

# ¿Nos preocupan realmente las emisiones?



**José Antonio Soto**  
Vocal de la revista  
Asfalto y Pavimentación  
@soto228pepe

Repasando el contenido de las comunicaciones presentadas dentro de las XII Jornadas de ASEFMA sobre “Impacto de la conservación de carreteras en las emisiones de CO<sub>2</sub>”, en donde el tema central no fue otro que la otra gran batalla, sostenibilidad, en la que se ha embarcado ASEFMA, llama la atención que se hayan presentado únicamente seis comunicaciones al premio de “Mejores prácticas ambientales”.

Matizo en el párrafo anterior la palabra “prácticas” porque de los seis trabajos presentados, dos son tesis doctorales, magníficas, dos corresponden a empresas asfalteras, una a una consultora líder en desarrollo de productos para las carreteras y solo una constructora de carreteras.

No ocurre lo mismo con las más de treinta comunicaciones libres presentadas, casi todas relacionadas, en mayor o menor grado, con el tema central de las jornadas en lo relativo a técnicas menos contaminantes que utilizan materiales y procesos de fabricación que nos permiten tener la esperanza de una mejora importante en cuanto a las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Si esto fuese una novedad estaríamos de enhorabuena pero desgraciadamente son muchos lustros hablando de estas técnicas en donde la utilización de NFUs, mezclas a menor temperatura, reciclados con tasa de RAP importante, pavimentos descontaminante etc. y todo sigue igual.

Efectivamente se han hecho algunas obras, en algún caso solo tramos de ensayo pero si estuviéramos realmente interesados, en estos momentos, serían muchas las obras que se proyectasen con estas soluciones.

Visto lo visto desde que se empezaron a desarrollar estas tecnologías nos deberíamos plantear tres preguntas:

- ¿Le interesa al sector del asfalto estas tecnologías?
- ¿Les interesa a las diferentes administraciones de carreteras?
- Y si les interesa, ¿están nuestras “fatigadas” carreteras preparadas para recibir estas tecnologías?

A la primera pregunta la respuesta es afirmativa y ahí están las comunicaciones libres presentadas, no solo en las Jornadas de ASEFMA, sino en cualquiera de los múltiples congresos de carreteras que se hacen a nivel nacional e internacional. Podemos constatar, además, que casi todas las obras en donde se han utilizado productos o técnicas en las que las emisiones de CO<sub>2</sub> se reducen, con respecto a las convencionales, han sido propuestas por las empresas constructoras. Naturalmente siempre hay excepciones y hay ciertas administraciones que siempre han estado del lado de las innovaciones en materia de medio ambiente.

En cuanto a la segunda pregunta, solo hay que mirar el presupuesto utilizado en conservación de pavimentos de carreteras durante los últimos años. Si, como ya se ha demostrado, con una buena conservación de carreteras disminuyen las emisiones de CO<sub>2</sub>, ¿por qué se dedica un presupuesto tan bajo en la conservación de nuestras carreteras? Si conservar adecuadamente nuestras carreteras supone una reducción en la emisión de CO<sub>2</sub> y no se invierte en Conservación, por esta regla de tres a las Administraciones de carreteras no les importa que aumenten las emisiones como tampoco les importa tener que pagar en concepto de los derechos de emisión. Hace unos meses, el periódico El País publicó un editorial sobre el nuevo record de CO<sub>2</sub> en donde “España no destaca por aplicar políticas decididas de lucha contra el cambio climático y es urgente rectificar estas nefastas políticas”

Como respuesta a la tercera pregunta, tendríamos que ser cautos al colocar estas tecnologías sobre pavimentos muy deteriorados y sobre todo proyectarlas adecuadamente ya que técnicas muy válidas se han puesto en entredicho por no saber exactamente su utilidad o por no proyectarlas ni aplicarlas correctamente.

## ¿Nos preocupan realmente las emisiones?

La conclusión es que no es mucha la preocupación de nuestras administraciones de carretas por el medio ambiente y en particular por la disminución de emisiones de CO<sub>2</sub>. Se conserva poco, no se utilizan, tanto como se debiera, técnicas como mezclas a menor temperatura, el uso en mezclas asfálticas de NFUs, mezclas Sonoreductoras en ciudades, modelos de conservación de pavimentos, reciclados de todo tipo, no solo en frío, disminución de espesores con materiales de mayor calidad etc.

No vamos a dar números sobre la disminución de toneladas de mezcla asfáltica fabricada en los últimos años ni tampoco lo que ha supuesto en despidos de personal por la poca actividad en el sector del asfalto, si a esto añadimos que el impacto ambiental no importa demasiado, llegamos a la conclusión que mientras las diferentes administraciones no cambien de forma de actuar y desvíen más presupuesto para la conservación de nuestras carreteras, éstas van a pasar de ser uno de los pilares del bienestar social a ser una carga que afectará directamente a la calidad de vida de los ciudadanos de una forma muy negativa.

#65

### AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“Los pavimentos asfálticos son adaptables a nuevos sistemas de carriles para recarga en marcha de vehículos eléctricos”

(Tribuna Peter Grass, número 26)

#INGENIERÍA