

Noticias del sector

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

La SEITT respalda el enfoque de ASEFMA sobre conservación viaria como estrategia de descarbonización

Con motivo del Día Internacional de la Conservación de Carreteras (IRMD, por sus siglas en inglés), la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT) presentó en Bruselas un innovador caso de estudio, derivado del proyecto EMIPAV, que demuestra el impacto directo de las actuaciones de rehabilitación del firme en la reducción de emisiones de CO₂ y consumo de combustible. La jornada, que reunió a expertos europeos en movilidad sostenible, contó con la participación de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA) y su presidente, Juan José Potti, también fundador del IRMD.

Durante su intervención, Camino Arce Blanco, directora técnica y de desarrollo de negocio de SEITT, expuso los resultados provisionales del proyecto de rehabilitación de firmes en la autopista M-50. Gracias a la aplicación de metodología Big Data y al análisis de datos procedentes de vehículos conectados, se ha constatado una reducción media del 9-10% en el consumo de combustible y emisiones de CO₂ por parte de los usuarios.

En concreto, sobre un tramo de 28,1 km, se reducen diariamente 32.412 litros de combustible y 85,7 toneladas de CO₂, lo que supone un ahorro anual de 11.830.380 litros de combustible y 31.269 toneladas de CO₂. Estas cifras evidencian que la rehabilitación viaria no solo mejora la seguridad y el confort, sino que contribuye de forma tangible a los objetivos de descarbonización y ahorro energético.

“El mantenimiento adecuado del firme no es solo una cuestión de seguridad y confort, sino una herra-

mienta poderosa para reducir las emisiones y el consumo energético del transporte por carretera”, afirmó Camino Arce.

Hacia una nueva narrativa: CESCE

En esta línea, Juan José Potti propone una nueva estrategia de comunicación que redefine el papel del mantenimiento vial bajo el acrónimo CESCE: reducción del consumo de combustible, disminución de emisiones, incremento de la seguridad, mejora del confort y ahorro de energía. Esta visión, presentada por el presidente de ASEFMA durante la jornada, defiende que los proyectos de conservación y refuerzo deben ser considerados prioritariamente como “proyectos de reducción de emisiones y consumo de combustible/energía de los vehículos”.

“Más del 20% de las emisiones de la UE provienen del transporte por carretera y podemos cuantificar cuánto se puede reducir gracias al mantenimiento preventivo”, explicó el presidente de ASEFMA. “Es el momento de actuar con decisión”, sentenció.

Desde la asociación se insta a las administraciones a replantear los títulos de los proyectos de refuerzo, incluyendo explícitamente los objetivos de ahorro energético y reducción de emisiones, así como a comunicar estos beneficios directamente a la ciudadanía mediante paneles informativos en la carretera.

Además, se propone la elaboración de mapas de emisiones y su reducción asociada a cada vía, con el objetivo de priorizar actuaciones viarias según su impacto ambiental positivo.

La industria española del asfalto, representada por ASEFMA, reclama que el mantenimiento y conservación de carreteras se integre en el plan de rearme europeo

La Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA) considera que el plan de rearme anunciado por la Unión Europea, que prevé movilizar hasta 800.000 millones de euros, debe incorporar actuaciones de mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias, con especial atención a la red de carreteras del Estado y los corredores estratégicos.

Las empresas asociadas en ASEFMA advierten que las carreteras forman parte de las infraestructuras críticas de cualquier país, y recuerdan que unos firmes bien conservados son esenciales tanto para la logística civil como para garantizar la operatividad en situaciones de emergencia, defensa o crisis.

En este sentido, ASEFMA subraya que las políticas de rearme no pueden centrarse exclusivamente en la inversión en equipamiento militar, sino que deben integrar actuaciones en infraestructuras clave como las viarias, incorporando criterios de sostenibilidad, digitalización, seguridad y resiliencia.

Por otro lado, las empresas del sector consideran que este nuevo contexto europeo debe servir también para actualizar el modelo de contratación pública en España, facilitando la participación de empresas especializadas en conservación, modernización y digitalización de pavimentos. Asimismo, reclaman fórmulas de colaboración público-privada que permitan una ejecución más eficiente, transparente y tecnológicamente avanzada.

Desde ASEFMA también se recuerda que España presenta una de las ratios más bajas de inversión pública en infraestructuras dentro de la UE y que esta situación compromete tanto la competitividad económica como la cohesión territorial. Por ello, reclaman una planificación a largo plazo en materia de conservación viaria, en línea con los objetivos estratégicos europeos.

Se abre el período de envío de resúmenes técnicos para el IV Congreso Internacional sobre Asfalto 4.0



Madrid acogerá los días 24 y 25 de septiembre de 2025 una nueva edición del Congreso Internacional sobre Asfalto 4.0 (4th International Conference on Asphalt 4.0, ICA 4.0), el foro europeo de referencia en la digitalización del sector viario. ASEFMA y ZAS, entidades organizadoras del evento, han anunciado el plazo para la presentación de resúmenes técnicos, que permanecerá abierto hasta el 15 de junio de 2025.

La convocatoria está dirigida a empresas, centros tecnológicos, universidades, laboratorios de control de calidad y administraciones públicas que estén desarrollando proyectos vinculados a la transformación digital del sector. Los trabajos deberán enviarse al correo electrónico asefma@asefma.com.es e incluir el título de la comunicación, los datos de los autores (nombre, apellidos, entidad y correo electrónico) y un resumen de hasta 700 palabras.

El congreso, que se celebrará en Meeting Place (calle Orense 34 de Madrid), se estructura en dos jorna-

das con un programa que combinará ponencias de expertos, presentaciones de tecnologías emergentes, mesas redondas y sesiones técnicas. La cita ofrecerá un espacio de encuentro para el análisis de los avances más recientes y los desafíos que plantea la digitalización en el ámbito de los pavimentos.

Tras dos primeras ediciones celebradas en Madrid y una tercera en Liubliana, el Congreso Internacional sobre Asfalto 4.0 regresa a la capital española. Mantendrá su dimensión internacional reforzada por la estrecha colaboración con el grupo de trabajo "Asphalt 4.0" de EAPA, principal impulsor europeo de la digitalización del sector.

Además de favorecer el intercambio de conocimiento entre profesionales, ICA 4.0 busca convertirse en punto de partida para programas de formación y atracción de talento joven. "Una revolución digital como la actual abre nuevas líneas de trabajo para las futuras generaciones. Este congreso aspira a ser el inicio de un proceso de capacitación e incorporación de nuevos perfiles profesionales a la industria del asfalto", afirman desde el comité organizador.

La información detallada sobre el programa del congreso, la inscripción y otras formas de participación estará disponible próximamente en la web oficial del evento: ica4point0.com

ASEFMA asiste a la inauguración de la planta SteelPhalt™ de asfalto sostenible en Euskadi impulsada por una de sus empresas asociadas

La Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA) ha estado presente en la inauguración de la nueva planta de SteelPhalt™ en la localidad alavesa de Murga, la primera instalación en España que producirá asfalto sostenible a partir de escorias siderúrgicas. El acto, presidido por el Lehendakari Imanol Pradales, ha contado con la asistencia de autoridades autonómicas y representantes institucionales, así como con el responsable técnico de ASEFMA, José Luis Peña.

La planta, promovida por SteelPhalt –empresa perteneciente a Harsco Environmental y socia de ASEF-

MA– representa un modelo industrial pionero en el ámbito de la economía circular aplicada a la pavimentación viaria. A partir de residuos de acerías vascas, la instalación será capaz de producir hasta 190.000 toneladas anuales de eco-asfalto, lo que equivale al tratamiento de la mitad de las escorias siderúrgicas generadas en Euskadi.

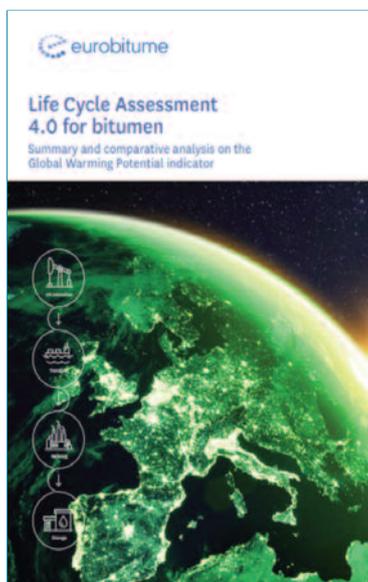
Desde ASEFMA, su responsable técnico José Luis Peña ha valorado positivamente el enfoque circular del proyecto y ha subrayado que la industria del asfalto "avanza hacia soluciones donde rendimiento técnico y compromiso ambiental van de la mano". En este sentido, ha señalado que la valorización de residuos industriales como las escorias siderúrgicas "permite generar pavimentos duraderos, seguros y con menor huella ecológica".

Peña también ha señalado que el desarrollo de este tipo de instalaciones "refleja el compromiso del sector viario con los retos ambientales y la innovación", y ha afirmado que "la incorporación de residuos valorizados en la fabricación de mezclas asfálticas nos permite avanzar hacia modelos de pavimentación más sostenibles, alineados con los objetivos europeos de economía circular y neutralidad climática".

La planta de Murga es la primera instalación que SteelPhalt construye fuera del Reino Unido. Ha supuesto una inversión de más de 13 millones de euros, ocupa 30.000 m² e incorpora un laboratorio de I+D propio. El asfalto producido contiene hasta un 95% de material reciclado, lo que supone una importante reducción en el uso de recursos naturales y de la huella de carbono. Además, sus prestaciones técnicas mejoran la durabilidad del firme hasta en un 20%.

El modelo operativo de SteelPhalt ha recibido apoyo institucional a través de la línea de ayudas a la economía circular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado con fondos europeos.

EUROBITUME publica el nuevo informe del análisis de ciclo de vida (LCA 4.0) para el betún asfáltico



El pasado 3 de marzo de 2025 se ha publicado el NUEVO INFORME LCA 4.0 de Eurobitume en el que se proporcionan datos importantes sobre el análisis de ciclo de vida del betún asfáltico más utilizado en Europa en la pavimentación de carreteras. Los resultados que se incluyen en dicho informe permitirán calcular con precisión el impacto ambiental de los productos finales, fabricados a partir de dicho betún, como lo son las mezclas asfálticas convencionales ya que no incluye a los betunes modificados con polímeros (PmB)

El Informe LCA 4.0 de Eurobitume sustituye al anterior Informe LCI 3.1 de Eurobitume, publicado en 2020 y actualizado en 2022. Se trata de un informe científicamente sólido y revisado por pares, que se considera representativo de la situación actual del betún producido en Europa utilizando la metodología descrita por las normas según ISO 14040+A1 e ISO 14044.

Los resultados del informe LCA 4.0 de Eurobitume son compatibles con la norma europea EN15804+A2 y, por tanto, el informe resulta adecuado para su uso en futuras DAP para productos de construcción.

Todas las fuentes de datos utilizadas están disponibles públicamente y los datos del Informe LCA 4.0 de

Eurobitume son compatibles con softwares comerciales de LCI, lo que permitirá a los profesionales de LCI incorporar fácilmente estos datos como parte de la evaluación del ciclo de vida de un producto de construcción.

El Informe LCA 4.0 de Eurobitume aporta respuestas adecuadas a las principales deficiencias señaladas en la revisión crítica del estudio anterior, centrándose en el potencial de calentamiento global, indicador de betún en un período de 100 años (GWP100). Su objetivo es presentar los principales supuestos, resultados y las principales diferencias entre el nuevo ACV 4.0 y la versión anterior LCI 3.1 para la cual se empleó una base de datos de crudos de petróleo, IOGP, que subestimó las emisiones de metano* y en la que utilizaron pocos datos primarios como entrada.

El GWP100 para el betún (EN12591) es de 530 kg de CO₂ eq./t de betún según el LCA 4.0 (2025) cuando el El GWP100 para el betún (EN12591) era de 216 kg de CO₂ eq./t de betún en el LCA 3.1 (2022).

*El impacto en el resultado es significativo ya que el GWP100 del metano es 30 veces mayor que el del dióxido de carbono.

La principal diferencia entre los resultados de ambos ACV está relacionada con un cambio en la metodología de cálculo del ACV y en la información de referencia, en particular en la base de datos de petróleo crudo utilizada, ahora basada en datos primarios procedentes de 17 refinerías en Europa. Por tanto, las diferencias en los resultados no están relacionadas con cambios en los procesos industriales o las prácticas con respecto a la producción de betún. Las emisiones físicas al medio ambiente debidas a la producción de betún no han aumentado desde la publicación del ACV 4.0, pero se contabilizan de forma diferente.

Se han realizado dos seminarios sobre este tema, en fechas 12 y 26 de marzo de 2025, para explicar al sector de la pavimentación asfáltica los resultados del nuevo LCA 4.0. Tanto el informe realizado por Eurobitume como un documento con preguntas y respuestas frecuentes se encuentra alojado en la web de Eurobitume <https://eurobitume.eu/bitumen/sustainability> para la consulta de quien pueda estar interesado en conocer los datos y origen con más detalle.

ERMF celebra un webinario gratuito con motivo del Día Internacional de la Conservación de Carreteras IRMD 2025

El Foro Europeo para la Conservación de Carreteras (European Road Maintenance Forum, ERMF) organiza un evento online gratuito con motivo del Día Internacional de la Conservación de Carreteras (IRMD), que se celebró el pasado 3 de abril de 2025 de 10:00 a 12:30 (CEST). La participación será exclusivamente online y requerirá inscripción previa. Además, se podrá ver en diferido en hora local a las 17:00 desde la plataforma digital de itafec.

Este encuentro reunirá a líderes del sector, expertos y responsables políticos europeos con el objetivo de impulsar soluciones sostenibles para el mantenimiento vial, en línea con los objetivos europeos de descarbonización. El programa, aún provisional, se divide en dos sesiones que abordarán cuestiones como la importancia del mantenimiento proactivo, el uso de datos masivos (Big Data) para evaluar el rendimiento de las infraestructuras, el impacto ambiental del estado de los firmes y las nuevas estrategias de comunicación que promueven la conservación viaria como herramienta clave en la descarbonización del transporte por carretera.

Entre los ponentes confirmados se encuentra Juan José Potti, presidente de ASEFMA y fundador del IRMD; Ralf Pomp, presidente de la Asociación Europea de Pavimentos Asfálticos (EAPA); Carsten Karcher, secretario general de EAPA; Christophe Nicodeme, director general de la Federación Europea de Carreteras (ERF); Steve Philips, secretario general de la Conferencia Europea de Directores de Carreteras (CEDR); Thomas Fabian, director comercial en la asociación europea de fabricantes de automóviles ACEA; Malcolm Simms, director de la asociación británica MPA Asphalt; y Camino Arce, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT).

Este webinario busca poner en valor la conservación de carreteras como una herramienta clave para reducir las emisiones de CO₂, mejorar la seguridad vial y contribuir a una movilidad más eficiente y sostenible.

Abierto el plazo de inscripción para la XIV Jornada Técnica de Asefma

La XIV Jornada Técnica de Asefma se celebrará los días 3 y 4 de junio de 2025 bajo el título "Impacto de los cambios normativos en el sector de la pavimentación asfáltica" en el Auditorio de Meeting Place, c/ Orense 34 Madrid.

En esta XIV edición de las Jornadas Técnicas de Asefma, se pretenden abordar y valorar las consecuencias de los últimos cambios normativos en nuestro sector. Desde el artículo de las Mezclas SMA (O.C. 3/2019) al de las Mezclas AUTL (O.C. 3/2022), las Mezclas reutilizadas (O.C. 2/2023), la fabricación de mezclas semicalientes, los nuevos criterios para el diseño y conservación de firmes (O.C. 1/2023), los Nuevos materiales con diferentes características, el impacto de la Huella de carbono (O.C. 3/2024), la Durabilidad teórica frente a durabilidad real, la Digitalización o Asphalt 4.0 así como los Programas para la CPI: EfaPaves, y la O.C 1/2024 sobre materiales compuestos de áridos y emulsión bituminosa fabricados y puestos en obra a temperatura ambiente.

Como viene siendo habitual, la Jornada se desarrollará en modalidad presencial en Meeting Place y ofrece además la posibilidad de seguirla en streaming HD:

Ya se encuentra abierto el plazo de inscripción presencial que puede realizarse desde la web de itafec o en asefma@asefma.com.es antes del 23 de mayo.

La modalidad digital con el hashtag #XIVJornadaTecnicaAsefma ofrecerá la opción de seguimiento en streaming HD a través de itafec.com con un coste muy reducido.

El XXIII CILA 2025 en Paraguay será el epicentro de la ingeniería vial en Iberoamérica



Del 17 al 21 de noviembre de 2025, Asunción se convierte en el epicentro de la ingeniería vial en Iberoamérica, reuniendo a líderes del sector para discutir el futuro de la infraestructura y la sostenibilidad.

El Congreso Ibero-Latinoamericano del Asfalto (CILA) es el evento más relevante para profesionales del sector vial y pavimentación en Iberoamérica. Reuniendo a expertos, investigadores y empresas líderes, el congreso ofrece un espacio para el intercambio de conocimientos, la innovación en tecnologías de asfalto y la optimización de infraestructuras viales.

Durante esta edición, se abordarán temas clave como sostenibilidad en pavimentación, nuevos materiales y metodologías de construcción, mantenimiento eficiente de carreteras y normativas actualizadas en la región. Al cierre del plazo de envío de resúmenes de trabajos técnicos, se han recibido algo más de 400 propuestas, lo que representa el número más elevado históricamente, con la excepción del anterior XXII CILA, celebrado en Granada (España) en 2023.

CILA no solo es un espacio de aprendizaje, sino también una plataforma de networking donde los asistentes podrán conectar con líderes del sector, descubrir nuevas oportunidades de negocio y fortalecer el desarrollo de infraestructuras sostenibles para el futuro.

Con esta edición, el CILA se proyecta no solo como un espacio de actualización técnica, sino también como una plataforma de conexión internacional, inter-

cambio de buenas prácticas y promoción de estándares de innovación en pavimentación, sostenibilidad y movilidad urbana en la región.

La elección del Gran Bourbon Hotel como epicentro de este encuentro es resultado de un convenio con la Comisión Organizadora del XXIII CILA, que “no solo garantiza el desarrollo pleno del evento, sino también el alojamiento y atención de expertos internacionales, lo que facilitará una experiencia integral para todos los participantes”, señaló el Ing. Paul Sarubbi Balansa, presidente del Congreso CILA 2025.

Más información se puede obtener ingresando a [@cilacongreso.com/](https://cilacongreso.com/)