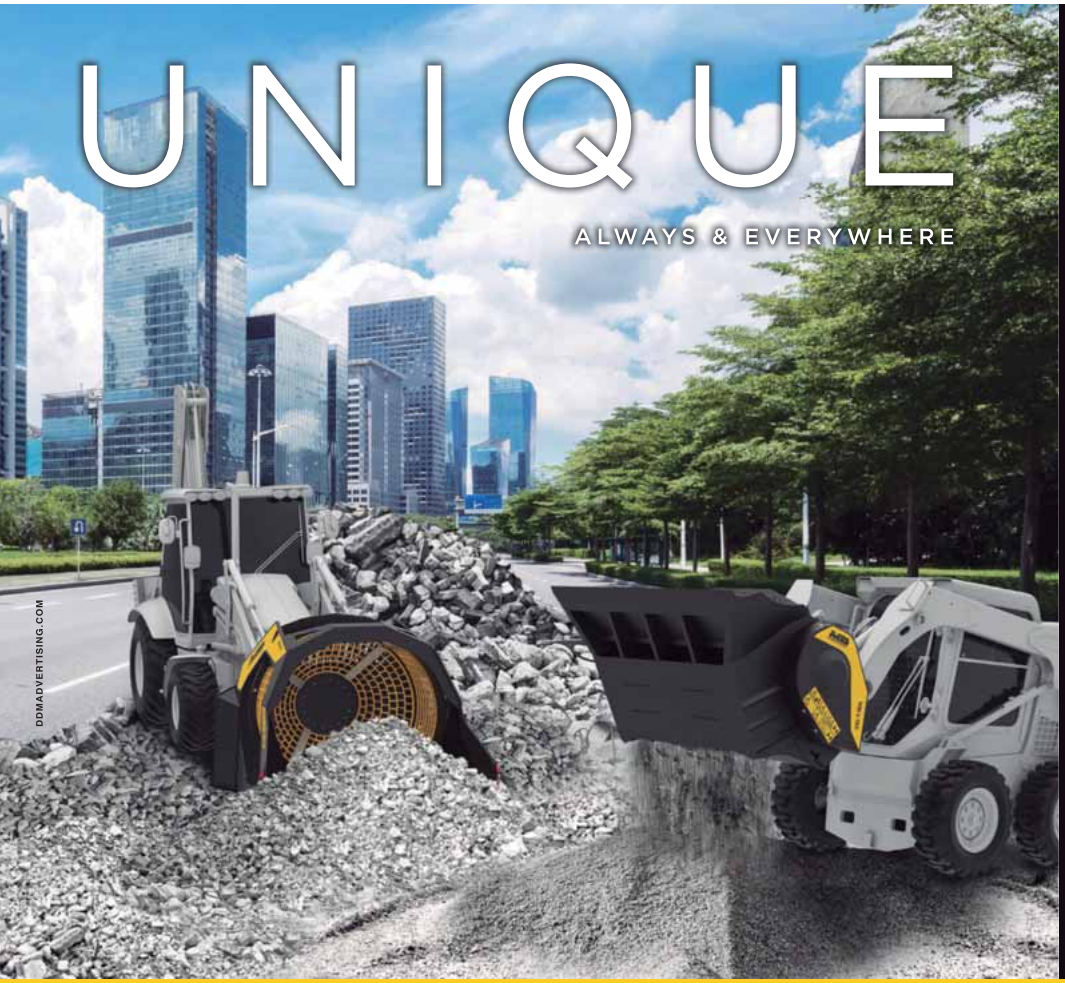
Con los sistemas inteligentes de Volvo, como Matris, CareTrack y el sistema On Board Weighing, los clientes pueden optimizar la producción y minimizar los costes de explotación. Volvo utiliza la última tecnología para supervisar el funcionamiento y estado de los equipos y asesorar sobre la mejor forma de aumentar la rentabilidad. El sistema On Board Weighing garantiza la carga óptima en cada ciclo. De esta forma se aumenta la producción, se incrementa la eficiencia de combustible y se reduce el desgaste del equipo en todas las situaciones y operaciones de campo.

Por todo ello, se trata del dúmper definitivo con un 100 % de prestaciones

fuera de carretera, tecnología Volvo de fiabilidad comprobada y una magnífica carga útil que contribuyen a obtener una explotación sostenible, año tras año.

El A60H es capaz de desplazar más toneladas por hora y rendir al 100 % en todas las condiciones. El mayor dúmper articulado del mercado, con la carga útil más elevada para aplicaciones de trabajos pesados, capaz de ofrecer hasta un 40 % más de productividad que el dúmper más grande anterior de Volvo. Permite trabajar en cualquier época del año, en cualquier terreno y en cualquier aplicación gracias al uso de configuraciones del equipo y neumáticos personalizados, todo ello optimizado para este equipo de 60 toneladas.

Equipado con suspensión delantera hidráulica activa que le permite obtener velocidades de transporte más altas en condiciones difíciles, el A60H mejora la comodidad del conductor y su estabilidad durante el desplazamiento, lo que permite mover más material en menos tiempo y conseguir una productividad incomparable. El asiento de posición central, la magnífica dirección, la excelente suspensión, los bajos niveles de ruido, el climatizador, el espacio y la visibilidad contribuyen, de forma conjunta, a reducir la fatiga del operador para que trabaje de un modo más eficaz. Así, el sistema de asistencia a la descarga, de asistencia en pendientes y el freno de descarga del A60H ayudan, de forma combinada, a que el operador mantenga el control en todo momento, para ofrecer una productividad y seguridad adicional.



MB®
THE CRUSHING EVOLUTION

AVANZADA
VERSÁTIL
TENAZ

WORLDWIDE LEADER Desde más de 15 años MB CRUSHER estudia y realiza equipos y soluciones avanzadas para los sectores de movimiento tierra, demolición, reciclaje. Productos de nueva generación que se aplican a cualquier equipo pesado, para transformarlo en triturador o potencializar los beneficios, optimizando los recursos en las obras.

Línea directa España: 900.868.544
info@mbcrusher.com
www.mbcrusher.com

SISTEMAS DE ÚLTIMA GENERACIÓN
PARA LA TRITURACIÓN Y EL RECICLAJE

Demoliciones | Obras Viales y Obras Urbanas
Reciclaje | Canteras y Minas | Canalizaciones

Nuevo estandarte de las cortadoras de suelo Husqvarna: FS 7000 DL

Maximizando la producción de la profundidad de corte, reduciendo las emisiones

En la industria de la construcción de carreteras, las nuevas demandas legislativas y medioambientales están emergiendo rápidamente. Cuando Husqvarna comenzó desarrollando la sucesora de su cortadora más potente, FS 8400 D, el objetivo era reducir las emisiones y aumentar productividad al mismo tiempo. Un desafío importante que dio excelentes resultados.

Desde el lanzamiento en 2006, la cortadora Husqvarna FS 8400 D ha ganado una buena reputación entre los contratistas de construcción de carreteras y por su diseño robusto y su funcionamiento fiable, lo que permite aumentar las tasas de productividad. Por seis años consecutivos, la FS 8400 D ha sido galardonado por la revista "Roads & Bridges" con el "Contractor's Choice Gold Award".

Un desafío para el equipo de desarrollo

Por lo tanto, cuando se le da la tarea de diseñar el sucesor de este buque insignia famoso, el equipo de desarrollo de Husqvarna se enfrentaron a un verdadero desafío. Ahora la nueva regulación de emisiones EPA Tier 4 / Euro Stage 3B encabeza la lista de requisitos.

El punto de partida para el equipo era, naturalmente, investigar si el motor podría simplemente ser reemplazado por uno nuevo más "limpio", manteniendo el antiguo chasis, transmisión, sistema de refrigeración e interfaz del operador. Sin embargo, por varias razones alternativa fue abandonada bastante temprano en el proceso de desarrollo. Y para ser honesto, la industria ha hecho avances considerables tanto en tecnología de motor como en diseño desde los días de estreno para el FS 8400 D.

Diesel modernos con control de emisiones e impresionantes curvas de par

A continuación, el equipo se volvió hacia adentro. Husqvarna había lanzado recientemente dos nuevas sierras de suelo ligeramente más pequeñas - FS 5000 D y FS 7000 D - propulsados por modernos motores common-rail diesel con las primeras cortadoras del mundo en conformidad con la Regulación de emisiones EPA Tier 4 / Euro Stage 3B. La más grande, FS 7000 D, cuenta con un motor turbodiesel Deutz de 2,9 litros y 55,4 kW. Equipada con una transmisión de alta eficiencia, suministra 50 kW al eje de disco con un par de torsión sostenible de 260 Nm, cerca del pico torque de la FS 8400 D pero a unos RPM más bajos.

Balance óptimo de peso

En esta etapa, el equipo de desarrollo decidió construir un prototipo de prueba basado en el FS 7000 D en

un nuevo casis más largo equipado de un eje de disco resistente, capaz de trabajar con disco de tamaños hasta 1500 mm. Esto permitió optimizar la distribución del peso para mayor productividad: maximizar la presión sobre el disco y el accionamiento las ruedas para utilizar el par de forma óptima, mientras que minimizarían el peso de levantamiento en el manillar, lo que haría que la manipulación sea más rápida y menos extenuante para el operador.

Pruebas de campo que revelan la verdad

El concepto parecía promisorio en el papel, pero ¿cómo lo haría en la realidad? Las pruebas de campo del prototipo comenzaron, incluyendo pruebas de referencia, ejecutadas con el prototipo lado a lado con una FS 8400 D. Pronto, se recolectaron datos de prueba en hojas de cálculo y diagramas para revelar la verdad al desnudo: El prototipo estaba funcionando igualmente de bien que la FS 8400 D, ambos con discos de 1500 mm y 1000 mm.

Rápido desde el prototipo hasta la producción

Analizando los resultados de las pruebas de campo, quedó claro para el equipo de desarrollo que su objetivo fue alcanzado: Este es un digno sucesor de la Husqvarna FS 8400 D. Y con un prototipo construido con muchos componentes probados que ya se encontraban en producción, el tiempo se ha minimizado. En el otoño de 2016, el nuevo Estandarte de las cortadoras de suelo está listo para el lanzamiento bajo el nombre Husqvarna FS 7000 DL(L para chasis más largo).

Una cortadora de suelo grande para el futuro

"Husqvarna FS 7000 DL es nuestra gran cortadora de suelo de corte profundo para el futuro ", dice Erik Edvardsson, Jefe de Producto Global para Cortadora de suelo en Husqvarna. "El diseño moderno y el fácil manejo, ergonómicos controles y sistemas de soporte electrónico son muy intuitivos, con un enfoque en la eficiencia y conveniencia del operador. Y el moderno commonrail turbo diesel ofrece mayores niveles de sustentabilidad, con mucho menos partículas y óxidos de nitrógeno en los gases de escape ". "Todo esto se suma a un trabajo más cómodo y saludable con el medio ambiente y mayores tasas de producción en las condiciones más difíciles, por no hablar de los efectos positivos a largo plazo para la salud ", explica Erik Edvardsson.

Un camino más rápido por delante

"La infraestructura eficiente es uno de los temas claves para el crecimiento futuro de las megaciudades emergentes, así como para la sociedad en su conjunto ", dice el Jefe Ingeniero de producto Erik Lundberg, jefe del equipo de desarrollo. "Siendo capaz de renovar y reconstruir carreteras, puentes, aeropuertos y puertos sin interferir demasiado con el flujo de tráfico es un factor de éxito. Aquí es donde la eficiente y la fiabilidad jugará un papel importante ", concluye el.

Bobcat presenta la nueva cargadora compacta de orugas T870

El tren inferior con suspensión de torsión de las cargadoras compactas de orugas Bobcat supone la introducción de un diseño de tren inferior completamente novedoso. Además de incorporar ejes de torsión que amortiguan las vibraciones, combina el confort de la suspensión de rodillos y la estabilidad del tren inferior con soporte rígido con otras funciones nuevas para ofrecer una cargadora de orugas que es superior a cualquier máquina del mercado.

La nueva cargadora T870 con suspensión de torsión ofrece una capacidad de elevación un 10% mayor que el modelo anterior con suspensión de rodillos. El nuevo modelo T870 cuenta con una gran variedad de características de serie y opcionales en una serie de configuraciones que se adecuan tanto a los requisitos de emisiones como a las especificaciones exigidas en los mercados de Europa, Oriente Medio, África, Rusia y CEI.

La T870 ofrece un entorno más cómodo y relajado en la cabina, ya que consigue un nuevo nivel de confort sin sacrificar el rendimiento laboral. La suspensión de torsión no solo mejora la calidad de la conducción, sino que también absorbe las tensiones y las vibraciones propias del trabajo. El resultado es un menor desgaste y menos roturas, además de mayor duración de los componentes en toda la máquina.

El tren inferior con suspensión de torsión de 5 articulaciones minimiza el balanceo al elevar una carga o cuando se realizan trabajos de nivelación. Una articulación adicional en el eje trasero estabiliza el sistema para reducir el balanceo o los rebotes y aumentar la productividad.

Nueva pala de ruedas Cat 988K XE con sistema de transmisión eléctrica de alta eficiencia

La nueva Cat 988K XE es la primera pala de ruedas que ofrece Caterpillar con un sistema de transmisión eléctrica de alta eficiencia. Gracias a un nivel de producción elevado en todas las aplicaciones de carga, el modelo 988K XE se recomienda para los lugares de trabajo más exigentes, donde la eficiencia del combustible marca la diferencia en el coste de funcionamiento total de la máquina. La nueva pala incorpora tecnología de reluctancia conmutada (SR, Switched Reluctance) y se beneficia de más de 15 años de experiencia en transmisión eléctrica Cat, además de 4 años de estrictas pruebas en distintas aplicaciones para demostrar su fiabilidad sobre el terreno. El motor C18 Acert, la caja de engranajes mecánica, la línea motriz y los ejes contrastados y probados en campo del modelo 988K siguen presentes en la máquina de transmisión eléctrica para permitir un funcionamiento uniforme y sin problemas.

El nuevo modelo 988K XE ofrece una mayor eficiencia tanto en carga de camiones como en carga y transporte, incrementando así su eficiencia total en un 25% y en hasta un 49% en aplicaciones de carga frontal respecto al modelo anterior. Esto permite una reducción de costes y ayuda a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Dispone de distintas capacidades de cucharón, que abarcan desde 4,7-13 m3.

La carga útil nominal en configuraciones estándar y de elevación alta de la pala alcanza 11,3 toneladas métricas (12,5 toneladas) al trabajar con material del frente, y 14,5 toneladas métricas (16 toneladas) con material suelto.

Case optimiza su gama de excavadoras pesadas con la nueva CX750D

Case Construction Equipment ha lanzado oficialmente la nueva CX750D, la máquina más grande y potente en la gama de excavadoras de Case, en la cantera de basalto más grande de Europa, cerca de Homberg (Alemania), en un evento que tendrá lugar hasta el 2 de septiembre.

Como todas las excavadoras de la Serie D, la CX750D se ha fabricado para conseguir ciclos más rápidos y maximizar la productividad. La bomba hidráulica controlada de forma electrónica y las válvulas de control y electroválvulas más grandes aumentan las fuerzas de arranque y de elevación, y mejoran la capacidad de respuesta. El sistema hidráulico inteligente de Case y sus cuatro sistemas de control integrados utilizan la potencia y fuerza hidráulicas de la máquina de la mejor forma posible, lo que aumenta la fuerza y la eficiencia de combustible.

Con sus 512 caballos, la CX750D está disponible en la configuración de serie con una fuerza de excavación de la cuchara de 335 kN (con Power Boost) y una configuración de excavación masiva con una fuerza de excavación de la cuchara de 366 kN (con Power Boost), y lleva una pluma y un balancín más cortos que permiten fuerzas de arranque mayores y son capaces de manejar cucharas más grandes para ofrecer una mayor capacidad.

La pluma y el balancín, así como el chasis, son más robustos para permitir más potencia y productividad.

Puede encontrar más información en:
www.wackerneuson.com/multitool

WACKER NEUSON
all it takes!

Gestión más eficiente de materiales y herramientas gracias a Hilti On!Track

El seguimiento y la trazabilidad de las herramientas no está optimizado, los empleados tienen poca información al respecto y las empresas pierden tiempo en localizarlas y, por tanto, dinero. Este suele ser el escenario más común. Por ello, Hilti ofrece una solución que agiliza y simplifica la gestión de los materiales y equipos para empresas del sector de la construcción e instalación.

La solución en nube Hilti On!Track permite gestionar eficazmente todos los equipos independientemente de cual sea la marca o el fabricante. Los usuarios podrán saber en qué obra se encuentra el equipo que necesitan, en qué estado y, además, la información sobre quién es la persona responsable en ese momento. La identificación del equipo se hace mediante etiquetas con códigos de barras que se colocan en la herramienta, etiquetas que van equipadas con antenas RFID. Esta información permite a los responsables de la gestión del material y los equipos poder optimizarla, consultarla y actualizarla en tiempo real.

La solución ON!Track, que almacena la información en una nube segura, guarda el histórico de información de cada equipo. Esta información, a la que se puede acceder desde cualquier navegador web en un ordenador, también está disponible en smartphones y tablets gracias al uso de una app fácil y sencilla. El programa es intuitivo y cada usuario registrado tiene acceso a datos e información actualizados en tiempo real que podrá consultar las 24 h del día y los 7 días de la semana.

Para asegurar una correcta puesta en marcha de Hilti ON!Track, los especialistas de Hilti están presentes durante todos los pasos de la implantación de la solución ON!Track. Comienzan con la configuración del sistema según la estructura y necesidades de la empresa, etiquetan las herramientas e imparten la correspondiente formación a todos los usuarios del programa.

Productividad y confort en la nueva cabina Cube de Linden Comansa

La nueva cabina Cube de las grúas torre Linden Comansa combina estética y comodidad.

La perfecta visión de la obra y del área de trabajo de la grúa viene asegurada por la parte frontal de la cabina Cube, totalmente acristalada, no sólo en la parte delantera sino también en los laterales y en la parte inferior, e incluso en la parte superior cuando va instalada en grúas de pluma abatible. Gracias a la óptima visión de la carga y del área de trabajo, el operador de la grúa tiene un mayor control sobre las operaciones y el entorno, lo que aporta también una mayor seguridad.

El diseño de la cabina en forma de cubo y con un cristal plano no es únicamente estético, sino que busca un máximo aprovechamiento del espacio, que no se consigue con frontales curvos o cristales inclinados. Gracias a este diseño cúbico, se ha hecho una distribución más inteligente de todos los elementos de la cabina y se ha ganado en espacio para la ergonomía del operador, e incluso para albergar cómodamente a una segunda persona en la cabina de mayor tamaño.

La nueva cabina estará disponible en dos tamaños, L y XL, que vienen de serie en la mayor parte de las grúas Linden Comansa. En la gama más pequeña, formada por los modelos 11LC132, 11LC90 y los de la serie LC500, se mantendrá por el momento la cabina actual, de menor tamaño.

Topcon lanza su nueva consola de alta calidad X35

Topcon Positioning Spain presenta su nueva consola X35, la última generación de pantallas táctiles de la con funcionalidad avanzada. Diseñada como una solución modular, la consola de 30,7 cm, ejecuta el software Topcon Horizon, proporcionando vistas basadas en iconos y definibles por el usuario para una variedad de operacionales agrícolas, permitiendo actualizaciones sencillas, según las necesidades del operador.

"Su nueva característica, Horizon Xtend, permite a los usuarios administrar aplicaciones de control a través de dispositivos móviles, como tabletas y teléfonos inteligentes", declara Kalin. "Además, esta herramienta de asistencia remota facilita a los técnicos, diagnosticar y solucionar problemas de forma remota".

Así, conectando varias cámaras Ag a la X35, el operador puede controlar y ver múltiples lugares simultáneamente. El sistema incluye un control de sección ISO de hasta 200 secciones, diseñado para permitir al operador cubrir más secciones a la vez con implementos mayores. "Al igual que con la X30 anterior, la pantalla X35 es un sistema todo en uno con Terminal Universal Isobus completo (UT) e ISO Task Controller. Proporciona control de tasa variable (VRC) en hasta ocho productos", afirma Kalin.

Por otro lado, la X35 está diseñada para permitir la capacidad de gestión de datos completa a través de su tecnología basada en la nube. "Así, el usuario puede transferir de forma transparente datos como pruebas de suelos, mapas de rendimiento y sensores de cultivo de la X35 a la nube, donde es accesible desde la oficina u otras máquinas, – señala Kalin -. Mediante el uso de soluciones de gestión de datos, como la red Topcon Magnet Mobile AG, los agricultores pueden agregar valor a sus datos, optimizando los rendimientos de los insumos y preservando los recursos".

MOLDES PARA BLOQUES DE HORMIGÓN. PRODÚCELOS. MÓNTALOS. CÁMBIALOS.

Oficina Principal Países Bajos | T +31 (0)72 503 93 40 | info@betonblock.com

WWW.BETONBLOCK.COM

Auténtico ADN Scania en la nueva gama XT

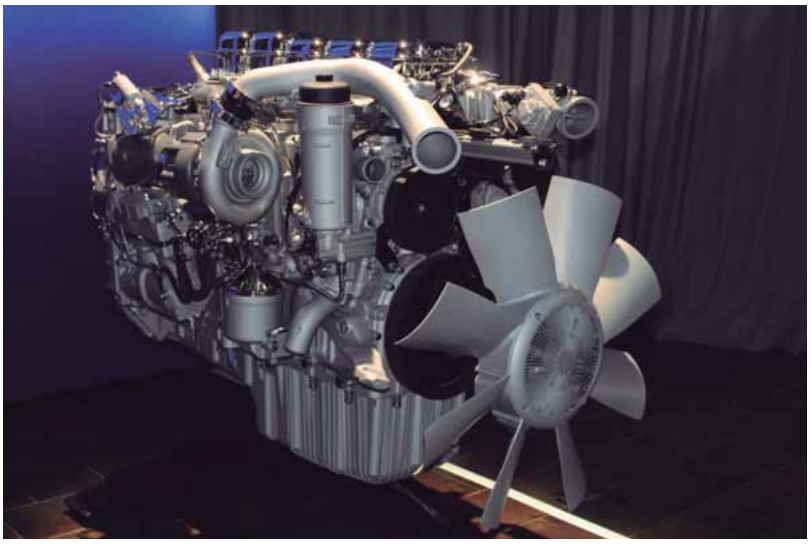
La presentación de la gama XT de Scania muestra un cambio de marcha superior en el sector de la construcción con soluciones pensadas a la carta y centradas en los clientes más exigentes del sector europeo de la construcción.

Texto y fotografías: Nuria López Contreras

Con sede central en Södertälje, Estocolmo, Scania ha organizado un viaje para que la prensa técnica de diferentes países pudiera comprobar y ver de primera mano la nueva flota de camiones para obra pública. Como era de esperar, la puesta en escena de la presentación de la nueva gama XT de Scania no dejó indiferente a ninguno de los asistentes que se congregaron en el Marcus Wallenberg Hall, museo y centro de visitantes de Scania situado en la provincia de Sörmland, Södertälje (Suecia).

Organizado alrededor de varias zonas, el equipo de Scania Group mostró a los periodistas todas las novedades que se encuentran en la gama XT. "Ahora estamos cambiando a una marcha superior en la construcción", explicaba Anders Lampinen, director producto de construcción de Scania Trucks. "Tenemos los productos adecuados, los servicios adecuados y las competencias adecuadas: ahora pretendemos igualar la posición en la que estamos en vehículos de larga distancia en todos los mercados. La gama Scania XT es la oferta perfecta al hacer frente a

arduos desafíos y al tratar con clientes que necesitan una solución que sea fiable en todo momento y que cumpla en todas las circunstancias."
El modelo XT es compatible con todas las versiones de cabina P, G, R y S, sin importar el tipo de motor del vehículo. El núcleo de Scania XT es un parachoques de alto rendimiento y alta resistencia que sobresale 150 mm de la parte frontal de la cabina y que dota al vehículo de un aspecto robusto y resistente.
Asimismo, los clientes de Scania XT pueden escoger distintos paquetes locales de equipamiento interior y exterior, que contribuyen a optimizar la productividad, todo ello gracias al enfoque modular que ha rematado prácticamente con la llegada de la nueva generación. "El abanico del que disponemos en la actualidad es bastante amplio. Por todo ello, la libertad de elección no termina en las opciones de cabina y las configuraciones de eje. Todo vehículo XT puede equiparse con cualquier motor de nueva generación con arreglo a las necesidades y requisitos de cada trabajo", ha comentado Lampinen.



Robustez y productividad Scania

Para comprobar de primera mano el funcionamiento de los nuevos camiones XT, Scania preparó una visita a su Demo Center en Södertälje donde los allí presentes pudieron experimentar el rendimiento, confort y manejo, entre otros aspectos, de los vehículos expuestos para la ocasión.

Además de la experiencia práctica, el equipo de Scania explicó a la prensa las diferentes características de su nueva gama XT. En este sentido, Anders Jensen, gerente técnico de consumo de energía de Scania Group, explicó las diferentes condiciones en las que trabaja el motor según el tipo de trabajo que se esté llevando a cabo en cada momento, lo que genera un consumo de combustible y producción de energía muy diferente.

Jensen insistió en la importancia de conocer las necesidades del cliente para que cada vehículo se adapte lo máximo posible a las condiciones en las que va a operar.

Para ello, Scania ofrece formación personalizada en sus centros donde cualquier conductor de un Scania, además de que el propio vehículo notifique reacciones acerca de la anticipación del conductor en materia de aceleración, frenado, etc., pueden recibir consejos sobre cómo mejorar la conducción, para hacerla más eficiente, a través de la aplicación Scania Fleet.

Una innovación a propósito de Scania Driver Services es que durante el año 2017 varios mercados han comenzado a ofrecer formación de conductores basadas en la aplicación, enfoque que también puede ser personalizado para las actividades de la construcción. La formación de conductores es un servicio arraigado en actividades de larga distancia en las que el foco se centra sobre todo en una conducción respetuosa con el medio ambiente y en la seguridad vial.

"Hemos tenido una respuesta muy buena al respecto" ha afirmado Lampinen. La conducción de un vehículo destinado a la construcción es más exigente que la de un vehículo de larga distancia en muchos sentidos. Los vehículos destinados a la construcción funcionan en varios entornos distintos, lo cual conlleva situaciones tan dispares como la conducción por autovías o por lugares donde no hay carretera. Si a esto le añadimos factores como el proceso de carga, el vertido de la misma, la sujeción de mercancías, la conducción fuera de carretera y otros factores con posible intervención humana, se puede dar uno cuenta de cuántas facetas entran en juego en la tarea."

Cadenas cinemáticas para todos los requisitos y aplicaciones

Hasta la fecha, se han incorporado a la nueva generación de camiones de Scania trece motores Euro 6 con potencias comprendidas entre 280 y 730 CV agrupados en tres familias de motores. Tras salir a la venta, les siguieron la mayoría de las configuraciones de eje y caja de cambios requeridas para personalizar vehículos destinados a la construcción, vehículos plenamente forestales y tractoras para transporte pesado en los que el foco se centra en características como la robustez y la productividad. Sea cual sea la cadena cinemática, Scania ofrece un consumo

Exija más a Hitachi

Zaxis-6/ZW-6.
Sin concesiones

HJM

Hispano Japonesa de Maquinaria®

Exija más sin renunciar a la eficiencia, a la productividad ni a la durabilidad. Con un amplio abanico de características de alta tecnología, las excavadoras Zaxis-6 y las cargadoras ZW-6 le ofrecen un ahorro en costes y un rendimiento líder en su clase. La excitante nueva gama -6 de Hitachi: diseñada y fabricada para cumplir con sus expectativas más exigentes.

HITACHI

Reliable solutions

Hispano Japonesa de Maquinaria, S.L. www.hjm.eu Pol. Ind. Bierzo Alto, Parcela E3-E4, 24318 SAN ROMÁN DE BEMBIBRE (León) / Delegación Centro: Avda. de Lyon, 1, 19200 AZUQUECA DE HENARES (Guadalajara) T: +34 902 210 350 F: +34 902 210 670
Distribuidor autorizado de Hitachi Construction Machinery

de combustible más eficiente, ayudando así a sus clientes a plantar uno de los cimientos más importantes para lograr el mejor ahorro de explotación total en la línea de rentabilidad.

En junio Scania expuso una generación completamente nueva de motores V8 de 16 L que ofrecen una reducción del consumo de entre el 7 y el 10 %, entre otras ventajas, en función del tipo de aplicación para el que se usen. La mejora en los motores V8 es atribuible fundamentalmente a las modificaciones correspondientes que se incorporaron a los motores 13 litros Scania cuando la nueva generación de camiones de Scania fue estrenada oficialmente en otoño de 2016.

La tercera gama de motores de Scania ha sido sometida a una revisión general incorporando sólidos motores de cinco cilindros y 9 L en tres niveles de potencia. En este caso, también es posible conseguir ahorros de combustible considerables del orden del 3 %.

Entre las nuevas características se encuentra un nuevo software de motor y una cámara de combustión reconfigurada. Un cambio importante radica en que la refrigeración del aceite está ahora controlada por termostato. Se contribuye así a un ahorro de combustible del 1 %, ya que por lo general se permite que el aceite mantenga una temperatura de funcionamiento superior. El ventilador de refrigeración va acoplado directamente al cigüeñal y el cambio a marchas superior no requiere un consumo energético intensivo.

El DC09 es un motor probado y fiable. Lleva mucho tiempo en la gama de Scania y ha sido sometido a varios cambios de generación, lo cual ha permitido que se mantenga en todo momento a la vanguardia del consumo y la manejabilidad. Dado que entrega 1700 Nm a 1050 rpm con una acumulación rápida de par desde el ralentí, demuestra un rendimiento de primera categoría en cualquier situación, desde aquella en que miles de vehículos de distribución portan pesadas cargas a otra en que múltiples vehículos destinados a la construcción cuentan con pesos técnicos de conjunto de alrededor de 30 toneladas y en los que se descubre que el DC09 es el tipo adecuado para este tipo de exigente funcionamiento. Sus destinatarios naturales son aquellos usuarios que precisan potencia, robustez y bajo consumo de un motor de seis cilindros, pero que por motivos como el peso no desean pasarse enteramente a un motor de dichas características.

Los actuales motores 320 y 360 biodiésel son, por tanto, los primeros en salir de la fábrica y les seguirán muchos otros motores de combustibles alternativos de Scania. Todos los motores Euro 6 diésel de Scania ya cuentan con la certificación para mezclas con hasta el 10 % de biodiésel en su configuración básica, sin que ello repercuta en los requisitos de mantenimiento.

Una flota competitiva

Ya en el centro de construcción de Scania, la compañía explicó a los asistentes cómo gestiona Scania su flota, así como los servicios que ofrecen al cliente. En este sentido, se ha destacado el sistema de gestión de flotas que permite conocer qué vehículo es el idóneo para el encargo. Así, el sistema busca qué camión y qué conductor pueden ir a realizar un nuevo encargo teniendo en cuenta: la distancia a la que se encuentra del mismo, el tiempo que va a tardar en llegar o el volumen de encargados que tiene cada camión. El principal objetivo es aumentar el tiempo de actividad total de la flota del cliente, a la vez que se mejora el control de costes y la predictibilidad.

Otro servicio es el de tacógrafo que permite conocer todos los datos del

11 PREMIOS potencia

Grupo TPI y la revista Potencia convocan los 11º Premios de Maquinaria de Obra Pública y los Premios de Obras y Proyectos

PREMIOS POTENCIA DE OBRAS Y PROYECTOS

- VÍAS TERRESTRES
- TÚNELES
- PUENTES
- OBRAS URBANAS
- DEMOLICIÓN
- ACCIÓN MINERA

PREMIOS POTENCIA DE MAQUINARIA DE OBRA PÚBLICA

- EQUIPOS PARA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS
- IMPLEMENTOS Y REPUESTOS
- PERFORACIÓN, CIMENTACIÓN Y MINERÍA
- ELEVACIÓN Y MANIPULACIÓN
- EQUIPAMIENTO AUXILIAR
- EQUIPOS COMPACTOS
- DEMOLICIÓN
- PREPARACIÓN Y TRATAMIENTO DE ÁRIDOS, RCDS, CEMENTOS Y HORMIGÓN
- MOVIMIENTO DE TIERRAS SOBRE RUEDAS
- MOVIMIENTO DE TIERRAS SOBRE CADENAS

Toda la información, bases de los premios e inscripción de candidaturas en: www.premios2017.potenciahoy.es.

PATROCINADOR PREMIOS MAQUINARIA

SMOPYC 2020

FERIA ZARAGOZA

PATROCINADORES PREMIOS DE OBRAS Y PROYECTOS

Barloworld Finanzauto CAT — VÍAS TERRESTRES

Husqvarna — DEMOLICIÓN

CASE CONSTRUCTION — OBRAS URBANAS

SANDVIK — TÚNELES

COLABORADORES

RITCHIE BROS. Auctioneers

ANMOPYC Asociación Española de Fabricantes de Maquinaria de Construcción, Obras Públicas y Minería

seopan Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras

TPI
www.grupotpi.es

potencia
www.potenciahoy.es

Marc y Alex Márquez traen la gama XT a España

La Cantera Anía de Calatorao (Zaragoza) acogió la presentación de los nuevos camiones XT de Scania, y lo hizo con dos invitados curtidos en motores. Los hermanos Marc y Álex Márquez, pilotos de MotoGP, participaron en la presentación e incluso condujeron algunos de estos camiones.

"Hace un año en Scania me dieron la oportunidad de probar el vehículo de larga estancia, una experiencia brutal. Ahora con la nueva gama XT, todo lo que tenga motor y lleve gasolina lo intentamos probar", señaló Marc en la rueda de prensa. Por su parte, Álex señaló que "Scania nos lleva el 'motorhome' a todos los circuitos de Europa. Es nuestra segunda casa, algo muy importante para nosotros". Asimismo, Marc Márquez recordaba que su padre trabajó durante muchos años en el mundo de la construcción y el campo: "Por mi padre he podido conducir camiones, excavadoras… Y lo que más me sorprende es cómo ha mejorado su comodidad en todos estos años".Con maquinaria de Hidromek de apoyo (entre otros equipos pudo verse en acción la nueva pala cargadora HMK 640WL de la firma turca), la nueva gama de conducción de Scania tuvo su puesta de largo en la Cantera de mármol de Anía. La firma aprovechó la próxima celebración del Gran Premio de Aragón de motociclismo.

Marc y Álex Márquez.

vehículo que recoge el equipo. Así es más sencillo ver cuántas horas lleva de trabajo cada conductor y en qué tiempos está realizando el mismo.

Asimismo, Scania Fleet Care cuida de la flota, independientemente de las marcas o la antigüedad y se asegura de que todos los vehículos estén en perfecto estado. De esta forma, los expertos analistas realizan un seguimiento de los datos de su empresa y taller para identificar las causas de las paradas no planificadas. Además, Scania Fleet Management ha sido objeto de una ampliación con una función de seguimiento de remolques, Scania Trailer Control. Permite que las empresas de transporte accedan a datos de importancia tales como la posición y la temperatura de la zona de carga, lo cual es sumamente relevante para todo tipo de transporte refrigerado, directamente desde el portal de Scania Fleet Management.

Por otro lado, gracias a Scania One, canal comercial creado recientemente para ofertas de servicios digitales de Scania, los clientes pueden acceder a los servicios propios de Scania por medio de tabletas Android. Así, se consigue que la interacción digital con Scania sea más sencilla y genere las condiciones que favorecen la rentabilidad sostenible.

Además, en su versión de lanzamiento, Scania One contiene Scania Fleet Management, el sistema de supervisión y análisis en tiempo real que asiste a los transportistas con, por ejemplo, la planificación de flotas proporcionando datos de posición y requisitos de mantenimiento. Entre otros ejemplos de aplicaciones figura *Guide me*, versión digital del manual de funcionamiento que emplea realidad aumentada para facilitar el acceso rápido del conductor a información sobre diversas funciones del vehículo, y *Check before drive,* lista de comprobación digital previa a la conducción e independiente de las marcas.

Cabinas serie P: versatilidad superior

Una vez presentados los modelos de cabina R y S y algunos de cabina G, se añaden modelos de cabina P. Con

todas las cabinas incorporadas a la gama de Scania es posible hacer el pedido de varias alturas de techo y versiones para la nueva generación de camiones. Todo ello es posible gracias al ya mencionado sistema modular a través del cual Scania ha sido capaz de crear un número casi ilimitado de variantes de camión, adaptadas a las necesidades específicas de cada cliente.

Además, consta de seis variantes de cabina desde la CP14L con techo bajo (especialmente diseñada para proporcionar el espacio necesario encima de cabina destinado a posibilitar el avance de la carrocería) hasta la CP20H para quienes desean cómodos interiores, una menor tara del vehículo y escalerillas de acceso más bajas junto con una cabina de montaje inferior en relación con el chasis del vehículo.

El nuevo diseño de la cabina P equipada con techo bajo presenta la misma altura libre interior que la de una cabina P perteneciente a la generación anterior, mientras que los modelos CP17N o CP20N proporcionan una cabina cuya altura libre interior es 10 cm mayor que en las versiones anteriores.

En nuestra empresa hemos aprendido a hacer las cosas de otra forma. Con el Renting Flexible de Northgate

¿por qué comprar si puedo alquilar?

Northgate es su solución.

El único renting en el que sólo pagará por lo que usa.

SIN PERMANENCIA
Podrás devolver tu vehículo cuando quieras, a partir de un mes, sin penalizaciones.

RÁPIDO
Tu vehículo, operativo en un plazo de 48 horas.

CERCA
Siempre cerca de tu negocio, con la mayor red de delegaciones del renting nacional para ayudarte.

VEHÍCULO DE SUSTITUCIÓN
Tantos vehículos de sustitución como necesites. De la misma categoría.

TODO INCLUIDO EN UNA SOLA CUOTA:
• Mantenimiento y revisiones • Seguro a todo riesgo sin franquicia • Asistencia 24h • Cambio de neumáticos • Impuestos de matriculación y circulación • Tasas de ITV

900 92 12 12 | www.rentingparapymes.com

NORTHGATE
El Renting Flexible

La primera excavadora de Hyundai de 120 toneladas desembarca en Europa

Démolition et terrassement XL Sàrl de Nidderkuer, Luxemburgo, ha utilizado la excavadora de mayor capacidad de Hyundai, la R1200-9, con un peso operativo de 120 toneladas, en las tareas de demolición llevadas a cabo en el corazón financiero de la ciudad de Luxemburgo desde marzo de 2017. Esta es la primera máquina Hyundai de este tamaño vendida en Europa.

El enorme lugar de trabajo, una vez finalizado, acogerá las nuevas oficinas del Bank of China. Situado en el cruce del Bulevar Royal y la calle Notre Dame, la enorme excavadora se utiliza para romper las bases de hormigón reforzado con un martillo hidráulico de siete toneladas. La primera tarea en la que participará es en la construcción de un parking subterráneo de 35 metros de profundidad y 6 plantas.

HMB, el distribuidor de equipamiento de construcción en Bélgica y Luxemburgo, es el primer distribuidor europeo en vender la R1200-9. Paul Verbiest y Tom Haesevoets, propietarios de HMB, hablaron acerca del acuerdo: "El Sr. Carlos Alberto Rodrigues de Sousa, propietario de Démolition et terrassement XL Sàrl, vino a vernos a Bauma (Múnich, Alemania) en 2016, donde cerramos el acuerdo. El Sr. de Sousa ya estaba familiarizado con la gama de Hyundai y cuenta con 12 máquinas Hyundai en su flota. Para este proyecto especial estaba buscando una máquina de gran tamaño que pudiera completar la tarea.

Volvo CE culmina la venta de su concesionario en Gran Bretaña

Después de un período de consulta de los empleados, Volvo Construction Equipment ha concluido la venta de su concesionario de Volvo Construction Equipment GB al distribuidor SMT, a través de su filial recientemente establecida, Services Machinery & Trucks Ltd.

Volvo Construction Equipment ha completado la desinversión de su concesionario británico a SMT. El acuerdo anunciado anteriormente, yfirmado el 4 de julio, fue seguido por un período de consulta de los empleados, y entró en vigor el 31 de agosto. La venta incluye los derechos de distribución de las máquinas de equipos de construcción de marca Volvo, recambios y psotventa en Gran Bretaña, así como la sede de Gran Bretaña en Duxford, Cambridgeshire, sus operaciones en todo el país, la mayoría de los activos y la transferencia de todos los empleados. La estructura de gestión existente se mantiene.

SMT es ya un socio de distribución de Volvo Group, distribuidor de productos y servicios de Volvo CE en Holanda, Bélgica y Luxemburgo, así como 18 países africanos, entre ellos Argelia, Marruecos y Nigeria. Como parte del grupo SDA Holding, SMT tenía ingresos en 2016 superiores a 350 millones de euros y es socio de distribución de otras compañías del Grupo Volvo.

¡Reserve ya su ejemplar!

SUSCRÍBASE AHORA Y ASEGURE LA RECEPCIÓN DE SU REVISTA TODOS LOS MESES POR SÓLO

120€

IVA y gastos de transportes incluidos.

INFORMACIÓN ÚTIL Y RENTABLE PARA SU NEGOCIO

Toda la información sectorial destacada, análisis, opinión, mercados, novedades y oportunidades comerciales, amplios reportajes, especiales y mucho más en cada número.

Suscribiéndose se ahorrará el coste de las ediciones especiales y recibirá cómodamente la publicación en su dirección postal. Además, tendrá acceso gratuito a la versión on line.

Solicite ya su suscripción:

91 339 67 30

www.grupotpi.es/suscripciones

suscripciones@grupotpi.es

TPI Edita, SA. Dpto. Suscripciones. Avda. Manoteras 26, 3ª planta. 28050 Madrid

CASA ANDREEA

ARROCES Y MARISCOS

Mucho más que un arroz

Calle Padre Claret, 10
Tel: 915458069

ARROCES CASA ANDREEA MARISCOS

TE AYUDAMOS
A CONSTRUIR
EL MEJOR
FUTURO
ALQUILER DE MAQUINARIA PARA LA CONSTRUCCIÓN
Alquiler a medida, al mejor precio
En 24 horas disponible en obra
Flota superior a 700 máquinas
Gran variedad de marcas y productos
Reduce costes y tiempo en ejecución de obra
Movimientos de tierra · Excavación · Compactación · Manipulación y Elevación · Construcción
Carrer del Plà, 4
Vilanova del Vallès · BCN
Tel. 93 845 61 00
www.moicanorent.com
RENT
MOICANO

PREMIOS
potencia
Máxima visibilidad para
el producto y la marca
Participa
Es gratis
TPI | Grupo
Consúltenos sin compromiso
teléfono 913396730
info@grupotpi.com
www.grupotpi.es

Kayati
PRESENTA LA ALTERNATIVA AL EXPLOSIVO
CRASDEMOL
CEMENTO EXPANSIVO
20 AÑOS
FABRICADO POR
Kayati
DESMONTE EN CARRETERAS
DESMONTE EN ACCESO DIFÍCIL
DESMONTE ENTRE EDIFICACIONES
DESMONTES SUBMARIOS
RACIONALIDAD Y SIMPLIFICACIÓN EN DEMOLICIÓN
SIMPLEMENTE CARGAR Y ESPERAR
NO REQUIERE AUTORIZACIÓN SU USO
OFERTAMOS m³ DEMOLIDO
Kayati
Calle A, nº 5 - Pabellón 1
Polígono Industrial San José de los Llanos
01230 NANCLARES DE LA OCA (ÁLAVA)
Tel.: 945 135 626 - Fax: 945 130 592
kayati@kayati.com - http://www.kayati.com

FILTROS
cartés
Especialista global en filtración
WIX
XD
STEP FILTERS
HC6016
OIL FILTER
W 1323
MANN FILTER
Explora en la filtración,
de la mano del especialista
1 MILLÓN
DE FILTROS
EN STOCK
8 MILLONES
DE CRUCES
DE REFERENCIAS
Madrid · Barcelona · Sevilla · A Coruña · cat@filtroscartes.com · 902 300 360 · www.filtroscartes.es

Indices
de anunciantes

Ascendum	5
Autosur de Levante	7
Betonblock	45
Blumaq	Interior de portada
Centrocar	11
Cohidrex	31
Corinsa	23
Díez Alonso	25
Dofi	35
Etesa	3
Hispano Japonesa de Maquinaria	49
Husvarna	21
Imprefil	33
Interpart	37
Komatsu	Portada
Kubota	15
La Parrilla de Juan Adán	56
MB Crusher	39
Northgate	53
Olipes	29
Recambios Moicano	Interior de contraportada
Recinsa	13
Tallers Angel Roig	Contrarpotada
Wacker Neuson	43

www.profesionaleshoy.es

El único portal profesional actualizado 24x7x365

PARA CONSEGUIR EL ÉXITO **LAS PIEZAS SON CLAVE**

EXPERTOS EN RECAMBIOS, SIN INTERMEDIARIOS

- Garantizamos el mejor precio
- Sin intermediarios
- Primeras marcas
- Entrega en 24 horas
- 30 años de experiencia

Carrer del Plà, 4
Vilanova del Vallès · BCN
Tel. 93 845 61 00
www.moicano.com

RECAMBIOS MOICANO

TALLERS ANGEL ROIG, s.l.

CTRA. N-II, KM. 448 – 25181 SOSES (LLEIDA) – Tel. 973 797155
Fax 973 797150 – E-mail: angelroig@talleresangelroig.com
NUEVA Pag. Web: talleresangelroig.com

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LIEBHERR