

Noticias del sector

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

El Gobierno ha aprobado modificaciones en la revisión excepcional de precios en los contratos de obras públicas

El Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, que ha entrado en vigor su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE), se ha aprobado en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania e incluye modificaciones en el reconocimiento de la revisión excepcional de precios en los contratos de obras públicas.

De afectación al sector de la pavimentación asfáltica que representa ASEFMA cabe destacar dos puntos. En primer lugar, se suprime el apartado cuarto del artículo 6 del Real Decreto-ley 3/2022, añadido por la disposición final 37.1 y 2 del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, que establecía la no aplicación de la revisión excepcional de precios en los contratos de obras a las entidades del sector público que operen en sectores regulados cuyo régimen de inversiones se hubiera cerrado en los último 9 meses.

En segundo lugar, se modifica el artículo 7 relativo al reconocimiento de la revisión excepcional de precios. En dicho artículo se amplía el ámbito de aplicación a los contratos con una duración de cuatro meses o más y se establece que en el caso de contratos de duración inferior a los doce meses el incremento del coste se calculará sobre la totalidad de los importes del contrato certificados.

La aplicación de la nueva redacción de los artículos 6 y 7 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, *podrá aplicarse a las reclamaciones formuladas bajo la vigencia de la redacción anterior que estén pendien-*

tes de resolución a la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto Ley.

La producción española de mezclas bituminosas durante 2021 alcanza los 18,9 millones de toneladas

ASEFMA hace públicos los resultados de recopilación informativa sobre producción de mezclas asfálticas de la anualidad 2021. En total, la entidad estima que la producción del último ejercicio económico se cerró con un total de 18,9 millones de toneladas de mezclas bituminosas, en línea con los resultados presentados en la Asamblea General de 2022. Estos datos significan un incremento del 10,5% respecto al 2020, cuya producción de 17,1 millones de toneladas supuso la ruptura de la serie positiva de resultados iniciada en 2016.

Este crecimiento, atribuible al número de licitaciones de obras de refuerzo de firmes, el más alto de los últimos diez años, no despeja el escenario de crisis sectorial. "151,4 millones de toneladas es la cifra del desfase acumulado en la producción de asfalto durante la última década para mantener en un óptimo estado de conservación la red española de carreteras atendiendo a su longitud, tráfico y condiciones climatológicas", explicó Juan José Potti, presidente de ASEFMA.

Respecto a la producción de mezclas por tipo de capa, ASEFMA destaca el progresivo aumento de las mezclas dedicadas a capas intermedias y de base para operaciones de rehabilitación estructural, lo que se puede interpretar como un retorno a programas de mantenimiento de carreteras más planificados, en los que no es necesario dedicar la mayor parte de los recursos a mejorar exclusivamente las capas de rodadura.

Respecto a las mezclas bituminosas para capas de rodadura, aproximadamente un 85% de las capas de rodadura contienen mezclas AC, seguidas muy de lejos por las mezclas BBTM, las SMA y, finalmente, las mezclas drenantes.

El aspecto más relevante en los datos de 2021 respecto al año precedente está marcado por el incremento de las mezclas semicalientes, cuya producción global crece un 30% respecto a 2020 pero también lo hace porcentualmente y de modo significativo sobre la producción total.

El 43% de las carreteras españolas podrían adaptarse a la movilidad conectada pero solo el 14% está en condiciones de iniciar la transición verde

De los 101.700 kilómetros de carreteras representados en la muestra auditada por la AEC cuyos resultados se han hecho públicos en rueda de prensa, un total de 13.000 presentan deterioros graves en más del 50% de la superficie del pavimento. Roderas, grietas en las rodadas, agrietamientos gruesos, disgregaciones, deformaciones y grietas erráticas son los daños más frecuentes, los cuales pueden afectar a la estructura de la plataforma, alejando cualquier perspectiva realista de que la red viaria española pueda acometer en el corto o medio plazo su adaptación a los requerimientos de la nueva movilidad, con las implicaciones económicas y sociales que de ello pueden derivarse.

“Las carreteras españolas están a años luz de convertirse en infraestructuras verdes y conectadas”, expresó el presidente de la AEC Juan Lazcano. El estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2020-2021” concluye que, aunque el 70% de la red viaria es segura, solo el 43% de las vías del país están preparadas para su adaptación a la futura movilidad conectada y autónoma y apenas el 14% podrían iniciar el proceso de transición ecológica derivado de las exigencias y compromisos internacionales.

Otra conclusión destacada del estudio es el acusado deterioro de los pavimentos, que obtienen una calificación media de “deficiente”, a escasos puntos del

“muy deficiente”. Se trata de la peor nota de los últimos veinte años. El pavimento acumula el 95% del déficit total de la red viaria española, lo que se traduce en unas necesidades de inversión en reposición y refuerzo de firmes cifradas en 9.456 millones de euros, a precios actuales, para el conjunto de las carreteras españolas. De ellos, la Red del Estado, de 26.400 kilómetros de longitud, necesita 3.084 millones, y la Red Autonómica (con 75.300 kilómetros) de 6.372 millones.

Según expresó la propia Asociación Española de la Carretera en rueda de prensa, la única solución posible para que las carreteras españolas se posicionen con garantías de éxito en la línea de salida hacia una movilidad segura, pero, sobre todo, verde y conectada, pasa, en primer lugar, por la definición de un espacio de financiación propio, global y sostenible para la conservación viaria, que habría de nutrirse con recursos provenientes de:

- Presupuestos Generales del Estado y de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales
- Fondos Europeos
- Sistemas de tarificación por uso
- Estrategias de colaboración Público-Privada

Además, “es imprescindible implementar una estrategia que acelere la transformación ecológica y digital de las carreteras españolas”, afirma la Asociación Española de la Carretera. Solo así se conseguiría “mejorar la competitividad, la calidad y la sostenibilidad del sistema viario, favoreciendo la adaptación física de la red y la generación y optimización de nuevos servicios de movilidad de pasajeros y mercancías que reviertan en la propia infraestructura y sus usuarios”.

Dña. Rosario Cornejo presenta en la Jornada Técnica de Asefma celebrada el pasado 21 de junio en Madrid, las modificaciones en el art.22 del PG-4

La Directora Técnica de la Dirección General de Carreteras del MITMA y presidenta de la ATC, Dña. Rosario Cornejo Arribas presentó en la XII JORNADA

TÉCNICA DE ASEFMA las modificaciones normativas del artículo 22 del PG-4 sobre la Reutilización en caliente y semicaliente de capas bituminosas, que definió como una clara apuesta por la reutilización del asfalto basada en los siguientes puntos:

- Asignar Ceficientes de Equivalencia Estructural de 1, en todos los casos.
- Considerar la reutilización en todos los tipos de mezclas (incluidas MAM, BBTM y SMA)
- Reutilizar en todas las capas y para todos los tráfi-cos
- Apoyando los avances tecnológicos de las empre-sas.

Asimismo, se pretende que se haga una reutiliza-ción transparente, indicando el porcentaje de asfalto recuperado (RA) que se va a emplear, incluso aunque sea inferior al 15%, incluyéndolo en la fórmulas de tra-bajo y declarándolo en el Marcado Ce de las mezclas asfálticas.

El nuevo artículo 22 del PG-4 sobre la Reutilización en caliente y semicaliente de capas bituminosas, inclui-rá cuatro tipos de mezclas dependiendo del % de as-falto recuperado a emplear, siendo el tipo 0 el que con-sidera un máximo del 15% (para MAM, BBTM y SMA) y el tipo 3 el que considera más del 50% pero menos del 80%, requiriendo este tipo autorización previa.

El objetivo es claro: pasar del asfalto retirado al as-falto recuperado y para ello define dos vías: la del Ges-tor autorizado y la de la reutilización del material fre-sado de la propia obra. No obstante, se definen algunas limitaciones para evitar problemas y queda pendiente de resolver el fin de condición de residuo del RA.

El mensaje de Dña. Rosario Cornejo fue una clara apuesta del MITMA por la Reutilización Total, estando para ello, abiertos a la innovación en plantas, nuevos equipos en la ejecución de las obras y nuevos materia-les. Sobre la mesa está también el pago de la mezcla reciclada como nueva para incentivar la Reutilización.

Becsa se alza con el Premio de ASEFMA a la Mejor Comunicación del 2022

La Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA) ha otorgado el Premio a la “Mejor Comunicación del 2022” a la empresa Becsa. La entrega del galardón al equipo de investigación, de Becsa formado por Pablo Álvarez, Aida Marzá, José Luis Espinosa, Carlos Quintana y Vicente Collado (GVA), tuvo lugar el pasado mes de junio durante la

El trabajo “Pavimentación sostenible: monitoriza-ción en tiempo real de la reducción de emisiones de CO2 en la fabricación de mezclas semicalientes” des-tacó entre las 16 comunicaciones seleccionadas, todas de alta calidad técnica, que concurrían por el recono-cimiento nacional de la entidad que representa a los fa-bricantes españoles de mezclas asfálticas. Fue seleccio-nada por su rigor científico, innovación, impacto sobre el sector y calidad expositiva.

La comunicación “Pavimentación sostenible” expli-ca el sistema de monitorización de la fabricación en re-moto desarrollado por BECSA para recoger los principales parámetros de funcionamiento de plantas asfálticas, incluido el cálculo en tiempo real de las emi-siones de CO2 asociadas a la fabricación, lo que per-mite conocer el grado de reducción de emisiones alcanzado para una actuación determinada.

En el trabajo, presentado por Pablo Álvarez en la XII Jornada Técnica de ASEFMA, se detallan los datos ob-tenidos durante la ejecución de una zona de aparca-miento cerca de la CV-17 para uso compartido de vehí-culos ligeros. Dicha actuación, promovida por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Mo-vilidad de la Generalitat Valenciana, consistió en la fa-bricación y puesta en obra de una mezcla semicaliente de tipo AC 16 S fabricada con tecnología de espuma-ción directa de betún con árido de naturaleza caliza. El ahorro medio de emisiones con la tecnología de fabri-cación semicaliente frente a la convencional en calien-te fue de 2,7 kg de CO2eq por tonelada fabricada (950 kg de CO2eq no emitidos). Dicho en otras palabras: lo ahorrado con la tecnología de fabricación semicaliente en planta para esta actuación equivaldría a las emisio-

nes actuales producidas por 6 vehículos ligeros en el recorrido de un trayecto Barcelona-Cádiz.

Las dieciséis investigaciones finalistas al Premio Mejor Comunicación Libre, presentadas por sus autores durante la XII Jornada Técnica de ASEFMA en el auditorio del Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja donde se celebraba el evento, son reflejo del patrimonio técnico, capacidad innovadora y sensibilidad medioambiental que posee el sector viario español.

El Premio “Mejor Comunicación Libre” es una iniciativa sectorial vinculada a las jornadas técnicas de ASEFMA que quiere visibilizar y fomentar la investigación y desarrollos en materia de mezclas asfálticas. Responde a la apuesta por la innovación de las entidades fabricantes de mezclas asfálticas y aquellas vinculadas a su producción, transporte y aplicación.

Entre los patrocinadores del RAR 2022, se encontraban los socios de ASEFMA Signus Ecovalor y Eiffage Infraestructuras, con stands propios en el espacio expositivo, Repsol y Probisa.

Los socios de ASEFMA disfrutaron de un 20% de reducción en la inscripción al congreso, que este 2022 ha cumplido su octava edición y se ha posicionado ya como referencia internacional en congresos sobre sostenibilidad del asfalto. En evento también incorporó un atractivo programa social con cena de gala en Castillo del Gibralfaro y un cóctel en el Puerto de Málaga.

El presidente de ASEFMA inauguró el congreso internacional sobre asfalto con caucho RAR 2022

El Palacio de Ferias y Congresos de Málaga se convirtió la última semana de junio de 2022 en el epicentro mundial del debate sobre mezclas bituminosas modificadas con polvo de caucho. Apadrinado por el Ayuntamiento de Málaga, muy comprometido en la incorporación de nuevas tecnologías para la construcción de carreteras sostenibles e inteligentes, el congreso Asphalt Rubber 2022 (RAR 2022) ofreció a los asistentes un programa técnico con 46 comunicaciones técnicas, siete conferencias magistrales de ponentes de referencia internacional, entre los que se encontraba el Nobel de la Paz Kevin E. Trenberth, y dos mesas de debate.

El presidente de ASEFMA y EAPA, Juan José Potti, participó en la inauguración del congreso, que fue presidido por el alcalde de Málaga Francisco de la Torre y en la que también intervino el subdirector general de economía circular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico Fernando J. Burgaz, el director general de Infraestructuras de la Junta de Andalucía Enrique Catalina y el director general de carreteras de la Comunidad de Madrid Jorge Urrecho.