

# En ruta hacia una economía circular



**Julio Vaquero**  
Presidente del Comité de Firms  
Asociación Técnica de Carreteras

 @jvaqgar

En Ruta Hacia una Economía Circular es el lema elegido para el Simposio Nacional de Firms 2018 (SNF2018) que se celebrará en Madrid el próximo mes de octubre, poniendo fin a una “sequía” técnica de 10 años en esta materia y con una decidida vocación de continuidad para que el Sector pueda contar con encuentros periódicos entre profesionales de la carretera y, más concretamente, de los expertos en firms.

Los efectos del paso del tiempo y de una profunda crisis económica que ha afectado con especial fuerza al sector de la construcción y, por ende, al de la carretera, nos obligan a reinventarnos y a empezar prácticamente de cero.

Las empresas y las administraciones han sufrido un innegable efecto de descapitalización “técnica”. Se han perdido profesionales y técnicos en las empresas, y efectivos en las administraciones que han visto como los cuerpos especializados, como por ejemplo el de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado, han sufrido un intenso proceso de envejeciendo y de reducción de sus efectivos por falta de reposición.

Esta situación, afortunadamente, está cambiando y es un aliciente para tratar de hacer las cosas mejor ya desde el principio.

Y el principio puede, por qué no, comenzar con el SNF2018 auspiciado técnicamente por el Comité de Firms de la Asociación Técnica de Carreteras (ATC), un fiel reflejo de lo que puede ser una actividad colaborativa. Este Comité, que había llegado a tener más de 100 miembros, atravesó un largo periodo de inactividad hasta que se renovó su presidencia y su secretaría, poniendo a su frente a un miembro

de la Administración y a otro del Sector de la Carretera, ambos con un claro objetivo común: mejorar e impulsar la técnica de firms.

A día de hoy este Comité cuenta con 9 grupos de trabajo activos y más de 50 profesionales aportando su buen hacer de manera desinteresada.

Y esta motivación es patente que existe en el Sector de la Carretera que está deseando participar y hacer “cosas nuevas”, y buena muestra de ello ha sido la excelente acogida que la celebración del SNF2018 ha tenido entre la comunidad técnica, con el envío de más de 110 resúmenes y la concreción final en 75 comunicaciones escritas.

El lema elegido para el Simposio tiene dos aspectos fundamentales. El primero, la economía circular, un concepto que cada vez va calando de forma más profunda en nuestra Sociedad que cada día es más consciente de la necesidad de realizar un consumo responsable de los recursos, y tratar de conseguir el máximo aprovechamiento de éstos a través de su valorización cuando han llegado al final de su vida útil.

El segundo, es tomar conciencia de que son más las cosas que desconocemos que las que sabemos, y que todos iremos aprendiendo de nuestros errores y aciertos en ese camino que nos llevará hasta una plena y responsable utilización de los recursos: En Ruta hacia una Economía Circular.

El objetivo principal del SNF2018 es cuestionarse las cosas, no dar nada por hecho, incitar a la curiosidad, marcar retos que podamos alcanzar y fijarnos unos plazos para ello. Y, por supuesto, motivar a los más jóvenes de entre nosotros para que den un paso adelante y se impliquen en estos temas que, en un futuro no muy lejano, deberán pilotar ellos.

¿Son válidos los métodos de dimensionamiento que hemos empleado hasta hoy para los firms?

¿Responden los modos de fallo a los modelos que hemos planteado?

¿Para cuantos años debería dimensionarse un firme? ¿Y su refuerzo?

¿Conocemos el espectro de tráfico que circula por nuestras carreteras? ¿Y su efecto equivalente sobre los firms?

¿Estamos preparados para las carreteras del futuro?

El futuro de los firmes de nuestras carreteras está en nuestras manos y la suma de todos será importante para alcanzar los mejores resultados. Pero para ello debemos trabajar de forma coordinada, con unos objetivos claros y definidos a todos los niveles:

- en la formación de operadores de equipos, de encargados, de técnicos de producción, de responsables de laboratorio, de responsables de oficinas técnicas, de profesores universitarios.....;
- en el aumento de los recursos dedicados a los proyectos, en el convencimiento de que son la clave para alcanzar los mejores resultados;
- en la licitación de las obras con ofertas que representen bajas moderadas (6-7%) haciendo realidad lo que ya está escrito en la reglamentación europea de que no sólo deben valorarse aspectos económicos. Tenemos sobrada experiencia que la “baratura” suele ser la opción más cara y menos eficiente;
- en la investigación orientada a la resolución de problemas reales, sin que el objetivo principal sea la obtención de

ayudas y financiación para mantener la operativa de los equipos y empresas creadas alrededor de la I+D+i, etc.

Las soluciones técnicas no deben ser antagónicas sino complementarias. Debemos dejar de hablar de soluciones blancas frente a soluciones negras o de soluciones en caliente frente a soluciones en frío, por poner un ejemplo. Cada una de ellas tendrá sus ventajas y sus inconvenientes, sus fortalezas y debilidades, nuestra habilidad debe ser utilizar lo mejor de cada una de ellas.

Ante la opinión de algunos de que los firmes “estaban muertos”, que ya se había inventado todo lo que había que inventar en esta materia, se abre ante nosotros un nuevo panorama apasionante en el que todavía queda mucho por descubrir y, por supuesto, mucho tiempo para tener que escribir su último capítulo, y lo mejor de todo ello es que nosotros podemos ser, si nos lo proponemos, los protagonistas de este bella historia.

No me queda más que despedirme de los lectores de Asfalto y Pavimentación con un “hasta pronto” pues estoy seguro que muchos de ellos participarán en esta aventura y en este SNF2018.

#70

### AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“Los huecos superficiales (macrotextura) de mezclas asfálticas como las BBTM-B las convierten en óptimas capas de rodadura por su drenabilidad, adherencia y durabilidad” (Sobreestimación de huecos en mezclas discontinuas para capas de rodadura. El caso BBTM 11B)

#INGENIERÍA