



Un paso más para superar el tradicional concepto de carretera y convertir esta en un espacio para la movilidad sostenible, segura e inteligente de todo tipo de usuarios. Un paso más para reconciliarse con el entorno, dejar atrás las emisiones de gases contaminantes y transformar las vías en infraestructuras verdes. Y otro más aún para que estas dejen de ser un mero soporte del tráfico rodado y se transmuten en una plataforma smart de servicios de movilidad. Esta apuesta por un cambio global y sin retorno es la que la industria de la carretera se propone materializar en el marco de esta 32ª Semana de la Carretera. El punto de partida del debate se resume en su lema: *Adaptación funcional para una movilidad sostenible*.

Organizado por la Asociación Española de la Carretera y promovido por la Comunidad de Madrid a través de su Consejería de Transportes e Infraestructuras, este congreso busca dar respuesta, en sus tres jornadas de trabajo, a los interrogantes que la transformación de las infraestructuras viarias plantea a nivel tecnológico, político, económico e, incluso, social.

En este sentido, el programa técnico de la 32ª Semana de la Carretera va a abordar asuntos como las "carreteras multifunción", que son aquellas en las que la movilidad está asegurada para todo tipo de usuarios; la aplicación de la taxonomía para una adecuada clasificación de las redes; la humanización de las vías o el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones en las ciudades.

La carretera: de mero soporte del tráfico a plataforma *smart*

Cuando se cumplen 60 años de su nacimiento, la Semana de la Carretera celebra en Madrid su 32ª Edición

Del 21 al 23 de marzo se celebra en Madrid la 32ª Semana de la Carretera, un congreso que reúne de nuevo al conjunto de la comunidad técnica viaria en el año de su 60º aniversario. Las carreteras

de aquella primera edición, celebrada en 1963, nada tienen que ver con las que todos conocemos hoy. Sin embargo, el sector se encuentra en una encrucijada en la que se le conmina a dar un paso más, y no pequeño.

Talk about roads

El programa técnico del congreso cuenta también, junto a las mesas redondas, las comunicaciones libres y las ponencias de los expertos, con un elemento novedoso: "Talk about roads...", un espacio de entrevistas en el que conversar con personalidades del sector viario, empresarios, investigadores y figuras relevantes de éste u otros ámbitos de la sociedad. El objetivo de estos "Talk about roads..." no es otro que promover ideas, conocimientos y experiencias de la mano de expertos muy diversos.



Escaparate de innovaciones

Además, de forma simultánea a las sesiones técnicas de la 32ª Semana de la Carretera, y en un área expositiva próxima al auditorio del Espacio Pablo VI, sede del congreso, se va a instalar una muestra comercial en la que empresas y organizaciones, públicas y privadas, exhibirán sus novedades, últimos desarrollos, productos y servicios más innovadores a todos los delegados participantes en el congreso, alrededor de medio millar, según las previsiones de la Organización.



Premios "Clotoide"

Durante la clausura, se entregarán los Premios Clotoide 2023, instituidos por la Fundación de la Asociación Española de la Carretera para reconocer a las personas, entidades y causas que desarrollan una labor solidaria y significativa en el ámbito de la movilidad por carretera. Las cantidades en metálico que se otorgan se nutrirán, entre otros fondos, con el 5% del coste de las inscripciones del congreso. Los propios delegados decidirán con su voto qué causas merecen ser galardonadas.





Descarbonización,
adaptación de las vías
al cambio climático, los
recursos del Mecanismo
de Recuperación y
Resiliencia... y mucho más

Cumbre de consejeros y directores

Además de la Comunidad de Madrid como anfitriona, otras muchas administraciones participan en esta trigésimo segunda edición de la “Semana de la Carretera”, con una importante presencia de altos cargos públicos del sector viario en toda España. Por un lado, consejeras y consejeros autonómicos y responsables del ramo de las diputaciones forales son los protagonistas de la mesa redonda “Carreteras al servicio de los ciudadanos: retos y exigencias”.

Por otro, titulares de las direcciones generales de Carreteras de las comunidades autónomas y las diputaciones forales, junto con representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de la Dirección General de Tráfico, van a compartir mesa para reflexionar sobre “Nuevas exigencias, nuevos servicios, nuevas carreteras”.

Para poder ofrecer una perspectiva amplia y desde diversos ángulos de los problemas presentes de las carreteras que deben sortearse para abordar los retos futuros, el programa técnico del congreso contempla otras dos mesas redondas. Una, con las asociaciones sectoriales del ámbito viario. Y otra más con representantes políticos miembros de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados. ■

Planes de la Comunidad de Madrid

En esta 32ª Semana de la Carretera, responsables de la Consejería de Transportes e Infraestructuras del ejecutivo autonómico van a presentar las líneas maestras de su Plan de Carreteras 2025-2032, así como la nueva Estrategia de Conservación y Explotación 2023-2026 y la Estrategia de Seguridad Vial con horizonte 2030.

Esta última entrará en vigor en las próximas semanas, recogiendo actuaciones de todas las consejerías del Ejecutivo regional y reforzando las medidas existentes a la vez que se ponen en marcha otras nuevas de gran calado, como unas Recomendaciones sobre la gestión específica de la seguridad de los motociclistas, un colectivo especialmente vulnerable al que la Comunidad de Madrid viene dedicando atención y recursos.

Pero si hay una línea de actuación en materia viaria que tiene una incidencia directa en la mejora de la seguridad vial, esa es la conservación. Hace ya cuatro años, la Comunidad de Madrid puso en marcha la Estrategia de Conservación y Explotación de Carreteras, que se ha desa-

rollado durante el período 2018-2022 con el objetivo de avanzar hacia una movilidad más sostenible y un sistema dinámico capaz de anticipar y dar respuesta a todas las necesidades.

Los buenos resultados obtenidos han derivado en la licitación de una nueva Estrategia para el período 2023-2026, de carácter integral, que da continuidad a la anterior y que contempla innovaciones muy focalizadas a la mejora de la seguridad y la calidad del servicio de todos los usuarios de la red de titularidad autonómica: vehículos, peatones y ciclistas. Y ello sobre la base del respeto al entorno.

Así, la nueva Estrategia permitirá completar el proceso de digitalización de los procedimientos de trabajo mediante sistemas expertos, desembocando en un sistema global dinámico, flexible y eficaz basado en cinco contratos de servicios principales plurianuales que dan cobertura a la práctica totalidad de las necesidades de actuación de conservación y explotación en la red, junto a otros cinco contratos de apoyo.



La infraestructura viaria, clave para el cambio de tendencia de la siniestralidad

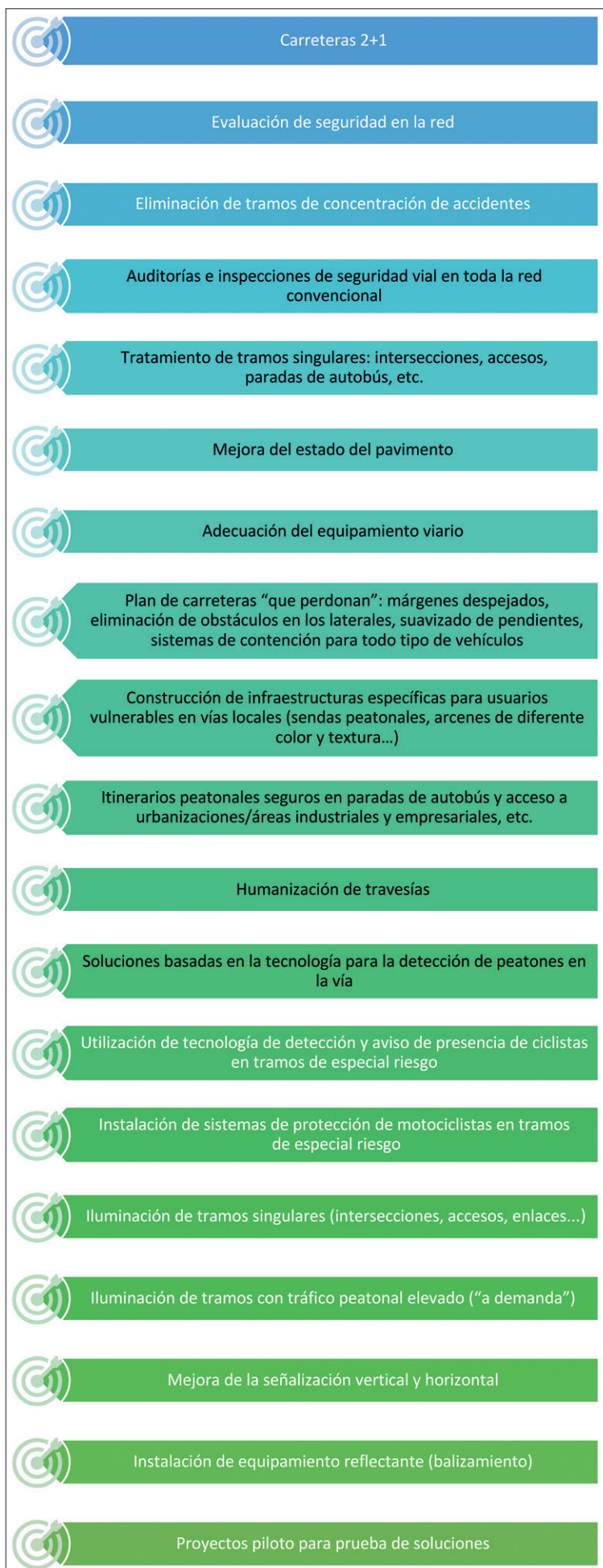


El balance provisional de la siniestralidad vial 2022 en nuestro país sigue poniendo en evidencia el agotamiento de las estrategias actuales de seguridad vial.

En esta coyuntura, la Asociación Española de la Carretera (AEC) exige volver la mirada hacia las infraestructuras viarias con sensibilidad política, asegurando que la inversión en la adecuación y mejora de las carreteras, así como en su adaptación al denominado Sistema Seguro, es “imprescindible para evitar el temido cambio de tendencia de la accidentalidad en nuestro país”.

Según la AEC, extender a toda la red el uso de soluciones tecnológicas (sistemas inteligentes para la interacción de vehículos, infraestructuras y entorno; equipamiento para la detección de peatones, ciclistas o fauna, etc.) permitirá reducir la siniestralidad en todos los grupos de usuarios, en particular de los más vulnerables.

Pero la AEC pone encima de la mesa otras muchas medidas con el convencimiento de que el contexto actual, con la adenda de los fondos Next Generation EU en fase de tramitación, es una magnífica oportunidad para ponerlas en marcha, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en las de las comunidades autónomas y diputaciones forales, así como en las vías que gestionan diputaciones provinciales, cabildos y consells. El potencial de reducción de la siniestralidad que presenta la infraestructura es un elemento fundamental de la movilidad segura y sostenible. ■





Entidades del sector piden incluir la seguridad vial en los programas electorales

El colectivo de usuarios vulnerables (motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad personal y peatones) ha ido aumentando en nuestras vías públicas de manera considerable en los últimos años. Se trata de un incremento paralelo al desarrollo de nuevos modelos de movilidad concebidos para ser más respetuosos con el medio ambiente.

Sin embargo, estas nuevas formas sostenibles de moverse por la ciudad han provocado un efecto indeseado: más accidentes y más atropellos.

Ante esta realidad, la Asociación Española de la Carretera junto con la Asociación Española para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme), la Fundación Mapfre, la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto Universitario de

Investigación de Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (Intras) han elaborado una serie de propuestas dirigidas a las administraciones públicas para mejorar la seguridad vial y la movilidad en el entorno urbano.

El documento plantea como acción central, teniendo a la vista los próximos comicios autonómicos y municipales, que los programas electorales de los partidos políticos recojan un apartado dedicado a la seguridad vial y la movilidad. Dicho apartado debería incluir las acciones recomendadas por las cinco entidades para hacer frente a los accidentes y sus consecuencias.

Entre las medidas presentadas figura el desarrollo de un plan municipal de movilidad segura, sana y sostenible bajo el paraguas de la

reciente Estrategia de Seguridad Vial 2030, publicada por la Dirección General de Tráfico.

Este plan tendría como objetivo reducir las lesiones graves y mortales al menos en un 50% para el año 2030, aproximándose todo lo posible al *Objetivo Cero*. El medio para conseguirlo se basaría en los principios del Sistema Seguro.

En las propuestas planteadas, la tecnología juega un importante papel. Así, el documento pide incentivos (fiscales, regulación del aparcamiento, acceso a zonas de circulación restringidas u otras discriminaciones positivas) para los vehículos dotados de nuevas tecnologías de seguridad, del mismo modo que ya se hace con los vehículos más respetuosos con el medioambiente.

En esta misma línea, el texto sugiere la incorporación de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) a las flotas de vehículos municipales.

Otras de las muchas medidas que estas entidades consideran necesarias pasan por la creación de una agencia u órgano estatal de seguridad vial y movilidad; el diseño de un marco común de recopilación y análisis de datos; la puesta en marcha de programas de seguridad para desplazamientos peatonales; el incremento de la red ciclista segregada del tráfico motorizado; la obligatoriedad del uso del casco por parte de los usuarios de vehículos de movilidad personal o la mejora de la accesibilidad de las calles (rebajes de bordillo, obras, baches, pasos de cebra,...).

Estas cinco entidades piden, asimismo, un incremento de las dotaciones presupuestarias para conservación de la red viaria urbana, tanto para el mantenimiento de los firmes como la actualización y mejora del equipamiento. ■

visita: **www.aecarretera.com**

página web de la Asociación Española de la Carretera





Abril, fecha límite para enviar candidaturas a las Medallas 2023

El próximo 20 de abril finaliza el plazo para presentar candidatos a la edición 2023 de las Medallas de Honor de la Asociación Española de la Carretera (AEC), cuya convocatoria se ha lanzado el 1 de febrero.

Como es habitual, la entidad organizadora invita a las asociaciones y fundaciones; organizaciones no gubernamentales; administraciones públicas estatales, autonómicas, provinciales y locales, y organismos autónomos relacionados con

el ámbito viario, así como a las entidades miembro de la AEC y a otras instituciones públicas o privadas a que envíen propuestas de candidatos merecedores de este reconocimiento.

Una vez que finalice el plazo de recepción de candidaturas, el Comité de Medallas constituido al efecto en el seno del Consejo Directivo de Asociación celebrará una reunión en la que estudiará las solicitudes y seleccionará a quienes acrediten méritos suficientes para optar al galardón.

Cada año se conceden alrededor de 40 medallas del más de medio centenar de propuestas que de media se recibe en cada edición.

Este 2023, la ceremonia de entrega se celebrará el 8 de junio en el salón de actos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid.

La Asociación Española de la Carretera instituyó las Medallas de Honor en 1966 para reconocer el trabajo que personas y entidades desarrollan en favor del progreso viario en todos sus ámbitos, más allá de las obligaciones profesionales que les son propias y, en ocasiones, también, de forma altruista. Y este propósito se ha mantenido intacto a lo largo de la historia de estas medallas.

El pasado año, la AEC entregó tres Medallas de Oro en diferentes categorías: al Mérito Personal, al Mérito Institucional y al Mérito Internacional. Además, se concedieron 10 Medallas con Mención Especial y 20 Medallas de Honor. ■



Escanea para
descargar el
formulario de
propuesta de
candidatos

La FAEC ultima las Bases de la X Edición del Premio "Fernández del Campo"

La Fundación de la Asociación Española de la Carretera (FAEC) ultima la redacción de las Bases de una nueva convocatoria del "Premio Internacional a la Innovación en Carreteras Juan Antonio Fernández del Campo", la décima.

Una vez aprobadas por el Patronato de la Fundación, las normas que rigen el certamen se harán públicas y quedará convocada oficialmente la décima edición de este Premio bienal.

También comenzará en ese momento la cuenta atrás para la recepción de los trabajos de investigación que deseen optar al galardón, dotado con 12.000 euros en metálico. El plazo de entrega, como

es habitual, finaliza el año siguiente a la convocatoria. Será, pues, en septiembre de 2024 cuando expire la presentación de originales.

En la anterior entrega, correspondiente a los años 2021-2022, la investigación *Materiales asfálticos mecanomutables para la construcción de carreteras inteligentes* se alzó con el galardón. El accésit fue, en esa ocasión, para el trabajo titu-

lado *Medidas de gestión para aumentar la seguridad y la funcionalidad del tráfico en carreteras convencionales con presencia de ciclistas*.



Patrocinan el premio Banco Caminos, Cepsa y Repsol, con la colaboración institucional de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, la colaboración patronal de Oficemen (Agrupación de Fabricantes de Cemento de España) y la colaboración empresarial de Dragados, Acciona Infraestructuras, Eiffage Infraestructuras, Euroconsult, FCC Construcción, Ferrovial Construcción, Lantania, Ohl y Sacyr. ■

Calmar el tráfico, una de las medidas estrella para mejorar la seguridad vial urbana

Ya pueden verse en algunas ciudades de nuestro país los llamados dientes de dragón, unas novedosas marcas viales que producen la sensación de estrechamiento de carril, incitando a los conductores a reducir la velocidad.

Esta sencilla solución es una de las muchas que se están adoptando cada vez con más frecuencia para conseguir el llamado “calmado del tráfico” en los entornos urbanos. Calmar el tráfico motorizado consiste en reducir su intensidad y, especialmente, su velocidad, haciéndolo compatible con el resto de las funciones y actividades que se desarrollan en las calles o travesías de una población.

Para dar a conocer las diferentes soluciones que, en este ámbito, pueden impulsar las admi-

nistraciones locales para reducir el número de accidentes y de atropellos en sus calles y travesías, PONS Seguridad Vial, con la colaboración de la Asociación Española de la Carretera (AEC), organiza el curso Infraestructura urbana para el calmado de tráfico.

El programa formativo comienza con una exposición de los problemas a los que se enfrentan las urbes en cuanto a tránsito de vehículos se refiere: exceso de velocidad, espacio no diferenciado para usuarios vulnerables, cruces y accesos no siempre seguros, estacionamiento, restricciones de visibilidad, etc.

A partir de ahí, se impartirán otros contenidos más especializados: modificaciones del trazado en planta europea y nacional,



modificaciones del trazado en alzado y transformación de la sección transversal, por citar algunos.

El curso, que consta de 20 horas de formación online, se impartirá del 28 de febrero al 30 de marzo, y está dirigido a especialistas en el desarrollo y ejecución de actuaciones para la movilidad urbana, expertos en seguridad vial y cualquier persona interesada en ampliar sus conocimientos en estas materias. ■

Aumenta un cuatro por ciento el número de muertes en carretera en 2022



En 2022, se han reducido en un 5% las muertes de usuarios vulnerables: en el cómputo global, han muerto 422, lo que supone 22 menos que en 2019.

En 2022, perdieron la vida en las carreteras españolas 1.042 personas y otras 4.008 resultaron heridas de gravedad, según el balance provisional de siniestralidad vial presentado por el Ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska.

Estas cifras suponen, respecto de 2019, un incremento del 4% en el número de víctimas mortales y un descenso del 10% en el caso de los heridos de gravedad.

Grande-Marlaska señaló en la presentación de las estadísticas que “toca analizar las cifras y seguir trabajando para atajar las causas, reducir los fallecimientos y contribuir también a concienciar a la ciudadanía sobre el drama de los siniestros viales y sus dolorosas consecuencias”. Por tipo de vía, las carreteras convencionales siguen siendo las que más muertes registran, con un 73% del total (833 personas). Es decir, de cada cuatro víctimas mortales, tres se producen

en carretera convencional y una en autopista o autovía. En cuanto al tipo de accidente, la salida de vía supone casi la mitad de los fallecidos (42%), con un incremento del 13% respecto al mencionado año de referencia.

En otros aspectos de la seguridad vial, la tendencia de los últimos años ha cambiado de forma positiva. Así, en 2022, se han reducido en un 5% las muertes de usuarios vulnerables, aunque la contrapartida es que han aumentado en un 10% los fallecidos a bordo de un turismo. En el cómputo global, han muerto 422 usuarios vulnerables, 22 menos que en 2019. Este descenso se ha registrado de forma significativa en los motoristas, con 251 víctimas mortales, 35 menos que en el año previo a la pandemia.

Dentro del colectivo de usuarios vulnerables, los peatones no salen bien parados. En 2022 se produjeron 126 atropellos, ocho más que en 2019. Entre los afectados, solo ocho hacían uso de prenda reflectante. En total, uno de cada 10 muertos en carretera es un peatón. Por otro lado, se ha incrementado en cuatro el número de ciclistas fallecidos el pasado ejercicio (44 en total). Estas cifras son provisionales, y referidas solo a los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y víctimas registradas hasta las 24 horas posteriores a producirse el siniestro. ■

AEC: crecer para llegar más lejos

Empresas y asociaciones relacionadas con la restauración paisajística, la automoción o el movimiento de tierras han encontrado en la Asociación Española de la Carretera (AEC) un aliado estratégico para crecer en sus respectivos ámbitos de actuación.

La Asociación Española de Profesionales de la Automoción (Asepa), la Asociación de Empresas Restauradoras del Paisaje y el Medio Ambiente (Aserpyma) y la constructo-

ra Maygar se han adherido en estas últimas semanas a la AEC engrosando su nómina de socios, que suma ya más de 200 miembros. Además, y en el ámbito público, se ha adherido a este proyecto asociativo la Diputación Provincial de Zaragoza (DPZ), con la finalidad de trabajar mano a mano con la AEC y con el conjunto de sus miembros en la mejora de las redes de carreteras.

Así son los nuevos socios de la AEC:



Esta Asociación reúne a entidades de todos los campos de la automoción: investigación, ingeniería, fabricación, comercialización, docencia, competición, publicidad, medios de comunicación, etc. Además, cuenta con el apoyo de un nutrido grupo de valedores entre los que se encuentran importantes empresas fabricantes de automóviles, vehículos industriales y autobuses, así como fabricantes de componentes, centros tecnológicos, universidades, etc.



La DPZ, que gestiona 1.016 kilómetros de carreteras locales y accesos a municipios, ve en la AEC el foro ideal en el que confluir con otras administraciones gestoras de carreteras. También, el punto de encuentro necesario entre los técnicos para conseguir sinergias y colaboraciones provechosas para todos.



Asociación de ámbito nacional que agrupa a la mayoría de las empresas privadas del sector de la restauración paisajística y corrección del impacto ambiental. Como patronal, representa a sus miembros ante las administraciones y participa en la negociación de los convenios nacionales de Jardinería y Conservación del Medio Ambiente Natural. Una parte importante de su labor se centra en la corrección del impacto producido por las grandes obras de infraestructura, creando muros verdes, tratando los taludes, etc.



Nace en 1986, en Los Corrales (Sevilla), como una pequeña empresa de movimiento de tierras. Desde entonces, ha crecido de forma sostenible y partiendo de una sólida base, diversificando servicios y expandiendo su actuación por todo el territorio nacional. Especializada en obra de promoción pública de construcción y mantenimiento de carreteras, urbanizaciones, obras hidráulicas y ferroviarias, Maygar abarca todo tipo de actuaciones en el ámbito de la ingeniería civil.

Carretera y automóvil suman fuerzas

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha firmado un convenio con la Asociación Española de Profesionales de Automoción (Asepa) con el objetivo de acercar ambos sectores, los cuales, hoy por hoy, apenas comparten líneas de desarrollo conjuntas, y trabajar de forma coordinada por una movilidad segura, sostenible y conectada.

En la actualidad, la movilidad se concibe como un sistema interconectado en el que todos los elementos que lo forman se encuentran en un diálogo constante. Un sistema que, aparte de seguro, ha de ser necesariamente sostenible, eficiente, flexible e intermodal. En él, carreteras y automóviles "inteligentes" tienen que establecer un permanente intercambio de datos en tiempo real: unos vehículos con otros y todos ellos con la infraestructura.

Sin embargo, este diálogo no se ha producido con la intensidad requerida. Las industrias de automoción y de construcción y conservación viarias han logrado desarrollos importantes en sus campos respectivos, pero han seguido caminos separados y con escasos ámbitos de acción conjunta. Y en este punto es en el que incide el acuerdo firmado por AEC y ASEPA.

Con este convenio se establece un marco estable de colaboración entre ambas organizaciones que permitirá la realización de actividades conjuntas en los campos de digitalización, conectividad, seguridad vial, sostenibilidad, desarrollo y aplicación de sistemas ITS en infraestructuras viarias, reducción de emisiones y descarbonización, entre otras. ■



El Director General de la AEC (izda.), J. Díaz, y el Presidente de ASEPA, F. Aparicio, tras la firma del convenio.

nombramientos



David Lucas, nuevo Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Consejo de Ministros, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, ha aprobado en febrero el nombramiento de David Lucas Parrón como nuevo Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Hasta ese momento, Lucas ostentaba el cargo de Secretario General de Agenda Urbana y Vivienda del Ministerio.

Nacido en Madrid en 1968, Lucas es Doctor en Derecho por la Universidad Carlos III, especializado en Derecho Público del Estado; Máster en Política Territorial y Urbanística con especialidad en Gestión Urbanística; y Máster en Derecho Público por la Universidad Carlos III.

En su amplia trayectoria dentro de la política española, fue Senador electo por Madrid en la XII Legislatura; Alcalde de Móstoles, portavoz del PSOE en el Ayuntamiento de Madrid, Presidente de la Delegación Española en el Congreso de Poderes Locales y Regionales del Consejo de Europa y Presidente de la Comisión de Relaciones Internacionales de la Federación Española de Municipios y Provincias, además de responsable de la implementación de la Agenda 2030 en los municipios españoles.

En el ámbito docente, el nuevo Secretario de Estado ha sido profesor de Derecho Financiero y Tributario, de Derecho Financiero y Derecho Constitucional y de Ciencia Política y Gestión y Administración Pública. ■



Felipe Jiménez, nuevo miembro del Consejo de Redacción de la Revista *Carreteras*

La Revista *Carreteras* ha incorporado a su Consejo de Redacción un nuevo vocal. Se trata de Felipe Jiménez Alonso, Catedrático de Vehículos y Transportes en la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), y Subdirector de Investigación y Responsable del Área de Sistemas Inteligentes en el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA).

Jiménez obtuvo en 2001 la titulación de Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Madrid, centro donde, posteriormente, realizó un Máster en Ingeniería de Automoción. En 2005, obtuvo el título de Licenciado en Ciencias Físicas por la UNED y, en 2006, el título de Doctor por la Politécnica madrileña.

Sus contribuciones en materia de investigación se han orientado hacia los sistemas de seguridad activa y conducción autónoma cooperativa. Ha participado en más de 70 proyectos de investigación, 40 de ellos subvencionados por convocatorias públicas competitivas. Sus trabajos han dado lugar a la publicación de artículos en revistas especializadas, contando con más de 65 trabajos recogidos en publicaciones incluidas en el *Journal Citation Reports*. Además, es coautor de siete libros y de más de una veintena de capítulos de otras obras.

Con este excelente currículum, Felipe Jiménez se vislumbra como un valor muy significativo para el Consejo de Redacción de la cabecera técnica de la Asociación Española de la Carretera. ■

Seopan ve necesario prorrogar los plazos de ejecución de los Fondos Next Generation EU

El retraso en la puesta en marcha de los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) y su bajo grado de ejecución, unido a los 106.000 millones extra de ayuda de la Adenda europea, han puesto en alerta a la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan).

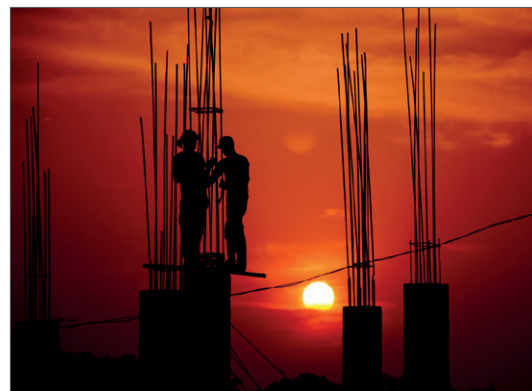
En su rueda de prensa anual, la patronal ha manifestado que, ante esta situación, se hace necesario prorrogar los plazos de ejecución de los fondos Next Generation EU, ya que, de otra forma, se perderán.

Se lamenta, además, de que tan sólo el 6,7% de las subvenciones se haya destinado a infraestructuras, es decir, 11.600 millones de euros de un total de 173.500, pese al efecto multiplicador en la actividad

económica y el empleo que tienen las inversiones en este ámbito. Seopan también considera urgente actualizar la regulación de la contratación pública en España para ejecutar, hasta 2027, los más de 212.000 millones de euros de ayudas financieras europeas.

En este contexto, se ha reiterado la falta de voluntad política para solucionar la parálisis y el bloqueo normativo derivado de la Ley de Desindexación, ya que, según los responsables de la organización empresarial, ésta desincentiva la inversión privada, nacional e internacional.

Sobre los datos sectoriales, la patronal de las grandes constructoras informa de un gran incremento de la licitación y contratación pública de obras en 2022, subiendo, respectivamente, un 34% y un 16%.



En cuanto a la inversión pública, y a pesar de la subida del 5,1% contabilizada hasta septiembre, Seopan la considera insuficiente, con unos registros en transporte, depuración y abastecimiento de agua que son un 52%, 54% y 58% inferiores con respecto a 2010.

En definitiva, en palabras de Julián Núñez, Presidente de Seopan: “La ausencia de una estrategia nacional y de un pacto de estado sobre infraestructuras sigue penalizando su contribución a la mejora de nuestra competitividad y de nuestro desarrollo social y económico”. ■

La industria española del asfalto cae cerca de un 10% en 2022

Juan José Potti, Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (Asefma), anunció, durante la Asamblea General Ordinaria de la entidad, que la industria española del asfalto cerró 2022 con una cifra estimada de producción de mezcla bituminosa de 17,1 millones de toneladas. Se baja, así, de las 645.102 toneladas de 2021 a las 582.331, lo que supone una caída del 9,7% y el regreso a los niveles de 2020.

Este descenso se refleja en el tejido empresarial. Según Potti, “hace 15 años había ocho suministradores de betún en España, en la actualidad solo quedan tres”. A pesar de las cifras, el Presidente de Asefma se mostró optimista. “La subida de las materias primas y la energía a principios de año dio lugar a un contexto de incertidumbre que puso en jaque al sector”. Sin embargo, añadió, “la situación se revirtió gracias a



los reales decretos leyes de medidas de sostenibilidad económica que introdujeron una revisión excepcional de precios en los contratos de obras públicas”.

Por otro lado, el Presidente de Asefma mostró su satisfacción por el hecho de que el volumen de obra licitada por el Ministerio de Transportes durante 2022 alcanzara un nuevo hito en la serie de los últimos diez años: tanto en número de licitaciones como en el importe total de las mismas, que superó los 147 millones de euros.

Como es habitual, el Presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC),

Juan Francisco Lazcano, participó en la asamblea de Asefma presentando los resultados de actividad del sector viario y la situación actual de déficit que viven las carreteras españolas. En este sentido, Lazcano recordó los casi 10.000 millones de euros que necesitan nuestras redes viarias para volver a un estado de conservación óptimo, tanto en lo relativo a los firmes como al equipamiento.

Intervinieron también, a modo de clausura de la Asamblea de la patronal del asfalto, el Director General de Carreteras del MITMA, Juan Pedro Fernández Palomino, y la Presidenta de la Asociación Técnica de Carreteras, Rosario Cornejo. ■

Europa aumento en 2022 la capacidad del transporte de mercancías más de un 20%

Según la consultora Transport Intelligence -que ha analizado los datos del índice Transporeon-, la capacidad de carga se recupera de forma gradual en toda Europa. Así, desde mayo de 2022, ha experimentado un alza continuada, con la excepción de septiembre, mes en el que este indicador cayó un 1,4% en comparación con el mes anterior.

En diciembre también se registró una caída respecto a los treinta días precedentes, pero se incrementó un 20,7% en comparación con el mismo período de 2021, lo que indica que hay significativamente más capacidad de transporte por carretera en el mercado que un año antes. Como era de esperar, el aumento de la disponibilidad de carga ha provocado un movimiento a la baja en las tarifas.



En los próximos meses, el índice de capacidad estará influido por la evolución de la economía en Europa. La incertidumbre actual provoca un comportamiento vacilante en toda la industria, y la confianza del consumidor parece inestable, lo que da como resultado un gasto minorista más lento. ■

La CE planea reducir las emisiones del transporte pesado un 90% en 10 años

La Comisión Europea (CE), dentro del Pacto Verde Europeo y del Plan REPowerEU, se pone más deberes. Su objetivo ahora es reducir hasta el 90% las emisiones de CO2 del transporte pesado por carretera entre 2030 y 2040, tomando como referencia el año 2019.

Camiones, autobuses urbanos y autobuses de larga distancia son responsables del 25% de los gases de efecto invernadero (GEI) provocados por el transporte viario, y del 6% de las emisiones totales de la Unión Europea (UE).



Con las normas propuestas, los vehículos pesados que salgan de fábrica a partir de 2030 tendrán que contaminar un 45% menos que en 2019. A partir de 2035, esa reducción será del 65%, para llegar a 2040 con un 90% menos de emisiones. Pero, además, en el caso concreto de los

autobuses urbanos, la Comisión aboga por emisiones cero en los nuevos vehículos desde 2030.

El transporte pesado -señalan desde Bruselas- es clave para conseguir la sostenibilidad ambiental en el Viejo Continente e impulsar la competitividad internacional. “En particular, las normas revisadas son una señal clara y a largo plazo para orientar las inversiones de la industria de la Unión Europea hacia tecnologías innovadoras sin emisiones y estimular la creación de infraestructuras de recarga y repostaje”, aseguran los responsables de la Comisión Europea.

Y añaden que “estos objetivos también tendrán un efecto positivo en la transición energética, al reducir la demanda de combustibles fósiles importados y mejorar el ahorro y la eficiencia energéticos en el sector del transporte” de la Unión. Del mismo modo, redundarán en beneficio de las compañías y los usuarios europeos al disminuir los costes del combustible, y garantizarán un mayor uso de vehículos más eficientes energéticamente. ■

El sector español del autobús pierde 365 empresas desde la pandemia

La Confederación Española de Transporte en Autobús, Confebús, se muestra optimista en cuanto al futuro del sector. Las previsiones son buenas, afirma su Presidente, Rafael Barbadillo, en una entrevista concedida a la revista Carrilbus. Sin embargo, también asegura que las empresas parten de una situación financiera muy complicada, provocada por la deuda acumulada en la pandemia y por el reto de la descarbonización y la digitalización.

Barbadillo detalla las nefastas consecuencias que la pandemia ha dejado en este ámbito. Entre marzo de 2020 y la actualidad, señala, han desaparecido en España 365 empresas, pasando de 3.139 a 2.774, es decir, algo más de un 13%. “Una cifra tremendamente alarmante y que veremos incrementarse aún más durante los próximos meses”, explica el Presidente de Confebús, una entidad que aglutina a más de 2.000 empresas con una flota de 38.000 vehículos (más del 70% del sector).

Y añade que la recuperación total de la actividad no ha llegado aún al sector. Los viajeros siguen usando menos el autobús y el autocar que en 2019. Tanto es así que, a cierre de noviembre de 2022, el transporte urbano había caído un 17%, Cercanías un 7,5%, los servicios de media distancia en autocar perdían cerca del 15% de pasajeros y los de largo recorrido un 21%. La peor situación se ha vivido en el transporte discrecional y en autocares turísticos, con un descenso de casi el 29% respecto a 2019.

A pesar de estas cifras, los últimos datos mensuales permiten ver la luz, a lo que han contribuido las ayudas del Gobierno, según Barbadillo. El descuento de hasta un 50% en los billetes de líneas regulares de autobús ha supuesto una medida positiva para el sector, afirma, y pide a la administración que se bonifique también este año, al menos hasta junio.

El fin del uso obligatorio de la mascarilla, que el sector llevaba pidiendo desde hacía tiempo, contribuirá aún más a su recuperación. ■