

Noticias del sector

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

Jornada de formación: “Soluciones asfálticas sostenibles y adaptadas al cambio climático para firmes de carreteras de baja intensidad de tráfico”

La Jornada ha sido promovida por la Junta de Castilla y León, la ha organizado la Asociación Técnica de Carreteras (ATC) y han colaborado ATEB y ACEX.

La jornada se celebró el 3 de octubre en el salón de actos de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León con la asistencia de 170 técnicos de carreteras tanto de administraciones públicas como del sector privado.

En la inauguración participaron Andrés Costa, ponente general de la jornada y presidente del Comité de Carreteras de Baja Intensidad de Tráfico de la Asociación Técnica de Carreteras; Jesús Santamaría, director técnico de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, y Luis Alberto Solís, director de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León.

La jornada se desarrolló en tres sesiones. La primera de ellas, dedicada al proyecto TRACC, la segunda a la Conservación de carreteras de baja intensidad de tráfico en Castilla y León y la tercera a una propuesta de Pliegos de Prescripciones Técnicas para carreteras de baja intensidad de tráfico, realizada por la ATC.

Dentro de la primera sesión, Julio González, jefe de Servicio de Conservación y Explotación de Carreteras de la Junta de Castilla y León, hizo una presentación del proyecto TRACC y de la participación de la Junta en él, centrándose a continuación en la descripción de los tramos de ensayo del proyecto realizados en Valladolid y en su seguimiento.

El seguimiento, tras siete años de puesta en servicio, ha mostrado una excelente evolución, tanto desde el punto de vista estructural (deflexiones) como del de la seguridad (CRT con valores de 50 a 60 en todo el tramo). No obs-

tante, hay que señalar que, tras la puesta en servicio de la VA-30, la carga de tráfico de la CL-600 se ha visto considerablemente reducida, tanto en vehículos totales (50%) como, sobre todo, de pesados (70%).

María del Mar Colás, directora del Comité Técnico de ATEB, hizo un resumen de los principales objetivos y logros del proyecto TRACC en su conjunto. Este proyecto, enmarcado dentro del programa SUDOE, contó con la participación de organizaciones españolas (Junta de Castilla y León y ATEB), francesas (Conseil de Haute Garonne, LRPC Toulouse y SRIR MP) y portuguesas (Politécnico de Setúbal y Sines Tecnopolo).

Como resultado de todo ello, se desarrolló la Herramienta Informática TRACC, cuya reciente renovación fue presentada por Daniel Andaluz, gerente de ATEB. Se trata de una aplicación informática de ayuda en la toma de decisiones tomando en cuenta diversos criterios, pero no debe pensarse en ella como una aplicación de dimensionamiento.

El programa toma en cuenta diversos factores: naturaleza de la carretera, tipo estructural, climatología, estado del soporte, tipo de actuación y objetivos de mejora buscados. Asimismo permite establecer los criterios de ponderación: medioambientales, técnicos, sociales y económicos. La respuesta del programa analiza la bondad de la solución en base a un amplio abanico de cuestiones en cada uno de los criterios analizados.

En la segunda sesión, Pablo Sáez, director de ACEX, comenzó clarificando la terminología que se debe emplear en relación con la explotación y conservación de carreteras. En su opinión, la explotación como tal engloba la gestión de la red (tráfico), la conservación de los elementos (incluyendo las operaciones de vialidad, conservación ordinaria, rehabilitación y mejora) y el mantenimiento de los servicios (uso y defensa, ayudas a la vialidad y sistemas de gestión). En segundo lugar se refirió a los aspectos básicos a considerar en la gestión de la conservación y mantenimiento de las carreteras.

Finalmente, Sáez comentó los resultados de la encuesta sobre la gestión de las carreteras en redes de baja intensidad de tráfico dirigida a las diputaciones provinciales y comunidades autónomas uniprovinciales realizada en 2011 por el Comité de Carreteras de Baja Intensidad de Tráfico de la ATC y que en estos momentos se está actualizando en dicho Comité. Las respuestas obtenidas cubren un 42% de la red (20 administraciones) por lo que pueden considerarse como bastante representativas.

En la segunda parte de esta sesión, Andrés Costa desarrolló el tema de la "Optimización de soluciones en conservación de firmes. Aspectos Técnicos". En primer lugar se refirió a las características técnicas y funcionales de las carreteras de baja intensidad de tráfico, para continuar exponiendo la casuística de los tipos de deterioros que pueden presentarse, su origen y las distintas soluciones que deben contemplarse. Finalmente dedicó su intervención a revisar las diversas técnicas de conservación de los firmes en estas carreteras, describiendo sus características, composición, ventajas y limitaciones:

- Mezclas bituminosas a menor temperatura:
 - Mezclas en frío
 - Gravaemulsión
 - Mezclas templadas: cerradas, abiertas y recicladas
- Tratamientos superficiales
 - Riegos con gravillas
 - Lechadas bituminosas
- Reciclados in situ
 - Con emulsión
 - Con cemento
 - Mixto
- Fresado localizado y reposición con M.B.C.
- Mezcla bituminosa en caliente en capas > 6cm

En la tercera de las sesiones, Francisco José Lucas, presidente de ATEB, y Alberto Bardesi, director de la ATC, presentaron las propuestas del Comité de Carreteras de Baja Intensidad de Tráfico de la ATC para este tipo de vías. Lucas empezó enmarcando este proyecto del Comité y se-

ñaló que se trata de dar un soporte a los responsables técnicos de las administraciones y proyectistas en aquellas unidades de obra que no se recogen de forma explícita en el PG· 3, pero que sí están contempladas tanto en las Instrucciones 6.1-IC y 6.3-IC como en diversas recomendaciones de diseño de firmes de las Comunidades Autónomas. Hasta el momento se han preparado los documentos correspondientes a:

- Riegos con gravilla
- Lechadas bituminosas (complemento del art. 540 del PG· 3)
- Mezclas abiertas en frío
- Gravaemulsión
- Riegos de sellado

Y, a futuro, se complementarán con los correspondientes a:

- Mezclas templadas
- Reciclados in situ con emulsión (complementarios al art. 20 del PG· 4)
- Reciclados templados

Lucas y Bardesi presentaron las propuestas de los artículos, que se entregaron con la documentación de la jornada, haciendo énfasis en las novedades que aportaban en materia de componentes, nomenclatura, criterios de diseño y aplicaciones.

Presentación en el Congreso del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)

El pasado día 19 de octubre, el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna presentó en el Congreso de los Diputados este Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), que ya fue anunciado en el mes de julio por el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy.

El plan abarca obras de construcción o mejora de infraestructuras viarias por una inversión total de unos 5.000 millones de euros. El Gobierno intenta así paliar la reconocida bajada de inversión en ese sector productivo de los úl-

timos ejercicios por los problemas económicos del país con una fórmula nueva, que se impone en Europa, de pago en diferido de las obras adjudicadas en 30 años y con la obligación de dedicarse también a la conservación y mantenimiento de la infraestructura. Fomento remarca que este modelo no tiene nada que ver con el fracasado intento de las autopistas radiales de pago.

El propósito del Ministerio de Fomento, que es el que ha elaborado el borrador del proyecto, es que el plan afecte a los 20 corredores más importantes del país, con un total de 2.000 kilómetros y que las obras se ejecuten en tres o cuatro años, entre 2017 y 2021.

El sistema, copiado de modelos ya experimentados con éxito en Europa, según Rajoy, se denomina "pago por disponibilidad", y ha pasado de usarse en los últimos años en el 5% de los proyectos de infraestructuras a suponer el 90%. Consiste, en esencia, en sacar un proyecto a concurso, adjudicar una obra a una constructora o UTE de constructoras y empezar a pagarle cuando la entregue para su uso y luego durante el periodo de explotación que se le concede de hasta 30 años. El pago se liga también a la calidad de la carretera y a su mantenimiento a largo plazo, en lugar de centrarse solamente en la demanda o el tráfico (lo que sería un pago por uso o de peaje en la sombra).

La inversión se hará con un mecanismo público-privado y con financiación del Banco Europeo de Inversiones "en condiciones preferentes" y "únicas", es decir, con dinero llegado del llamado Plan Juncker de la Comisión Europea. El reparto de cada proyecto corresponderá en un 20% al adjudicatario, un 40% al Banco Europeo de Inversiones y el otro 40% a instituciones financieras.

El Ministro, en su presentación en el Congreso de los Diputados señaló que el PIC se adjudicará de forma expés en un plazo máximo de dos años, entre finales de 2017 y principios de 2019. El gasto no computará para el déficit público y no tendrán ningún riesgo financiero para el Estado.

El plan se centrará en alrededor de 20 corredores de grandes vías estatales de la red transeuropea (el presupuesto mínimo es de 100 millones de euros y la media de 200 millones), se financiará por el llamado pago por disponibilidad, un modelo de colaboración público-privada por el que las empresas sufragarán las obras y recuperarán su inversión a lo largo de 30 años.

De la Serna dijo que los corredores por un total de 2.000 kilómetros que se incluirán en el plan están en fase final de estudio, pero no aclaró cuando se comunicarán.

El ministro de Fomento indicó que las concesionarias recibirán un canon mensual a lo largo de ese periodo, que dependerá de varios criterios, y no solo del tráfico, como ha sucedido en anteriores concesiones, y que han ocasionado en algunos casos un grave perjuicio para las arcas públicas como en el caso más grave ha sido las nueve autopistas de peaje quebradas.

Entre esos criterios estará el estado del pavimento, la calidad del servicio, el respeto medioambiental, la señalización, el alumbrado, la limpieza, el drenaje y la seguridad vial. De la Serna hizo hincapié en este aspecto, y precisó que el índice de siniestralidad será uno de los baremos importantes a la hora evaluar los proyectos, y estima que los accidentes disminuirán en un 38% en los tramos afectados.

Para proceder a los pagos periódicamente se inspeccionarán las carreteras afectadas y se las calificará con varias notas, desde "satisfactorio" a "inaceptable", de acuerdo a las cuales se graduarán las compensaciones. Con este sistema de pago por disponibilidad, "se trasfiere completamente el riesgo desde el Estado a las compañías" y por eso es el modelo que se utiliza para la construcción del 90% de las grandes vías en la Unión Europea.

Asefma lanza el primer catálogo de capacidades técnicas del sector

La Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas presenta el catálogo online Capacidades técnicas de los socios de Asefma. Bajo el lema "reforzamos el firme, consolidamos el futuro", la entidad expone los campos de aplicación de los pavimentos asfálticos y las tecnologías de fabricación y puesta en obra de mezclas bituminosas que emplean sus socios. La capacidad innovadora y el compromiso con el medio ambiente de los socios de Asefma, también se abordan en las páginas del catálogo de capacidades. En esta última línea, se detalla en qué modo los pavimentos asfálticos contribuyen a reducir emisión de gases contaminantes y la contaminación acústica.

Pomovido por la Junta Directiva de Asefma y con la colaboración específica de los socios adheridos Ascendum, JRS

Rettenmaier Ibérica y Campi y Jové, el documento presentado recoge las acciones más importantes que desarrolla la asociación para fomentar la investigación en el sector como la realización de jornadas y la convocatoria de premios, recuerda la colaboración de la entidad en la redacción de normas de fabricación, aplicación y control de calidad de mezclas asfálticas y aumenta la numerosa documentación publicada por la asociación sobre la materia.

El catálogo ha sido creado con el objetivo de “potenciar nuestros principales valores, como son la capacidad de innovación, la preservación del medio ambiente”, explicó el presidente de la entidad, Juan José Potti.

La EAPA recomienda la utilización de residuos y materias primas secundarias en la fabricación de mezclas asfálticas

“La generación total de desechos en la UE en 2013 dentro del sector del asfalto ascendió a un total 2,5 billones de toneladas, de los que 1,6 no se podían reciclar ni tampoco reutilizar, lo cual supone una pérdida para la industria y la economía europeas”, afirma EAPA en el documento “EAPA position statement on waste in asphalt”. Por el contrario, alrededor de 600 millones de toneladas sí podían volver a utilizarse o bien reciclarse para futuras obras de construcción asfáltica.

EAPA recomienda priorizar la reutilización de residuos de construcción y demolición, materias primas secundarias y subproductos, como pavimentos asfálticos reciclados (RAP, del inglés, Recycled Asphalt Pavement), en la producción de mezclas asfálticas. Al mismo tiempo recuerda que el Parlamento Europeo y la Comisión Europea ya amparan las técnicas de reciclado de asfalto a través de las directivas 2008/98/EC y 1999/31/EC aunque su aplicación en el mercado continúa siendo limitada. En este sentido, EAPA señala que las principales trabas que impiden esta práctica son la falta de confianza en los materiales reciclados y el potencial riesgo para la salud de quienes trabajan manipulando los mencionados materiales. Por ello, insiste en que los residuos de construcción solo deben incorporarse a las mezclas asfálticas si superan un proceso de evaluación de riesgos que evalúe la seguridad y salud de los trabajadores, el impacto medioambiental y las mejoras técnicas aportadas durante el proceso de fabricación, uso y aplicación.

Cada vez más países reutilizan o reciclan los residuos de asfalto y/o de demolición. Así, de 50 millones de toneladas de asfalto recuperado disponibles por año, 81 se reciclan e incluso el 57% se reutilizan. En esta línea, recuerda citando a la directiva 2008/98/EC sobre residuos que:

- La reutilización hace referencia a cualquier operación mediante la cual productos o componentes que no sean residuos se utilizan de nuevo con la misma finalidad para la que fueron concebidos.
- El reciclado refiere a toda operación de valorización mediante la cual los materiales de residuos son transformados de nuevo en productos, materiales o sustancias, tanto si es con la finalidad original como con cualquier otra finalidad.

En un contexto de cada vez mayor preocupación medioambiental y en el que el 90% de los 5,5 millones de kilómetros de carreteras europeas han sido construidas con materiales asfálticos, el sector está dando respuesta a estas demandas. En este sentido, se están mejorando las técnicas de reciclado de pavimentos, que permiten aprovechar el betún y los áridos existentes en las capas del firme antiguo y ahorrar en materiales naturales, lo que supone una ventaja al mismo tiempo económica y medioambiental. El desarrollo de mezclas con altas tasas de reciclado ha crecido significativamente en los últimos 25 años.

Atendiendo a todo lo anterior, EAPA recomienda el uso de materiales secundarios, subproductos y residuos de construcción y demolición (aunque no solo) en la producción de mezclas asfálticas templadas y calientes, siempre que se cumplan las siguientes premisas:

- No tenga impacto en la salud de los trabajadores que la manipulan ni en, en general, en las personas, ni en el proceso ni en el uso ni la aplicación.
- No tenga un impacto medioambiental.
- El objetivo para el cual se reutiliza o recicla no tenga un corto periodo de vida.
- El retorno de inversión sea positivo para los clientes.
- No tenga consecuencias negativas en el desempeño del nuevo producto ni en el presente ni en el futuro.
- No afecte a la competitividad de las soluciones asfálticas ni pavimentos alternativos.