

En un contexto general de escasa relevancia para todo lo relacionado con la carretera por parte de la Comisión Europea, donde la adecuada conservación de la red de carreteras existente no es un aspecto prioritario y se constata una evolución negativa año tras año del patrimonio vial, la iniciativa de ASEFMA, al crear una revista técnica de calidad, como ASFALTO y PAVIMENTACIÓN, me parece excelente. De esta manera, el sector de la carretera podrá conocer los avances técnicos para poder realizar las inversiones que favorezcan el desarrollo sostenible, los ahorros de energía, la preservación de los recursos naturales y la disminución de los gases de efecto invernadero. Más allá de dar a conocer el savoir faire de nuestro sector, se han sabido focalizar los intereses particulares para que todo el mundo comprenda que nuestro futuro pasa por la participación en un movimiento colectivo.

Carta de bienvenida de IBEF

Las emulsiones bituminosas en 2011: un año bisagra

1. El IBEF: una sensibilización mundial y un reconocimiento asumido

Desde su creación en 1995, la International Bitumen Emulsion Federation no ha dejado de desarrollar sus acciones al servicio de sus miembros. La IBEF reúne actualmente a los protagonistas de 19 países, que representan un 70% de la cantidad de emulsiones producidas en el Mundo. Este resultado, inacabado aún, traduce a la vez la necesidad de mutualizar los esfuerzos de cada asociación a escala mundial así como el reconocimiento del papel de la IBEF como interlocutor representativo de una industria plenamente consciente del papel principal que deberá desempeñar en los próximos años.

La vida de la IBEF transcurre al ritmo de reuniones, simposios y congresos que organiza o en los que colabora, y en particular en acontecimientos nacionales como Asphaltica en Italia o el Mexican Asphalt Congress e internacionales como el International Symposium on Asphalt Emulsion Technology.

La quinta edición del WOE se celebró en Lyon (Francia) en colaboración con la SFERB, como preludeo del 5º Congreso Mundial de la Emulsión.

2. El WOE 2010: un conjunto de intereses

Este evento reunió a 250 delegados procedentes de 30 países de los 5 continentes. Los temas tratados estaban claramente orientados hacia los usuarios y los clientes, con la preocupación permanente de desarrollar las utilidades de las emulsiones bituminosas. En un solo día, el programa había ofrecido tiempo de intercambios entre los profesionales, completando de forma útil la información ofrecida en las exposiciones presentadas.

Algunos representantes presentaron las exposiciones de asociaciones nacionales a miembros de la IBEF así como exposiciones específicas y prospectivas relativas a los emulgentes y al asfalto.

- **Estadísticas mundiales:** John Keayes REAL (UK)
- **El futuro del asfalto:** Nasreen Tasker ARGUS
- **El futuro de los emulgentes:** Christian Depreeuw APAG
- **El desarrollo sostenible:** Azeem Remtulla AAPA (Australia)
- **Los aglomerados con emulsión:** María del Mar Colás ATEB (España)
- **Técnicas específicas:** Kobus Louw SABITA (Sudáfrica)
- **Educación y formación:** Mark Mac Collough AEMA (EEUU)

Cartas de bienvenida

- **Estándares y normas:** Bernard Eckmann SFERB (Francia)
- **Mercadotecnia:** Jorge Cárdenas García AMAAC (México)

Todas las exposiciones están, por supuesto, a disposición de la comunidad industrial y demás.

Como conclusión de la jornada, el Presidente de la IBEF recordó que la conservación de nuestras calles y nuestras carreteras es deber de cada uno; las emulsiones bituminosas deben desempeñar una misión decisiva.

Por otra parte, se establece que educación y formación son prioridades. En cuanto a comunicación, la IBEF está decidida a trabajar interna y externamente a favor de todas las partes involucradas.

3. Los mercados en el Mundo

Con el fin de actuar lo mejor posible en un contexto en cambio constante, la industria debe evaluar permanentemente sus mercados así como los factores clave que orientan y orientarán estos mercados a medio plazo.

La IBEF lanzó desde finales de 2009 una encuesta mundial relativa a las producciones de emulsiones viales de asfalto. La información recogida permitió tratar los datos procedentes de más de 100 países en todo el Mundo.

El potencial de desarrollo de las emulsiones, como veremos más adelante, aparece no obstante como considerable.

En lo referente a las emulsiones viales bituminosas, cabe resaltar en primer lugar una gran estabilidad de los volúmenes entre 2005 y 2009, con una producción anual del orden de 8 millones de toneladas. Lo mismo ocurre con el mercado de los asfaltos, cercanos a los 90 millones de toneladas al año.

La comparación de los volúmenes de emulsiones respecto a los de los asfaltos se establece en el 9,1%. En detalle, este cociente sigue siendo superior al 10% en Europa y en América. Se estanca en aproximadamente un 5% en Asia.

Desde 2005 hasta 2009, se observa un deslizamiento de los volúmenes de los asfaltos de los países industrializados. Para las emulsiones, este deslizamiento es menos importante, como prueba del dinamismo de la industria y de la calidad de las respuestas técnica de las soluciones a la emulsión en un contexto difícil.

4. El nuevo reparto: el desarrollo sostenible

Muchas definiciones presiden el concepto de desarrollo sostenible. Más allá de sus aspectos medioambientales más conocidos, su dimensión es triple: Ambiente, Economía y Social.

El concepto de desarrollo sostenible debe incluirse pues según los componentes económicos, medioambientales y sociales, con una obligación de coherencia global y, por lo tanto, inevitable.

4.1 La economía

El componente más fácil de comprender es, por supuesto, el componente económico, pero debe serlo a largo plazo. En el ámbito de las infraestructuras viales, se trata de preservar el capital común que forman las redes de carreteras. En Europa, el rigor del invierno 2009–2010 reveló, a este respecto, lagunas en cuanto al mantenimiento vial. Las degradaciones en algunos itinerarios, incluidas las autopistas, hicieron que los usuarios se concienciasen y, por lo tanto, más allá de los profesionales y de los gestores de redes, de la necesidad del mantenimiento preventivo.

En Europa, la crisis y las limitaciones presupuestarias que acompañan, también afectan a los presupuestos de mantenimiento y llevan a los gestores de redes a optimizar las soluciones técnicas aplicadas. Ahí se alcanza el "more for less" ("obtener más gastando menos") de los estadounidenses.

Tanto en Irlanda como en el Reino Unido, donde se adoptaron las medidas de ahorro más drásticas, los industriales de la emulsión movilizaron rápidamente sus mercados tradicionales que, paradójicamente, disfrutaban de una situación económica difícil. Este trabajo, abordado más adelante, un desarrollo de la utilización de emulsiones modificadas, que permiten su utilización en itinerarios que soportan un tráfico en crecimiento.

4.2 El medio ambiente

Las cuestiones medioambientales están permanentemente en el centro de las preocupaciones de los industriales, aunque sólo sea a causa de la normativa creciente. En este caso concreto, no se trata ni de una limitación ni de una oportunidad. Se trata simplemente de un "must":

Las que no piensan en el impacto ambiental de sus operaciones se encontrarán en situación de desventaja, no sólo porque sus competidores lo hacen, pero también porque el público lo exige .

La utilización de emulsiones bituminosas contribuye a limitar las emisiones de gas de efecto invernadero (GES), así como el consumo de energía fósil.

En cuanto a aglomerados para capa de superficie, el WOE2010 destacó el desarrollo de aglomerados con emulsión templada; este método confiere al aglomerado una mayor manejabilidad, permitiendo alcanzar niveles de compactabilidad y resultados técnicos en fuerte progresión.

4.3 La dimensión social

La industria de carreteras tiene deberes específicos en cuanto a higiene y seguridad, en la medida en que su actividad se ejerce, al menos en parte, en obras en las que la proximidad del público es algo importante que conviene tener en cuenta.

Por otra parte, la evolución de la normativa lleva a la industria, a favorecer las soluciones de menor impacto tanto si se trata de medio ambiente como de seguridad. Será seguramente una de las principales consecuencias de la normativa REACH que, debido a la obligación de evaluar las distintas situaciones de exposición, responsabilizará a los productores y permitirá a los usuarios ejercer su actividad en las mejores condiciones.

Los avances en términos económicos y medioambientales se realizan a menudo al mismo tiempo que los compromisos crecientes en cuanto a seguridad. Es el caso de los cut backs o derivados asfálticos de flujo, sustituidos progresivamente por las emulsiones.

5. Conclusiones

La técnica de las emulsiones de betún no es nueva. Ha progresado desde su nacimiento en los años 20 y 30 para alcanzar un nivel de desarrollo internacional. Todos los países importantes la han adoptado y la utilizan habitualmente en sus redes viales.

Sin embargo, este desarrollo es insuficiente respecto a las ventajas que las técnicas de emulsión ofrecen a los organismos públicos.

Con ello, el año 2010 ha conocido una movilización sin precedentes de la industria de las emulsiones bituminosas, de ello da prueba su amplia participación en el WOE2010 en un contexto especialmente agudo de limitaciones presupuestarias. La industria tiene así en cuenta los problemas específicos que podrían obstaculizar su desarrollo así como los factores que, al contrario, van a favorecerla.

Paradójicamente, es la crisis económica la desencadenante de este desarrollo. En efecto, se asiste a una conjunción de factores sin la cual no es posible ninguna ruptura. En la actualidad, las limitaciones financieras asociadas a las exigencias medioambientales y sociales constituyen un contexto excepcional en el cual las emulsiones han encontrado su sitio. Precisamente es en esto en lo que el año 2011 será un año de cambios. Y los estadounidenses no se equivocan con la creación de la Emulsion Task Force. En Europa, es la norma EN13808 y el control de producción en fábrica asociado lo que contribuirá a reforzar la confianza de los contratistas para una técnica probada y en constante renovación.

Jean-Claude Roffé
Presidente
IBEF