



DYNAPAC PRESENTA CUATRO NUEVAS FRESADORAS EN FRÍO

Tras el éxito obtenido durante la primera fase de lanzamiento, en el año 2001, Dynapac completa su programa de fresadoras en frío. Con la PL-2000 en sus tres variantes y la pequeña PL350S, esta firma introduce cuatro nuevos modelos en su gama compacta, con diferentes pesos, potencias y profundidad de corte, que cubren diferentes anchos de corte, desde medio metro hasta un metro.

Las nuevas fresadoras Dynapac presentan muchas características diferenciadoras, caso del eje de dirección con un diseño único, que asegura el contacto total y constante de las ruedas con el suelo; el sistema de control PLC por ordenador, que permite controlar, de un vistazo, todas las funciones de la máquina; el sistema electrónico antideslizamiento de reparto electrónico del esfuerzo de tracción; el tanque de agua de PVC; el tambor de fresado con picas estándar que se pueden encontrar en el mercado, etc.

Fresadora en frío de un metro de descarga trasera

La fresadora PL1000RS, desarrollada para un fresado económico de asfalto y pavimentos de hormigón en obras de tamaño mediano o trabajos de mantenimiento de carreteras, tiene un metro de ancho de trabajo y una profundidad de corte máxima de 250 mm. Esta compacta fresadora, con tracción a las cuatro ruedas, incorpora un tambor de corte accionado mecánicamente y con un motor Cummins de seis cilindros de 175 CV de potencia. El sistema de descarga de material trasero es fácil de desmontar para trabajos en áreas estrechas y el estabilizador trasero derecho puede ser plegado para cortes a lo largo de bordillos.

Inversiones en conservación (en miles de euros)				
Comunidad / Año	2000	2001	2002	2003
Andalucía	164.447,03	222.674,29	252.903,00	243.727,00
Aragón	54.582,12	57.111,30	75.959,00	74.042,00
Asturias	28.701,29	39.778,46	33.690,00	39.220,00
Baleares	22.778,36	24.166,70	62.714,00	34.261,00
Canarias	9.495,09	10.378,32	82.597,00	85.040,00
Cantabria	14.600,39	25.111,49	17.595,00	23.909,00
Castilla-La Mancha	61.651,82	93.699,27	96.987,00	93.448,00
Castilla y León	94.480,15	172.860,91	195.167,00	205.637,00
Cataluña	174.747,21	238.884,34	141.296,00	133.681,00
Extremadura	20.489,52	21.081,17	21.519,00	21.308,00
Galicia	140.258,20	100.067,59	119.480,00	125.751,00
Madrid	85.077,41	78.635,58	77.865,00	80.979,00
Murcia	26.218,71	26.217,72	27.810,00	33.733,00
Navarra	24.202,76	24.743,67	27.270,00	29.659,00
País Vasco	55.924,27	66.054,62	64.723,00	84.813,00
La Rioja	14.792,59	15.480,50	8.521,00	11.522,00
Comunidad Valenciana	67.457,60	72.139,48	84.608,00	68.619,00
Ceuta	1.543,74	1.030,41	538,00	775,00
Melilla	2.277,84	1.418,39	1.773,00	1.515,00

Fuente: Ministerio de Fomento y Asociación Española de Carretera

e-maquinaria

Una característica sobresaliente de este equipo es la patentada suspensión de las ruedas en el eje delantero que garantiza un total contacto de las ruedas con el suelo en cada situación de fresado. Un único sistema anti-deslizamiento, controlado electrónicamente, garantiza la mejor tracción. Un gran depósito de agua (1.100 l) y de combustible (340 l) reducen el tiempo de rellenado. Gracias al nuevo sistema de tambores intercambiables, la unidad puede ser equipada con tambores más pequeños haciendo de esta una máquina realmente versátil. El fácil acceso al motor, así como a los componentes hidráulicos y eléctricos, son otras características satisfactorias de todas las fresadoras Dynapac.

Fresadora compacta en frío

La extremadamente manejable y potente PL-500/16S se ha convertido en una herramienta indispensable para cualquier compañía de construcción de carreteras. Con su ancho de corte de 500 mm y su profundidad de corte de 160 mm, esta potente y compacta fresadora puede usarse en trabajos de mantenimiento de carreteras, en áreas reducidas, cruces de fresado y cortes alrededor de alcantarillas. La nueva fresadora en frío Dynapac equipa un tambor de corte manejado hidráulicamente. Para un espaciado y fácil mantenimiento, la caja de corte está diseñada como un componente separado, con rígidos protectores laterales y buen acceso a los rociadores de agua. Una importante característica al desarrollar este nuevo modelo ha sido la excelente visibilidad sobre el borde del corte, la parte delantera lateral y sobre la cinta trasera.



Dynapac ofrece un destacable sistema de descarga trasera, con dos posibilidades, bien con una cinta de un metro para descargar el material fresado en un pequeño dúmper, o bien con una larga cinta para transportar el material hasta un camión. Inicialmente, la nueva fresadora en frío esta disponible en una versión de tres ruedas que, combinada con la nueva geometría de dirección y un ángulo de giro de 80° a cada lado, proporciona un fácil y cómodo manejo. Como estándar en todas las fresadoras compactas Dynapac, el estabilizador trasero derecho puede ser plegado para el fresado a lo largo de bordillos o junto a paredes. El gran depósito de agua, de 400 litros, está hecho de plástico para facilitar su limpieza. Esta compacta fresadora en frío es accionada por un motor de cuatro cilindros Cummins, refrigerado por agua de 4,5 litros, con una potencia de 100 CV.



Una apuesta segura con garantías

Luís Morral, consejero delegado de Dynapac Iberia, ha subrayado el valor añadido que proporcionan las nuevas fresadoras: "Contamos con un equipo profesional de asistencia técnica apoyado por nuestros compañeros de fábrica que diseñan las máquinas y cuentan con una gran experiencia en estos modelos de máquinas. La confianza en nuestro propio personal, así como el gran apoyo al producto, nos hacen confiar plenamente en nuestros productos. Las fresadoras Dynapac presentan muchas novedades y características diferenciado-

e-maquinaria

ras. Entre todas ellas podríamos destacar: el eje de dirección con un diseño en paralelogramo para asegurar el contacto total y constante de las ruedas con el suelo; el sistema de control PLC por ordenador, permitiendo controlar con un simple vistazo todas las funciones de la máquina; el sistema electrónico anti-skid de reparto electrónico del esfuerzo de tracción; el tanque de agua de PVC; el tambor de fresado con picas estándar que se pueden encontrar en el mercado, etc.”.

El consejero delegado de Dynapac Iberia ha explicado la previsión de mercado para los próximos meses: “Los clientes potenciales de este tipo de máquinas son todas las empresas dedicadas a la construcción y mantenimiento de carreteras. Muchas de ellas ya son usuarias de nuestros productos (rodillos tándem, rodillos de neumáticos, extendedoras) y estamos seguros que aprovecharán esta oportunidad para tenernos como proveedores también en este sector. Las empresas de alquiler de maquinaria podrán encontrar en los modelos ligeros un producto muy interesante para poder ofrecer a sus clientes. También las empresas especializadas en el fresado de pavimentos tienen ahora más opciones de elección”.



3.000 millones de euros en conservación

El lanzamiento de Dynapac Iberia coincide con la necesidad de mantenimiento de las carreteras españolas. Según datos de la Asociación Española de la Carretera (AEC) la red viaria española necesita una inversión mínima de 3.011 millones de euros para alcanzar un nivel adecuado de conservación (ver Tabla).

Red de carreteras según competencia				
Unidad: Kilómetros				
Años	Red Nacional Total	Red a cargo del Estado	Red a cargo de Com. Autónomas	Red a cargo de Diputaciones y Cabildos
1990	156.172	20.498	70.946	64.728
1991	156.974	20.591	71.288	65.095
1992	158.324	21.305	71.561	65.458
1993	159.630	21.576	72.082	65.972
1994	162.196	22.536	72.565	67.095
1995	162.617	22.926	72.553	67.138
1996	162.100	23.131	72.166	66.803
1997	162.795	23.397	72.444	66.954
1998	163.273	23.842	70.574	68.857
1999	163.769	24.124	71.080	68.565
2000	163.557	24.105	70.873	68.615
2001	163.799	24.458	70.854	68.487
2002	164.139	24.641	69.459	70.039
2003	164.584	24.857	70.270	69.457
2004	165.152	25.155	70.501	69.496

Fuente: D.G. Carreteras (Mº de Fomento), Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos y elaboración propia.

(1) Red a cargo del Estado. Se elabora en este año un nuevo inventario.

e-maquinaria

Esta deficiencia en el estado de conservación de nuestras carreteras se debe fundamentalmente al incremento del volumen de tráfico, que entre 1995 y 2000 fue del 29%. Especial incidencia tiene también el tráfico de vehículos pesados, cuyo aumento supuso el 37% en el mismo período. Pero a pesar de que cada vez hay más coches y camiones circulando, las inversiones destinadas a la red del Estado y a la red autonómica no aumentan. Según Jacobo Díaz, director técnico de la AEC, en la actualidad el mayor porcentaje de inversión se está destinando a la construcción de nuevas carreteras en España, pero, en un corto período de tiempo, se deberá llegar a una estabilización de la red de carreteras. Será entonces cuando España deberá invertir más en mantenimiento si quiere asemejarse a la calidad de conservación que tienen otros países europeos.

Firmes: los peor conservados

Del total de la inversión que necesitan las carreteras, el 93% (2.795 millones de euros) deberían destinarse al mantenimiento de los firmes, ya que han empeorado significativamente desde 1999. La Red de Carreteras del Estado, formada por 24.105 km, es gestionada directamente por el Estado, a través de la Dirección General de Carreteras (DGC).

El Estado es el responsable de la planificación estratégica global de la Red. De esos 24.105 km, 1.743 son autopistas de peaje gestionadas con arreglo a una fórmula concesional, mientras que los 22.362 restantes son gestionados directamente por el Estado a través de la DGC.

Para las autopistas gestionadas por empresas privadas en régimen de concesión, el Estado elabora un anteproyecto junto con los necesarios estudios económico-financieros. Sobre dicha base, se realiza un concurso, siendo el adjudicatario el responsable de la oferta más ventajosa en su conjunto (aspectos técnicos, económico-financieros y de tarifas). La empresa adjudicataria es la responsable de diseñar,



construir y explotar la autopista durante el periodo de concesión (estipulado en el contrato), para lo cual debe asegurar toda la financiación necesaria. El cobro del peaje es la fuente de ingresos mediante la cual el concesionario cubre la financiación, los gastos de explotación y la amortización del capital, así como su remuneración.

Todos los gastos de inversión y operativos, necesarios para la gestión de los 22.362 kilómetros que lleva directamente la Dirección General de

Carreteras se financian mediante los Presupuestos Generales del Estado. A través de dicha fuente se incorporan los fondos de la Unión Europea, que cofinancian ciertos proyectos (fundamentalmente Fondo de Cohesión y FEDER).