

# Noticias del sector

En esta sección recogemos informaciones sobre citas relevantes, convocatorias e iniciativas relacionadas con el sector de la pavimentación.

## La Asociación Española de la Carretera se posiciona con respecto al pago por uso de las carreteras y el “bono de movilidad”

La Asociación Española de la Carretera ha emitido un comunicado, a raíz de hacerse pública la intención del Gobierno de España de implantar un pago por usar las carreteras a partir del año 2024, con objeto de aportar consideraciones al debate y, en concreto, la propuesta “bono de movilidad”.

La red viaria española acumula un déficit de mantenimiento cifrado en 7.500 millones de euros, cantidad mínima necesaria para devolverlas a un estado aceptable, según el Informe sobre Necesidades de Inversión en Conservación de las Carreteras Españolas, publicado en julio de 2020. Este déficit de mantenimiento ha supuesto además un incremento en las emisiones de gases a la atmósfera que la AEC cifra en al menos 25 millones de toneladas de CO2 en la última década.

Ante esta situación de gravedad en términos económicos, medioambientales y de seguridad vial de la que no se prevén mejorías en los próximos años debido a los limitados recursos públicos y la prioridad en atender el gasto social (desempleo, pensiones, sanidad, educación...) frente a la conservación del patrimonio viario, la AEC entiende que es necesario replantear el modelo tradicional de financiación de las carreteras “dando paso a nuevas fórmulas -como la Euroviñeta- recogidas en la Directiva 2011/76/UE sobre la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras” que se sustentan sobre el principio de que “quien usa paga y quien contamina paga”.

La Asociación Española de la Carretera propone una “herramienta de financiación que permitiría recuperar los déficits de conservación acumulados, mejorar la calidad del

servicio y optimizar la movilidad gracias a la digitalización y la gestión medioambiental” asociada al pago por el sobreuso de las vías. “Lo recaudado debería conformar un fondo exclusivo para carreteras y transporte que permitiera acabar con el déficit, realizar acondicionamientos puntuales, minimizar emisiones, crear carriles reservados, reducir la accidentalidad o adaptar las vías a modos de movilidad que están por llegar”. Pero para que fuera efectivo “el Bono de Movilidad debería implantarse en todas las redes viarias, independientemente de su titularidad”.

Para la propuesta de escenario de implantación del sistema “Bono de Movilidad” la AEC propone partir de un hito 0 referencia a la que se irán sumando sucesivas estimaciones temporales:

- Despliegue de sistemas de control y sanción: hito 0 + 2 años a pleno rendimiento y con el período de pruebas superado
- Despliegue del sistema de geolocalización y puesta en servicio del modelo, con los sistemas informáticos en funcionamiento y el proceso completo de almacenamiento y gestión de datos: hito 0 + 3 años
- Equipamiento de OBU en todo el parque de vehículos: en un máximo de hito 0 + 4 años vía instalación obligatoria en ITV

## El consejo gestor de ALEAS ha creado la figura de director y elige a Javier Loma para ocupar dicho cargo

La Agrupación de Laboratorios de Entidades Asociadas a ASEFMA (ALEAS) mantuvo el pasado mes de julio una reunión por videoconferencia para abordar, entre otras cuestiones, la revisión del reglamento de régimen interno.

Una de las decisiones más relevantes que se tomaron fue la creación de la figura de director, que ha pasado a formar parte también del consejo gestor, y la votación de la

persona que iba a ocupar dicho cargo.

Javier Loma, director de tecnología y desarrollo de PADECASA, fue la persona elegida por unanimidad como el nuevo director de ALEAS, el primero en ocupar dicho cargo desde que se constituyó la entidad en noviembre de 2012. Juan José Potti, presidente de ALEAS, quiso destacar tras conocer el resultado de la votación “la profesionalidad, compromiso con la investigación en materia de mezclas asfálticas y el impulso que Javier Loma siempre ha dado a ALEAS”.

Hasta la fecha, la entidad ha publicado distintos documentos y recursos disponibles libremente online que contribuyen a generar y minimizar las dispersiones de los ensayos. Además, ALEAS también viene participando asidua y activamente en las jornadas técnicas que organiza anualmente ASEFMA para presentar los avances de sus últimos trabajos.

### La ATC ha presentado un documento sobre evaluación del firme de una carretera BIT a partir de su inspección visual

El nuevo documento elaborado por la ATC sobre “Metodología para la evaluación del firme en una carretera de baja intensidad de tráfico a partir de su inspección visual” ya ha salido a la luz. Su presentación oficial tuvo lugar el pasado 8 de julio en una jornada promovida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la que son patrocinadores ASEFMA, ACEX, ANTER y ATEB. Dicho documento responde a las necesidades encontradas tras recabar información sobre la gestión de la conservación en las carreteras de baja intensidad de tráfico en diputaciones provinciales, forales y cabildos.

ATC explicó en una nota informativa que “Se consideran carreteras de Baja Intensidad de Tráfico (BIT) en España a todas aquellas que tienen una IMD inferior a 2.000 vehículos/día o bien cuya categoría de tráfico pesado sea T31 o inferior (menos de 200 vehículos pesados/carril y día)” y de los trabajos que desarrolla su Comité Técnico de Carreteras de Baja Intensidad, autor del nuevo documento publicado. En ella también menciona la encuesta realizada por dicho comité sobre la gestión de la conservación en las carreteras BIT. “Los resultados son heterogéneos y con porcentajes bajos especialmente en las carreteras dependien-

tes de las diputaciones provinciales, forales y cabildos (DPFC)” Sin embargo, resalta que “en lo relativo a los firmes, en el 89% de las comunidades autónomas y en el 100% de las DPFC se hace inspección visual del firme, complementando así la escasa auscultación que se realiza”.

Fueron precisamente los resultados de dicha encuesta los que motivaron al Comité a elaborar un documento sobre “Metodología para la evaluación del firme en una carretera de baja intensidad de tráfico a partir de su inspección visual” con “propuesta de posibles actuaciones de conservación del firme mediante soluciones técnicas sostenibles” que permite unificar los criterios de evaluación visual del firme y que, mediante unos indicadores facilitase evaluar el estado del firme y su evolución en el tiempo, sirviendo como un sistema de gestión de los firmes muy elemental.

“El documento tiene como objetivo ayudar a las Administraciones responsables de las carreteras BIT cuando tengan que tomar decisiones sobre la conservación de los firmes de sus carreteras”, explicó el Comité de la ATC. “Suele ser habitual que la conservación del firme se gestione siguiendo la línea de la conservación curativa, pero es muy importante, siempre que sea posible, realizar actuaciones de tipo preventivo, pues son más económicas a medio y largo plazo y mantienen la carretera en un estado de servicio cómodo y seguro para el usuario”.

La publicación “Metodología para la evaluación del estado del firme en una carretera de baja intensidad de tráfico a partir de su inspección virtual” explica los tipos de firmes habituales en carreteras BIT, deterioros a valorar y caracterización de los mismos. Respecto al estado del pavimento, propone una evaluación numérica del estado del firme a partir de la inspección visual y cálculo de indicadores de estado de deterioro (IED) y de la carretera (IEC). Finalmente aporta criterios generales para priorizar las actuaciones y recomienda propuestas de actuación para cada deterioro.

### PADECASA y la UAX crean una cátedra sobre pavimentación viaria

El campus de la UAX en Villanueva de la Cañada acogió el pasado 15 de junio la reunión inicial de la nueva cátedra PADECASA-UAX por la que se desarrollarán “actividades de asesoramiento, formación, investigación y difusión relacionados con los próximos retos del sector de la pavimenta-

ción viaria, entre los que destacan las nuevas técnicas y materiales, la transición ecológica y la transformación digital“. Así lo ha anunciado la Universidad madrileña en un comunicado online.

A dicha reunión acudieron en representación de PADECASA, Francisco Díez y Javier Loma, CEO y director de Tecnología y Desarrollo respectivamente; y por parte de UAX, el presidente Jesús Núñez, la rectora Isabel Fernández, el director de la Escuela Politécnica Superior (EPS), Luis Couceiro, la directora de la Fundación Universidad Alfonso X el Sabio (FUAX), Carmen Caballero, y el director del Área de Ingeniería y Arquitectura, Ángel Sampedro, quien ha sido nombrado director de la Cátedra PADECASA-UAX.

“Hemos iniciado un nuevo camino integrando nuestra empresa dentro de la universidad mediante la creación de esta cátedra que nos permitirá incrementar nuestros conocimientos a la vez que aportamos toda nuestra experiencia a los futuros ingenieros“, destacó al respecto el director de tecnología Javier Loma. Por su parte, Ángel Sampedro, que dentro de ASEFMA también es coordinador del GT-4, expresó “Es un honor ser protagonistas de esta colaboración universidad-empresa entre PADECASA y UAX para recorrer juntos la Década de la Acción, incidiendo en la innovación y la sostenibilidad“.

La relación entre ambas entidades comenzó ya antes de dicha reunión de inicio de actividad, informan desde PADECASA y la UAX. Estudiantes de la Escuela Politécnica Superior están realizando sus prácticas externas en distintos departamentos de la empresa que, además, ya ha acogido distintas visitas de estudiantes a sus instalaciones y obras. A partir del próximo curso académico 2021-22 esta vinculación se estrechará y los alumnos de la UAX podrán realizar sus Trabajos Fin de Grado y Máster en proyectos desarrollados por la Cátedra.

## **Becsa ha conseguido la aprobación de la ayuda correspondiente a la convocatoria de la Agència Valenciana de la Innovació (AVI) del Programa de Consolidación de la Cadena de Valor Empresarial por la concesión del proyecto ReCyclingLane**

<https://t.co/fYQpbULNKA?amp=1>

El pasado 27 de julio fueron publicadas las ayudas correspondientes a la convocatoria de la Agència Valenciana de la Innovació (AVI) del Programa de Consolidación de la Cadena de Valor Empresarial, concediéndose a BECSA el proyecto ReCyclingLane, un proyecto dirigido al estudio y caracterización de pavimentos compuestos por materiales reciclados para su uso en carriles bici.

Actualmente, el sector de los transportes es responsable de casi un tercio del consumo energético y un cuarto de las emisiones de CO2 producidas en el mundo, suponiendo su construcción entre un 10% y un 20% de dichas emisiones. Es por ello por lo que se hace cada vez más necesario el uso de materiales reciclados que permitan reducir el impacto ambiental y que amplíen la vida útil de las materias.

Por el momento se desconocen los beneficios que puede conllevar el diseño de pavimentos con materiales reciclados en vías exclusivas para ciclistas, pero sus reducidas exigencias estructurales hacen pensar que el contenido pueda ser muy superior al empleado en carreteras, consiguiendo incluso pavimentos 100% reciclados.

Por ello, el proyecto ReCyclingLane tiene como objetivo el estudio y caracterización del comportamiento de pavimentos compuestos por materiales reciclados provenientes de residuos de construcción y demolición para su uso en carriles bici. Estos materiales se proponen como sustitutos de los áridos naturales utilizados en la fabricación de pavimentos de carreteras para su empleo en la construcción de vías ciclistas.

En base a dicho estudio, se propondrán nuevas mezclas dirigidas a obtener infraestructuras más duraderas y seguras, a la par que sostenibles al emplear residuos en su construcción incrementando su ciclo de vida.

Se planea recoger toda la información y resultados de

la investigación en una guía de diseño de secciones de firme para carriles bici compuestos por materiales reciclados, junto con recomendaciones para la fabricación y puesta en obra de pavimentos reciclados para carriles bici y recomendaciones para la utilización de pavimentos reciclados como moderadores de tráfico.

### **ACEX convoca la XVII edición del Premio Nacional ACEX**

La Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) ha convocado la decimo-séptima edición del Premio Nacional ACEX a la Seguridad en Conservación 2021, abierto a todas las empresas o particulares que presenten trabajos basados en la seguridad en la conservación y en el mantenimiento de infraestructuras.

El plazo de recepción de candidaturas ha finalizado el pasado día 7 de septiembre de 2021.

La votación por internet se ha podido realizar entre los días 15 y 30 de septiembre de 2021.

Por último, la entrega del premio se realizará el día 19 de octubre de 2021.

#94

### **AFIRMACIONES ASFÁLTICAS**

**“Las carreteras con pavimentos bien mantenidos con mezclas bituminosas ofrecen una superficie de rodadura cómoda, silenciosa, segura y con bajo consumo de combustible” (Editorial)**

#SOSTENIBILIDAD\_Y\_MEDIO\_AMBIENTE

# XI Jornada Técnica de Asefma

Los días 26 y 27 de mayo de 2021 se celebró, de forma virtual, la decimoprimer Jornada Técnica de Asefma, que llevó por título “Una mirada hacia el futuro. Puerta abierta a los retos de la sostenibilidad”.

Antes de entrar en la temática tratada en la misma, así como en las conclusiones obtenidas, puede ser interesante hacer un poco de historia.

En el año 2011 se inició la andadura de una nueva jornada organizada por Asefma, que se denominó “Jornada de ensayos”, cuyo principal objetivo era dar visibilidad a todas aquellas comunicaciones libres presentadas a la jornada anual y a las que no se les podía dedicar toda la atención requerida por falta de tiempo.

Con el paso de los años, esta jornada fue creciendo tanto en prestigio como en asistentes, convirtiéndose en la jornada técnica de referencia de mezclas bituminosas del sector en España.

Entre sus características más importantes destacan, por una parte, la capacidad de difusión de los trabajos técnicos, tanto a nivel nacional como internacional (no en vano, desde su segunda edición en el año 2012, fue emitida en streaming, alcanzando gran repercusión en redes sociales). También destaca por ser un foro de comunicación entre expertos, favoreciendo la interactividad y el debate.

Pues bien, tras 10 años de “Jornada de ensayos”, se inicia una nueva etapa, cambiando su denominación a “Jornada técnica de Asefma”, pero manteniendo la numeración, así como también sus objetivos fundamentales de difusión y debate técnico entre expertos, favoreciendo la participación de los asistentes.

Así, la XI Jornada Técnica planteó una serie de retos que el sector tiene que abordar en un futuro no muy lejano, con el objetivo de que, en las próximas ediciones, se reciban y difundan trabajos que puedan plantear soluciones a dichos retos.

Entrando ya en detalle, la jornada estuvo dividida en 5 sesiones, en las que se expusieron los retos que plantea la sostenibilidad de las mezclas bituminosas. En dichas sesiones



se trataron temas tan importantes como la relación de las materias primas con la sostenibilidad de las mezclas bituminosas, la contribución del sector a la descarbonización, o la durabilidad de las mezclas y sus soluciones.

Tras las presentaciones y los coloquios realizados, surgieron una gran cantidad de retos, que el sector deberá superar en un futuro cercano.

Si hablamos de economía circular, hubo consenso en que el sector está preparado para reutilizar sus propios residuos e incluso reciclar los de otros procesos; pero se debe priorizar la reutilización del fresado frente a la incorporación de residuos que puedan afectar a la reutilización de las mezclas bituminosas. Quedan cuestiones muy importantes por definir y en las que hay que avanzar, como pueden ser la aplicación de nuevos ensayos para el control y diseño de mezclas que incorporan material fresado, o la mejora del tratamiento de

## Eventos

este material para transformarlo en una materia prima de calidad. También se planteó el reto de la adaptación y modernización de las instalaciones para promover la reutilización del material fresado.

Durante la jornada, quedó claramente expuesta la relación de la sostenibilidad con las materias primas y los procesos de producción, abordándose temas como la fabricación a menor temperatura o las buenas prácticas ambientales en relación con el uso de los áridos.

Mención aparte merece la sesión dedicada a la durabilidad, donde se dio una visión global de la influencia de los diferentes factores que afectan a la durabilidad, tanto desde el punto de vista de diseño de las soluciones del firme, como de la selección del tipo de producto adecuado a emplear en función de las necesidades, adecuando el diseño de las mezclas bituminosas a la aplicación concreta. Esta durabilidad de la solución se analizó tanto desde el punto de vista estructural como funcional, haciendo especial hincapié en las buenas prácticas en la fabricación y puesta en obra de las mezclas bituminosas.

Como no podía ser de otra forma en este tipo de jornada, se plantearon diferentes retos relacionados con la medición de las características de las mezclas, tanto convencionales como las fabricadas a menor temperatura, proponiéndose la adaptación de algunos ensayos existentes, así como la incor-

poración y el empleo de otros nuevos.

Debido a que todas las cuestiones anteriormente planteadas vienen afectadas por la normativa vigente, se propusieron posibles modificaciones y mejoras en la misma para avanzar hacia la mayor sostenibilidad buscada.

Otro reto que salió a la luz fue el de la necesidad de la aplicación de la digitalización al sector, tanto en el proceso de fabricación como en el de puesta en obra. Es el Asfalto 4.0, que ayudará a incrementar la durabilidad mediante el control de los procesos en tiempo real.

Finalmente, se analizaron algunas herramientas disponibles para poder medir la sostenibilidad del proceso, como son las Declaraciones Ambientales de Producto o el Análisis del Ciclo de vida (de la cuna a la cuna), planteándose los retos pendientes en este campo.

En definitiva, durante la jornada, se pudo observar que el sector continúa avanzando por el camino de la sostenibilidad, quedando diferentes retos por resolver.

Por ello, desde el Comité Técnico de Asefma, se hace un llamamiento a los técnicos del sector para continuar avanzando, estando prevista la solicitud de comunicaciones libres para la XII Jornada Técnica de Asefma, a celebrar en el año 2022, que se basará principalmente en las aportaciones técnicas recibidas, manteniendo los objetivos de difusión de los trabajos técnicos y debate sobre los mismos.

