

PRTR, una oportunidad única

Todo el mundo está ya muy familiarizado con términos como: objetivos de desarrollo sostenible, descarbonización, cambio climático etc, y existe un consenso generalizado en que estos retos nos afectan a todos, personal y profesionalmente.

La contribución para alcanzar estos retos no es una tarea en la que todos los sectores económicos e industriales se vean afectados de igual manera. Sectores como la energía, el transporte y la industria están especialmente implicados por ser, en la actualidad, los mayores generadores de gases de efecto invernadero.

En el caso de la industria de pavimentación asfáltica, si bien sus emisiones no pueden considerarse muy relevantes en comparación con otros sectores, ello no le exime de colaborar, en la medida de lo posible, en el cuidado y protección del planeta.

El primer reto concreto es en el año 2030, momento en el que la Unión Europea se ha marcado un objetivo de reducción del 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) comparadas con las de 1990. Este reto denominado "Fit for 55" (Objetivo 55 en español) es una de las principales referencias en el camino hacia una Europa descarbonizada en el año 2050. Dado que lo difícil es "pasar de las musas al teatro", en las siguientes líneas se detallarán algunos elementos que pueden ser muy relevantes en este camino hacia la descarbonización.

En primer lugar, conviene recordar que la mayor parte de los impactos ambientales generados por las mezclas asfálticas provienen del uso de materias primas y del proceso de fabricación de las mezclas. Sin tener en cuenta el transporte a obra y el proceso de extendido/compactación, casi el 90% de las emisiones GEI proceden de las materias primas y de los procesos de fabricación. De ahí que el sector esté prestando tanta atención a la reutilización del asfalto recuperado y a las mezclas producidas a menor temperatura, ya que inciden de pleno en las áreas que generan más emisiones.

Por lo tanto, hay un largo camino que recorrer en el que no hay soluciones milagrosas, sino una combinación acertada

de tecnologías ya disponibles hoy en día: uso de gas en lugar de fuel, mezclas de baja temperatura, reutilización de asfalto recuperado, mezclas bituminosas en frío, uso de áridos con muy baja humedad, etc...

Pero no se acaban aquí las herramientas disponibles para avanzar en el proceso de descarbonización. Si además de la fase de fabricación se incluye el transporte de mezclas a las obras (incluido el transporte de asfalto retirado), la ubicación de las plantas asfálticas en relación a las obras pasa a ser un elemento relevante. En este sentido, el reciclado in situ (se debería decir la reutilización in situ) o el uso de plantas ultramóviles puede tener un nuevo sentido, además del meramente económico.

La adaptación de instalaciones y procesos productivos para conseguir estos objetivos no es un tema menor y requiere de importantes inversiones. Afortunadamente y gracias al esfuerzo de este sector, el programa Next Generation, cuya aplicación en España se realiza mediante el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ha incluido un paquete de ayudas en forma de subvención que se han tramitado dentro de la línea de acción "Proyectos de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores". Por medio de esta convocatoria de ayudas se pueden conseguir subvenciones a fondo perdido de hasta el 30% sobre las inversiones realizadas en medios de producción dedicados a obtener pavimentos sostenibles. Sin lugar a dudas una gran oportunidad.

Es evidente que existen grandes retos y oportunidades en este camino, pero, además, la mayor contribución del sector de la pavimentación asfáltica al proceso de descarbonización proviene de la mejora del diseño y construcción de capas de rodadura que reduzcan las emisiones de los vehículos que circulan por ellos.

Conviene tener en cuenta la magnitud de este punto. Teniendo en cuenta que las emisiones GEI en la Unión Europea son de unos 4.000 millones de toneladas de CO₂e y que el transporte por carretera puede suponer alrededor de un 20% de dicha cifra, eso significa que unos 800 millo-

nes de toneladas de CO₂eq son generados por los vehículos que ruedan por nuestras carreteras. Se estima que el conjunto de emisiones GEI asociadas a la producción de mezclas asfálticas en la UE puede ser del orden de 10 millones de toneladas. Cada 1% de reducción en las emisiones de los vehículos genera una reducción equivalente a las emisiones de todas las mezclas asfálticas producidas en la Unión Europea. Por lo tanto, el mantener las capas de rodadura es un buen estado no se trata sólo de una cuestión de confort y seguridad vial, sino que proporciona una ayuda muy sustancial al reto global de la descarbonización.

De ahí que Asefma apueste decididamente por esta línea de actuación y, a través del proyecto de I+D EMIPAV <https://www.emipav.eu/>, esté desarrollando herramientas que permitan una adecuada ubicación de las obras de pavimentación para maximizar el proceso de descarbonización.

Como el camino se hace al andar, o al rodar, en el caso de las carreteras, participemos activamente en el reto “Objetivo 55”. Disponemos del conocimiento, medios y voluntad para cumplirlo y es justo reconocer que el Programa PRTR ha sido una gran ayuda para esta transición que urge realizar.