

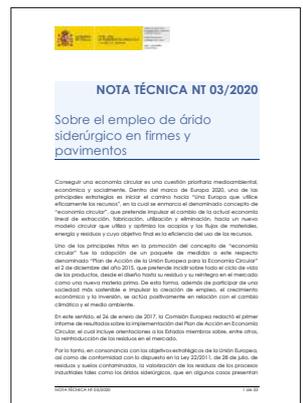
Lecturas recomendadas

Normativa “NOTA TÉCNICA NT 03/2020: Sobre el empleo de árido siderúrgico en firmes y pavimentos”. Diciembre 2020. 33 p.p

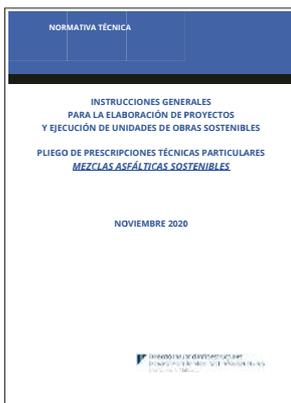
La cada vez mayor importancia que los temas medioambientales exigen a todos los sectores un análisis para encontrar elementos con los que puedan colaborar en la implantación del concepto de economía circular.

El sector de la pavimentación no es ajeno a dicha tendencia y las administraciones públicas apoyan diversas medidas que ayuden a minimizar los impactos ambientales. Una de ellas es la promoción del uso de residuos en las operaciones de construcción y mantenimiento de firmes y pavimentos.

En el mes de diciembre, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana ha publicado la nota técnica 3-2020 que aclara el uso siderúrgico en los firmes y pavimentos y, de forma muy destacada, se centra en su uso en las mezclas bituminosas para capas de rodadura.



https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/nt_03_2020_arido_siderurgico.pdf



Normativa “Pliego de prescripciones técnicas particulares mezclas asfálticas sostenibles”. Consell de Mallorca. 2020. 116 p.p.

La sostenibilidad ha pasado de ser una declaración de intenciones a tener efectos prácticos en las licitaciones de carreteras. La compra pública ecológica empieza a aplicarse en España mediante la inclusión en las licitaciones de criterios técnicos con base medioambiental.

El Consell de Mallorca publicó en noviembre de 2020 el Pliego de prescripciones técnicas particulares mezclas asfálticas sostenibles y que tiene por principales líneas de actuación la promoción de mezclas con polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de su vida útil, la reutilización de fresado y la reducción de las temperaturas de fabricación de las mezclas bituminosas.

<https://bit.ly/3tQWnyE>

Informe "Asphalt in Railway Tracks". Febrero 2021. 27 p.p

Una de las medidas propuestas por la Comisión Europea, e incluida en el "Pacto Verde Europeo", es la transferencia al ferrocarril de una parte sustancial del 75% de las mercancías terrestres que se transportan hoy en día por carretera a los ferrocarriles. El aumento de tráfico y, sobre todo, la introducción de trenes de alta velocidad en las últimas décadas ha dado lugar a la necesidad de nuevas tecnologías en de la ingeniería ferroviaria, que ahora, con unas políticas de la UE más fuertes, serán cada vez más necesarias.

Como reacción a esto, la Asociación Europea de Pavimentación Asfáltica (EAPA) publicó el presente estado del arte estado del arte sobre las principales soluciones asfálticas utilizadas en todo el mundo. En este documento, también se presentan las experiencias prácticas llevadas a cabo en países como Austria, República Checa, Francia, Alemania, Italia, España, China, Japón, Marruecos y Estados Unidos, mostrando cómo estas tecnologías pueden mejorar significativamente los ferrocarriles en diferentes aspectos, como un mejor rendimiento mecánico, la protección de la subestructura, la reducción de las necesidades de mantenimiento y costes, así como una mayor seguridad y fiabilidad para los usuarios.

Las juntas del pavimento asfáltico son una de las partes más sensibles de un pavimento y requieren mucha atención durante la construcción para evitar que la vida útil del pavimento sea corta. A pesar de su importancia, no hay herramientas de evaluación estandarizadas basadas en el desempeño y no se sabe mucho sobre el impacto de diferentes parámetros de construcción sobre la calidad de las juntas del pavimento asfáltico.

Aportar una mejor comprensión de la construcción de las juntas y el desarrollo de métodos de evaluación basados en sus mecanismos de fractura esperados en la práctica pueden ayudar a contrarrestar el fallo prematuro del pavimento.

Este informe recoge el trabajo realizado en un proyecto enfocado a analizar los impactos de los diferentes parámetros de construcción en la calidad de las juntas. Además, fue estudiada la posibilidad de usar el ensayo de cizallamiento como método de evaluación. Los resultados obtenidos pusieron claramente de manifiesto la ventaja de construir juntas de asfalto con geometría inclinada a la vertical y también se concluyó la importancia de compactar las juntas desde el lado caliente. Además, se demostró que una adecuada preparación de la superficie ayuda a mejora la calidad final.

<https://eapa.org/wp-content/uploads/2021/03/Asphalt-in-Railway-Tracks-Technical-Review-2021.pdf>

