



El acuerdo verde europeo

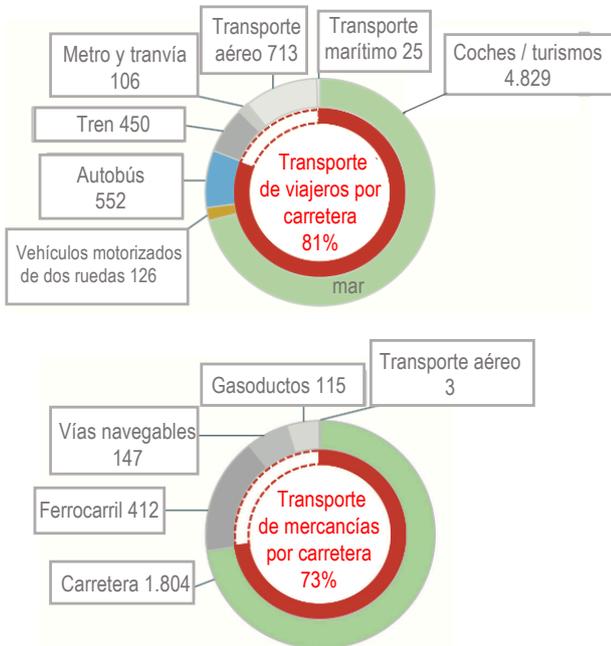
Las contribuciones de la industria del asfalto a la neutralidad climática y a la preservación del medio ambiente de Europa



**Manifiesto de
EAPA y ASEFMA**

La reducción de las emisiones de CO2 forma parte de la política europea y mundial. El objetivo de la Comisión Europea, bajo la dirección de la nueva presidenta Ursula von der Leyen, es reducir un 55% las emisiones para 2030 y no limitarse al objetivo del 40% que recoge el Acuerdo de París. De hecho, von der Leyen quiere que Europa se esfuerce más y se convierta en el primer continente climáticamente neutro.

El sector del transporte es uno de los que mayor cantidad de CO2 produce. Las carreteras europeas soportan el 81% del transporte de pasajeros y el 73% del transporte de mercancías. Considerando que más del 90% de ellas están cubiertas de asfalto, la industria europea del asfalto es un agente clave para alcanzar la neutralidad climática y, de hecho, ya está desarrollando varias líneas de actuación para conseguirlo.



Transporte de pasajeros y de mercancías en EU-28 en 2016 según el medio (en miles de millones de pasajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro). Fuente: CE.

Los principales desafíos, beneficios y propuestas de la industria del asfalto para la nueva administración de la UE se pueden clasificar en tres pilares fundamentales:

1. Descarbonización del transporte por carretera

Desafío: las emisiones del transporte por carretera han aumentado desde 1990 y actualmente representan una quinta parte del total de las emisiones de CO2 de la UE. En los últimos años, la UE ha establecido objetivos vinculantes para automóviles y vehículos comerciales con el objetivo de reducir de forma constante y estable sus emisiones. Para cumplir estos objetivos, se ha asignado una cantidad importante de recursos económicos de fuentes públicas y privadas con el fin de desarrollar vehículos que produzcan emisiones cada vez más

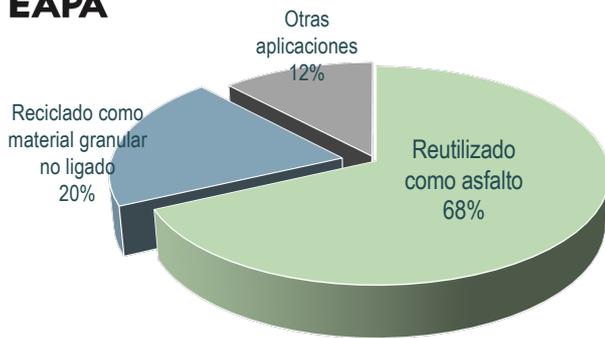
bajas. Sin embargo, se ha ignorado sistemáticamente una vía adicional para alcanzar reducciones significativas: la contribución de la propia carretera.

Beneficios: la superficie del pavimento de la carretera influye directamente en el consumo de combustible o electricidad de los vehículos a través de la resistencia a la rodadura entre la carretera y los neumáticos de los vehículos que por ella circulan. En la resistencia a la rodadura influyen la calidad y el estado del pavimento: irregularidades, roderas, baches y juntas deterioradas. Estudios científicos han demostrado que una conservación adecuada que sustituya las superficies del pavimento en malas condiciones o de bajo rendimiento por superficies en buenas condiciones reduciría el uso de combustible y las emisiones de CO2 hasta un 6%. Esto significa que mejorar el pavimento de una tercera parte de la red viaria europea para 2030 supondría un ahorro anual de 14 millones de toneladas de CO2, lo que equivale a eliminar las emisiones de 3 millones de automóviles. Además, una superficie bien conservada puede aumentar la autonomía de los vehículos eléctricos lo que los convertiría en una opción más viable. Además, una buena conservación reduciría la contaminación acústica procedente del tráfico, el tiempo de viaje y los costes de mantenimiento de los vehículos, a la vez que aumentaría la comodidad de la conducción. No se debe permitir que las carreteras en buen estado se deterioren hasta el punto de generar un impacto medioambiental, social y económico negativo.

Propuesta de acción: establecer un enfoque común entre autoridades nacionales y regionales de carreteras para incluir consideraciones sobre las emisiones de CO2 de los vehículos en las estrategias de conservación de carreteras y en las políticas de contratación pública, así como para garantizar un estado mínimo de conservación de la red viaria.

2. Construcción y conservación sostenibles

Desafío: el mayor porcentaje de emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida de las carreteras es producido por los vehículos que por ella circulan. Por lo tanto, en una carretera de alta intensidad de tráfico y para un período de 30 años, las emisiones producidas durante las etapas de construcción y conservación representan entre el 1 y el 2% del total. Dicha cifra podría ser incluso inferior al 1% en los casos de mayor intensidad de circulación. A la hora de analizar el impacto medioambiental de la carretera, no solo se debe considerar la emisión de gases contaminantes: también es necesario valorar la explotación de recursos naturales y la producción de residuos, que pueden atentar contra los principios de la economía circular.



Usos del asfalto reciclado al final de la vida útil de las carreteras.
Fuente: EAPA, Asphalt in Figures 2017.

Beneficios: la industria del asfalto trabaja desde hace años en la reducción de las emisiones procedentes de la producción de mezclas bituminosas. En este sentido está desarrollando tecnologías cada vez más limpias, como plantas que funcionan con combustibles alternativos y biocombustibles y, en particular, a través de mezclas a baja temperatura (por ejemplo: mezclas bituminosas templadas y frías). El uso de estos procesos y materiales también promueve un entorno laboral más saludable. Pero probablemente el mayor impacto ambiental se pueda lograr reutilizando el asfalto recuperado de las carreteras existentes para construir y conservar nuevas carreteras. La capacidad de ser reutilizado y reciclado al 100% ha convertido al asfalto en un material de construcción de carreteras altamente reutilizado en el mundo y ya se ha demostrado que es posible construir el 100% de ciertos tipos de carreteras solo con material recuperado. Los datos disponibles indican que el 68% del asfalto reciclado ya se está reutilizando en nuevas mezclas para construir y conservar carreteras y un 20% adicional se está reciclando en capas no ligadas y para otros proyectos de ingeniería en Europa. La industria continúa trabajando para garantizar que, cuando sea técnica y económicamente viable, la reutilización de los materiales de las carreteras siempre sea la primera opción. Desafortunadamente, la errónea e histórica idea de que lo "nuevo" es mejor que lo "reutilizado" y la aplicación equivocada de las regulaciones (por ejemplo, los criterios para determinar cuando un residuo deja de serlo) siguen dificultando su mayor reutilización.

Propuesta de acción: Fomentar y apoyar a las autoridades nacionales y regionales de carreteras para estimular la demanda del uso de soluciones sostenibles que optimicen los criterios de sostenibilidad, economía circular y calidad. Establecer planes regulatorios que fomenten la reutilización de materiales procedentes de pavimentos envejecidos tanto en la construcción de nuevas carreteras como en la conservación de las actuales.

3. Investigación y desarrollo

Desafío: la I+D+i debe ser el motor que impulse al sector de la construcción de carreteras a ofrecer una red de carreteras

segura y fiable, que cumpla con todos los objetivos ambientales y de sostenibilidad destacados anteriormente. Sin embargo, la inversión en I+D+i es más baja que en otros sectores, como el de automoción, a pesar de que el desarrollo de vehículos sin la correspondiente mejora de la infraestructura resulta altamente ineficiente. En el pasado se han financiado grandes proyectos de investigación que no abordaban las necesidades reales o prácticas del sector de las carreteras sino las de los investigadores y, como consecuencia, no se han conseguido implementaciones prácticas. En muchos estados miembros el marco regulatorio actual y las prácticas de contratación para la construcción y conservación de las carreteras están basadas en especificaciones rígidas y la adjudicación de contratos se basa en criterios económicos. Además, las autoridades de carreteras exigen innovación pero son reacias a asumir o compartir los riesgos que conllevan dichas soluciones innovadoras, lo que dificulta que los desarrollos con posibles impactos positivos en la sostenibilidad del sector de las carreteras lleguen finalmente al mercado.

Beneficios: las soluciones innovadoras que se han desarrollado en los últimos años o están en desarrollo tienen el alcance suficiente para contribuir a la conservación y mejora de las infraestructuras viarias de la UE. Dichas innovaciones pretenden ofrecer una infraestructura más sostenible, facilitar la adopción de nuevas tecnologías como vehículos eléctricos, autónomos y de alta capacidad y abrir la puerta al rejuvenecimiento del sector de la construcción. Estimular la innovación puede ir de la mano del uso de tecnologías digitales y hacer que los empleos del sector sean más atractivos para jóvenes y multidisciplinares talentos.

Propuesta de acción: establecer un enfoque común en la contratación pública para toda la UE que favorezca las soluciones innovadoras, frente a aquellas que priorizan el precio, con un riesgo razonable compartido. Crear también programas equilibrados de I+D desarrollados y dirigidos a partes iguales por la industria y los dueños/operadores de las carreteras que se enfoquen hacia necesidades reales, reduzcan la duplicidad de esfuerzos en toda la UE y proporcionen soluciones reales.

La infraestructura viaria de la UE es uno de los activos públicos más importantes: los 5,5 millones de kilómetros de la red tienen un valor estimado superior a los 8 billones de euros. Permite la libre circulación de la mayoría de bienes y personas en todo el continente y fuera de él.

La construcción y conservación de estos valiosos activos, neutrales en carbono, sostenibles, innovadores, eficientes y seguros, debe ser estimulada y respaldada para garantizar que su coste pasado, así como su valor actual y futuro no se vean comprometidos.



EAPA
Rue du Commerce 77
1040 Brussels – Belgium
www.eapa.org



ASEFMA
Av. del General Perón, 26, 2ª,
28020 Madrid –España
www.asefma.es

