

# Ordenes circulares muy relevantes

parece una tradición que, en los últimos meses del año, cuando se acerca la Navidad, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, publique una serie de órdenes circulares de enorme importancia para el sector viario. No hay más que echar la vista atrás y comprobarlo., y este año no podía ser menos.

Con fecha 15 de noviembre se ha publicado la orden circular O.C. 3/2024 que lleva por título **“Cálculo de la huella de carbono (etapas de A1 a A5) de la construcción o rehabilitación de firmes”**. Sin lugar a duda, y tal como se expresa en el texto, esta supone un avance en la difusión y aplicación de las metodologías de cálculo de la huella de carbono generada por las actividades propias de la Dirección General de Carreteras.

En concreto, se aprueban los criterios adoptados para el cálculo de la Huella de Carbono (HC) de las secciones de firme y de formación de explanada en las etapas de fabricación del producto (módulos o etapas A1, A2 y A3) y de las propias del proceso de construcción (módulos o etapas A4 y A5). A partir del cuadro para formación de explanadas establecido en la vigente 6.1 IC “Secciones de firme” y de las secciones de firme establecidas en ella, según una serie de supuestos y simplificaciones, se establece un procedimiento de cálculo para establecer los factores de emisión (FE) y determinar la huella de carbono (HC) en cada caso.

Uno de los aspectos que demuestra el nivel de desarrollo existente en España sobre estos temas, relativo a las Declaraciones Ambientales de Producto (DAP), se demuestra en la tabla 1 del anexo de esta orden circular en la que figuran las “Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de materiales para firmes (módulos o etapas A1+A2+A3)”, obtenidos a partir de los datos de varias entidades que ya disponen de

ellos, como son los casos de las DAP de Asefma, Anefa, Repsol, Ieca y Anefhop. Conviene recordar que esta información, en España, sigue siendo de carácter voluntario.

Sin lugar a dudas, este trabajo que pone de manifiesto unas conclusiones muy claras, al menos en lo que respecta a las etapas A1 a A5.

La orden circular establece que: “...en todos aquellos proyectos de la Dirección General de Carreteras en los que se prevea que se realizará una superficie total igual o superior a 10.000 m<sup>2</sup> de firmes de nueva construcción de tipo flexible, semiflexible, rígido o semirrígido y/o como resultado de rehabilitación de firme existente, se deberá calcular la huella de carbono...”, lo cual implica un paso claro al frente en materia de emisiones de GEI.

Unos días más tarde, concretamente el 22 de noviembre, se ha publicado la orden circular O.C. 4/2024 que lleva por título: **“Sistema de gestión de la calidad en obras de la Dirección General de Carreteras”**

En este caso el objetivo es la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) que cubra el ciclo de vida completo de las infraestructuras viarias. Como primera fase de esta tarea se pretende consolidar el sistema de gestión en la fase de construcción, para las obras dependientes de la Subdirección General de Proyectos y Obras, descrito en esta O.C. 4/2024.

Y apenas unos días más tarde, también se publicó orden circular O.C. 5/2024 sobre el sistema de clasificación RCEclass (v1.0), lo cual supone un hito muy importante en el camino hacia la digitalización, y más en concreto, en la implementación de la metodología BIM en los proyectos y obras de la Red de Carreteras del Estado (RCE).

En definitiva, en esta O.C. 5/2024 se establece el lenguaje común, único y estandarizado de los proyec-

tos y obras de carreteras para que se pueda implementar la metodología BIM en contratos con requisitos BIM, siguiendo los ritmos del Plan de implementación BIM, publicado por la Comisión Interministerial.

RCEclass se caracteriza por ser un sistema multicriterio de aplicación tanto a los elementos 3D de los modelos BIM como al nombrado de los archivos que se generen en los contratos sometidos a requisitos BIM.

Asimismo, se caracteriza por haber sido definido teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las necesidades y condicionantes de la Dirección General de Carreteras y, en particular, la situación y previsible evolución de los sistemas de gestión de activos empleados durante la fase de operación.

Sin lugar, a dudas, estamos ante tres órdenes circulares muy relevantes que van a tener unas consecuencias muy claras en el área de la sostenibilidad, de la digitalización y de la gestión de la calidad, y que, por todo ello, van a afectar a muchas obras de carreteras en España.