

Jornada sobre las Mezclas SMA (3 de octubre de 2013)

Entre enero de 2010 y el 30 de junio de 2013 se ha desarrollado el proyecto de investigación denominado "Mezclas SMA de la familia de la norma UNE EN 13108-5 que sean sostenibles y medioambientalmente amigables", financiado por el Centro Tecnológico para el Desarrollo Industrial (CDTI), y que han realizado las empresas Eiffage Infraestructuras, Asfaltos y Construcciones Elsan S.A., Rettenmaier Ibérica, Euroconsult y PYME Mantenimiento y Construcción de Equipos de Auscultación. Como Organismos Públicos de Investigación (OPIs) han participado el CEDEX, la Universidad Politécnica de Cataluña, el Laboratorio de Acústica Aplicada a la Ingeniería Civil de la Universidad de Castilla-La Mancha y el EUCAT.

El proyecto ha terminado con muy buenos resultados. Se ha alcanzado prácticamente la totalidad de los objetivos establecidos inicialmente y habiendo realizado un total de 14 tramos de ensayo a escala real.

Teniendo en cuenta el gran interés que tienen estas mezclas bituminosas Stone Mastic Asphalt (SMA) y los muy buenos resultados obtenidos, las empresas participantes en el proyecto han organizado una Jornada Técnica de difusión pública de estos resultados, que se celebró el pasado día 3 de octubre de 2013 en el Salón de Actos del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

La asistencia a la Jornada podía realizarse de dos formas distintas. O bien de forma presencial, y en este sentido casi se alcanzaron el centenar de asistentes, o bien mediante visionado on line, a través del hashtag: #jornadaproyectosma, donde podían mandarse preguntar y los tuits que se considerasen oportunos sobre el desarrollo de la Jornada.

Desde el punto de vista de la comunicación, lo más destacado de la jornada fue la incontestable apuesta por la red de información abierta, microblogging, que es Twitter. Decenas de usuarios vinculados al sector de las carreteras y al asfalto participaron activamente desde sus cuentas de esta red social, fomentando un enriquecedor debate multimedia.

Los seguidores online tuvieron la oportunidad de interactuar directamente con los asistentes y ponentes de la sala, expertos en mezclas asfálticas, mediante comentarios, preguntas y críticas constructivas formuladas desde la red de información abierta. La intensidad de la participación on-

line fue tal que, en apenas cinco horas, se emitieron 418 tuits, de los cuales 227 contenidos originales.

Desde el día 29 de septiembre, y hasta la finalización de la jornada técnica, varias decenas de usuarios, entre los que se encontraban líderes de comunidad o "influencers" del sector del asfalto, emitieron 464 contenidos en forma de tuits que contenían el hashtag #JornadaProyectoSMA. Dichos usuarios generaron una audiencia potencial de 16.218 usuarios, y sus contenidos, un alcance de 231.326 impresiones. Se pueden confirmar estos datos en la web itafec.com

En otras palabras, #JornadaProyectoSMA ha tenido un alcance de más de dieciséis mil personas que habrían recibido, de media, catorce mensajes referidos a los resultados del estudio sobre mezclas SMA.

Para quienes estén interesados, todas las presentaciones están disponibles en la página web del proyecto: www.proyectosma.eu, dentro de la pestaña 'Documentación', donde se encontrará esta Jornada Técnica y todas las que se han realizado en Valencia, Málaga, Alcobendas y Madrid con motivo de la realización de los tramos de ensayo.

La celebración de esta Jornada Técnica para la difusión de los resultados de un Proyecto de Investigación es un hecho realmente excepcional, y ha sido muy bien valorado por el CDTI, como organismo cofinanciador del Proyecto.

Nota de prensa de Asefma sobre la cifra dedicada a la conservación y explotación de carreteras en el Proyecto de Presupuestos Generales 2014

El pasado día 10 de octubre de 2013, y a la vista de los datos que aparecen, en el Proyecto de Presupuestos del Estado para 2014, relativos a la conservación de carreteras, ASEFMA ha emitido una nota de prensa que, por su interés, reproducimos a continuación:

La Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA) valora muy negativamente el capítulo referido al Programa 453C, dedicado a la conservación y explotación de carreteras, del Grupo de Fomento

Noticias del sector

del Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2014. Considera alarmante plantear una nueva reducción del presupuesto en mantenimiento de carreteras y confía en su pronta revisión atendiendo al lamentable estado actual de la red y al actual valor patrimonial de las infraestructuras viarias españolas.

El presupuesto asignado a conservación de carreteras es inferior a los 820 millones de euros. Se trata del cuarto año consecutivo de descenso en el presupuesto dedicado al Programa 453C desde que en el año 2009 se asignaran 1.330,25 millones de euros. En particular, ASEFMA expresa su preocupación por el abandono de las licitaciones de refuerzos de firmes, proyectos de clave 32, que tanto en 2007 como en 2008 superaron los 550 millones de euros, para reducirse desde entonces drásticamente hasta menos de 80 millones de euros en total para los últimos cuatro años juntos.

El Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2014 no contempla la realidad de la red de ca-

rrteras españolas, que presenta el peor estado de conservación de los últimos 25 años. Esta grave y alarmante degradación de las infraestructuras viarias está aumentando de modo exponencial los costes de conservación a medio y largo plazo, multiplicando los riesgos económicos y medioambientales del país y reduciendo, cada vez más, la calidad de vida y bienestar de los ciudadanos españoles.

Además, el proyecto de Ley tampoco tiene en cuenta el uso real de las carreteras, que en España significa el 90% de los desplazamientos de viajeros y el 85 % de las mercancías, y propicia la inversión hacia otros medios de transporte menos utilizados y más caros como el tren de alta velocidad. Así pues, ASEFMA considera que los denominados "presupuestos de la recuperación" son totalmente contrarios al desarrollo de una adecuada política de conservación de las infraestructuras de transportes por carretera. Por todo ello, ASEFMA reclama la revisión inmediata del Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2014, en el Programa 453C, atendiendo al estado

Aglomerado COLOREADO

Pigmento tradicional en polvo



NUEVO PIGMENTO EN ESCAMAS



Sodemin, s.l. Presenta un nuevo pigmento **Oxido Rojo en Escamas** para colorear aglomerado asfáltico fabricado a partir de betún natural, obteniendo excelentes rendimientos, principales características:

- Fácil Manipulación, no mancha, no irrita la piel ni las fosas nasales.
- Excelente rendimiento, superior al pigmento en polvo,
- Garantiza una larga vida al pavimento coloreado.
- Mejor rendimiento económico frente al pigmento en polvo.

Proponemos una prueba para contrastar rendimiento en sus instalaciones. Contacte con nuestro Dpto. Técnico.

Otros colores, Disponemos igualmente de Pigmento en escamas en color amarillo y blanco. Dispersiones de ALTO rendimiento, igualando y/o superando la capacidad del mismo pigmento en polvo.

En nuestra fabrica, en Marsella (Francia), disponemos de equipos especiales de formulación para conseguir cualquier color. Suministrado en sacos termo-sellados.



PEP Ox. Rojo
(Pigment Enrobé Polymère)
Es un producto de:



Datos de contacto:

Sodemin, s.l.

Sant Llorenç, 23

43850 Cambrils - Tarragona

tel. 902 014 232 - 630 97 73 53 fax. 902 014 299

marc.mir@sodemin.com - www.sodemin.com

real de las carreteras y a la urgente necesidad de frenar su deterioro. Recuerda que sólo para devolver los firmes de la red de carreteras del Estado a un estado mínimamente adecuado se necesita una inversión superior a los 1.500 millones de euros. Si se toman en consideración también las carreteras no estatales que conforman la red de infraestructuras viarias españolas, la cifra asciende a 5.200 millones. Una vez sufragado dicho déficit, la inversión total necesaria para conservar el conjunto de las carreteras españolas es de 1.288,89 millones anuales.

Los fabricantes españoles de mezclas asfálticas también exigen una Ley que obligue a las Administraciones Públicas a destinar anualmente los recursos necesarios para mantener las carreteras en un estado adecuado de conservación, que permita aplicar una política de conservación preventiva, tomando en consideración al valor patrimonial de la red, que se estima en 185.000 millones de euros.

ASEFMA es una asociación de entidades dedicadas a la fabricación y aplicación de mezclas asfálticas para la pavimentación viaria. Entre sus fines estatutarios destaca el fomento de la investigación y la colaboración en la redacción de normas de fabricación, aplicación y control de calidad. Sus acciones están orientadas a la satisfacción de los usuarios y a la preservación del medio ambiente.

Jornada sobre Mezclas a menor Temperatura. (7 de noviembre de 2013)

El pasado día 7 de noviembre de 2013 se ha celebrado una Jornada Técnica sobre MEZCLAS BITUMINOSAS A BAJA TEMPERATURA. Fue organizada por las asociaciones ASEFMA y ATEB y, como coordinador, estuvo Francisco Jose Lucas Ochoa.

La Jornada se celebró en la Universidad Europea de Madrid, en el Campus de Villaviciosa de Odón (Madrid), desarrollándose en tres Sesiones y con dos presentaciones especiales sobre la Compra Pública Innovadora y sobre el Proyecto de Investigación MB2T.

La asistencia a la misma podía realizarse o bien en forma presencial o bien mediante su visualización on line, lo que permitió contar con seguidores de la Jornada en di-

versos países de Europa, América, África e incluso en Arabia Saudí.

Como en el caso de la jornada sobre las mezclas SMA, el seguimiento por la Red fue realmente muy importante. Así, la actividad detectada por el hashtag #JornadaMB2T durante el día 7 de noviembre, sólo en Twitter, 149 participantes emitieron 1.042 tweets con este hashtag, lo que se tradujo en un alcance de 516.655 usuarios expuestos y 1.262.853 impresiones. Si se tienen en cuenta desde el día 29 de octubre al 12 de noviembre, hubo 280 participantes, con 1.280 tweets y 1.487.192 impresiones. Se puede ver el informe del impacto del evento en la web itafec.com

Durante la jornada, la asociación ATEB presentó una nueva Monografía dedicada a las mezclas templadas con emulsión bituminosa.

Nota de prensa de la AEC sobre la situación caducada de una parte importante de la señalización (18 de octubre de 2013)

El pasado día 18 de octubre, la Asociación Española de la Carretera (AEC), dentro de su campaña de radiografía de la red viaria española en 2013, publicó una nota de prensa relativa al estado de la señalización vertical que encontramos en las carreteras, asegurando que, al menos, el 26% de las señales verticales de código (obligación, prohibición y peligro) instaladas en nuestras carreteras tiene más de 10 años, una edad a la que el material reflectante se considera caducado, es decir, el fabricante no garantiza la correcta visibilidad de la señal por la noche o en condiciones climatológicas adversas. El 13% de la señalización tiene más de 15 años.

Así pues, la Asociación Española de la Carretera estima que sería necesario reponer un total de 350.000 señales de código en el conjunto de la red vial del país, de acuerdo a los primeros datos de este estudio, cuyo trabajo de campo ha sido desarrollado en los meses de julio y agosto de este año por una docena de evaluadores que han recorrido alrededor de 3.000 tramos, de 100 metros cada uno, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red dependiente de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.

Fomento oculta los datos sobre el estado real de la degradación de las carreteras

El pasado día 25 de octubre, El Confidencial.com publicaba una noticia con este titular. El texto de la misma se iniciaba diciendo:

“Lenta, pero continua. Así ha sido, desde 2009, la bajada de inversión en mantenimiento de las carreteras españolas. Sin embargo, los informes, las decisiones que apoyen este cambio de rumbo, que costará muy caro en el futuro, según se advierte desde distintos puntos del sector, y los datos sobre el estado actual de las carreteras no son dados a conocer por Fomento. Y tampoco los otros estudios sobre seguridad vial que justifiquen la actuación del Ministerio en una infraestructura por la que se mueve el 85% del tráfico de viajeros españoles”.

A continuación recordaba que el secretario general de Infraestructuras, Manuel Niño, había asegurado en el mes de agosto que el Ministerio llevaba un estudio pormenorizado de los 26.000 kilómetros de la Red del Estado y que se estudiaban detenidamente los tramos de concentración de accidentes. El artículo señalaba después:

“A raíz de las declaraciones de Niño, El Confidencial se ha puesto en contacto con su departamento y con el Ministerio de Fomento, con el objetivo de dar a conocer qué necesidades hay, cómo se afrontan estas “inversiones necesarias” con la bajada de presupuesto o qué recomiendan los citados “estudios pormenorizados”. Y, a la vez, saber cómo se actúa sobre el estado de los materiales que componen las infraestructuras, las entrañas del pavimento vial. Dos meses de correos electrónicos, llamadas y peticiones no han servido para quitar el velo de opacidad sobre estos datos. “Pero desde luego la prioridad número uno en el ministerio es la seguridad vial”, siguen repitiendo desde Fomento”.

Ante la falta de información, El Confidencial trató de obtener respuestas entre los expertos de los diferentes componentes del firme.

Respecto a las marcas viales, su efectividad viene deteriorándose desde el año 2009 a un ritmo entre el 15 y el 20% por año. Algo parecido está ocurriendo con la resistencia al deslizamiento del pavimento, con un ritmo de deterioro similar. Cuando hay un accidente, siempre es culpa del conductor por no adaptarse a las condiciones de la vía por la que circula.

“El Confidencial no ha sido el único en interesarse por la citada información. Por un lado están las empresas del sector, preocupadas por las consecuencias de las pocas inversiones en el mantenimiento del estado de las carreteras. La falta de recursos está llevando a nuevos debates, que tienen su centro en la quiebra de las autopistas de peaje y en la posibilidad de extender el modelo a la red española”.

La situación es la misma cuando se busca información sobre los “estudios pormenorizados” sobre los tramos de concentración de accidentes: ¿qué datos y qué información arrojan? La respuesta es el silencio administrativo. La información que se publica cada año al respecto es la que elabora el Real Automóvil Club de España (RACE), en sus informes Eurorap. En él, sin embargo, se toman en consideración “7.002 accidentes con víctimas mortales y graves, ocurridos en la Red de Carreteras en el periodo considerado 2009-2011, y se han asignado a 1.350 tramos de vías con una longitud de más de 24.340 km”, según relata la metodología de los mismos. Se trata de un estudio compartido y aceptado en toda la Unión Europea que tiene el objetivo de informar sobre “el índice de accidentes en la red vial”.

La Ley de Transparencia -que ya ha pasado el escrutinio del Congreso y del Senado- de poco servirá para conocer nuevos datos en este asunto. Esta permite a cada departamento definir los documentos sobre los que se basan las decisiones gubernamentales como “de uso interno”.

Contratos de gestión integral de infraestructuras viarias de la ciudad de Madrid

El Ayuntamiento de Madrid ha convocado, el día 6 de noviembre de 2013, la licitación del contrato de gestión de

servicios públicos, en la modalidad de concesiones, denominado "Gestión integral de Infraestructuras viarias de la Ciudad de Madrid".

La ciudad se ha dividido en tres sectores que son los que se licitan. El contrato es por ocho años, prorrogables por dos años más.

En total esta previsto un presupuesto de 43 millones de euros para lo que se podrá llamar "Operación Asfalto", de los que 30 millones son para renovar 1,7 millones de m² de calzadas, 76.000 m² de aceras y acondicionar 91 puentes y pasarelas, durante los tres primeros años del contrato.

XVII Congreso Ibero-Latinoamericano del Asfalto (CILA 2013)

Del 17 al 22 de noviembre de 2013, se ha celebrado el XVII CILA en la ciudad de La Antigua (Guatemala). Se han reunido más de 750 expertos de toda la Región, incluyendo a España y Portugal.

Cuando se conmemora un año del fallecimiento de uno de sus fundadores, el argentino Jorge O. Agnusdei, esta nueva edición del CILA ha sido escenario de múltiples actos de reconocimiento a su labor y de homenaje a su memoria. Uno de ellos fue la entrega, a título póstumo, de la Medalla al Mérito Internacional de la Asociación Española de la Carretera (AEC), que la viuda de Agnusdei, Nérida Giussani, recibió de manos del vicepresidente de la Asociación, Alberto Bardesi Orúe-Echevarría, en el marco de la ceremonia inaugural del Congreso.

El galardón fue otorgado el pasado junio por el Consejo Directivo de la AEC.

En el plano técnico, el XVII CILA ha servido de tribuna para debatir acerca de las tecnologías más modernas de pavimentación asfáltica, con la atención puesta en asuntos de carácter técnico y científico sobre las obras de pavimentación. Además, se ha promovido la realización de investigaciones para desarrollar procedimientos innovadores y tecnologías de última generación en la construcción de carreteras.

Juan José Potti presentó en Guatemala, y ante cientos de expertos internacionales, la situación global del sector de la pavimentación a nivel mundial. Especial atención se ha prestado a la situación de Europa, a partir de los datos re-

cientemente publicados por EAPA, la asociación europea de productores de mezclas asfálticas.

España, con una producción de mezclas bituminosas por debajo de los 20 millones de toneladas en 2012, experimenta un desplome superior al 58%, respecto a 2007. En la UE27, sin embargo, la producción registra para el mismo período una caída del 7,5%, que deja a España a la cola de Europa. En valor absoluto, España registra la mayor caída europea: más de 29 millones de toneladas, respecto a 2007. Esta cifra, la más baja de los últimos 25 años, está lejos de cubrir las necesidades de la, sin embargo, segunda mayor red europea de carreteras, con 650.000 kilómetros en total.

El desplome de la producción de mezcla bituminosa es un indicador de la ausencia de inversión y políticas de conservación de carreteras. Así fue expresado en el XVII Congreso Ibero-Latinoamericano del Asfalto, del que España es socio desde 1981. Los dos delegados de CILA en España son Alberto Bardesi y Juan José Potti.

La ceremonia de clausura, celebrada el viernes 22 de noviembre, sirvió también para presentar formalmente a la comunidad científica iberoamericana las Bases de la V Edición del "Premio Internacional a la Innovación en Carreteras Juan Antonio Fernández del Campo".

A pesar de no ser emitida en streaming, el XVII Congreso CILA contó con una elevada actividad en las redes sociales, tanto en @congresoCILA, con más de 1.300 seguidores, como en el hashtag #XVII CongresoCILA.

Durante el XVII CILA se ha constituido AILA, la Asociación Ibero Latinoamericana del Asfalto que tendrá su sede en México. Como principal vocación, pretende ser un órgano, independiente del CILA, que focalice una buena parte de las iniciativas, en materia de pavimentación asfáltica, en toda Iberoamérica. Asefma es socio de AILA y ya está abierta la opción a empresas, asociaciones y socios particulares. Los dos delegados de CILA en España y prácticamente todos los delegados CILA ya se han hecho socios a nivel individual.

Calendario de Asefma para el año 2014

Como el año anterior, ASEFMA ha preparado un calendario para el año 2014 con un formato algo mejorado respecto al anterior y acompañando cada mes con una foto

muy cuidada y con un mensaje eficaz sobre la actividad de la Asociación y de sus empresas asociadas, resaltando el uso generalizado que hacemos de la carretera para todas nuestras actividades tanto de ocio como profesionales, comerciales, etc, y de la necesidad de asegurar el buen estado de la carretera para la comodidad y seguridad de los usuarios.

La N-340 y la A3, las peores carreteras de España

Los conductores profesionales consideran la conservación de las carreteras como la gran asignatura pendiente de la gestión viaria en España. Así se pone de manifiesto en un sondeo que la Asociación Española de la Carretera (AEC) acaba de realizar entre conductores de autobuses, autocares y camiones, quienes suspenden el estado en que se encuentran actualmente nuestras infraestructuras viarias, al que puntúan con una nota de 4,5 sobre 10.

El estudio se ha desarrollado en los meses de septiembre y octubre de 2013, con la colaboración de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (ASINTRA), la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBUS) y la Fundación Francisco Corell. En él han participado profesionales que recorren entre 60.000 y 100.000 kilómetros al año al volante de vehículos de gran tonelaje.

A juicio de los encuestados, las peores carreteras de España son la N-340, la más larga de las carreteras nacionales, que une Cádiz con Barcelona, atravesando la costa del Mediterráneo, con una longitud de 1.248 kilómetros. Y la A3 o Autovía del Este, una de las seis autovías radiales, unión natural de Madrid con Valencia. En el polo opuesto, la AP7 (Autopista del Mediterráneo) y la A6 (Autovía del Noroeste) son los dos corredores españoles mejor valorados, tanto desde la perspectiva de su estado de conservación, como desde la óptica de sus niveles de seguridad.

Conservación, seguridad, mantenimiento del vehículo y consumos

Un 65% de los conductores de autocares y camiones afirma haber tenido alguna vez un problema de seguridad vial provocado por el mal estado de la carretera. Además, el

88% sostiene que una vía deteriorada influye significativamente en la aparición de fatiga. A ello se suma el incremento en los costes de mantenimiento y reparación de los vehículos. Para el 86% de los participantes en el sondeo, una mala conservación viaria influye "bastante" en el aumento de dichos costes. En un porcentaje similar se sitúan quienes consideran que esta situación incrementa también bastante los consumos de combustible.

La percepción negativa de los conductores profesionales respecto de la actual situación de las carreteras españolas se extiende también a la dotación de infraestructuras de transporte. Así, puntúan con un 4,8 a las estaciones de autobuses y con un 4,6 a las áreas de descanso.

Todavía peor parados salen los carriles-bus (un 3,9 de nota media) y los aparcamientos disuasorios (un 3,5).

Cuenta atrás para la IX Jornada Nacional de Asefma

Se pone en marcha la IX Jornada Técnica Nacional de Asefma. En la VIII se contó con la presencia de más de 300 asistentes presenciales y más de 100 inscripciones online de varios países (Argentina, México, Chile, Costa Rica, Estados Unidos, Canadá, etc.), con más de 550 tuits desde 53 usuarios diferentes, un alcance de 75.946 personas y un impacto de 211.471 impresiones, lo que constituyó un récord absoluto. La #IXJornadaAsefma pretende desbordar ampliamente estas referencias.

Se abre el plazo para la presentación de resúmenes, hasta el 31 de enero de 2014. No será fácil superar las 33 comunicaciones libres de la VIII Jornada Nacional de Asefma. Los ganadores de la VIII Jornada Nacional "Método de Ensayo UGR-FACT para el estudio de comportamiento a fisuración por fatiga de mezclas bituminosas", F. Moreno Navarro y M. C. Rubio Gámez, entregarán el premio a la mejor comunicación de la IX Jornada Nacional de Asefma.

La IX Jornada Nacional de Asefma se celebrará el 26 de Junio. En Jornada independiente, el día 25 de Junio se desarrollará el I interCILA. Este será el primer evento 2.0 entre dos Congresos CILA que presentarán lo mejor del XVII Congreso de Guatemala, las perspectivas del XVIII Congreso CILA de Bariloche y una visión de las nuevas actividades que desarrolla AILA (Asociación Ibero Latino-americana del Asfalto).