

CONTEXTO DEL PROYECTO

El desarrollo de una política común de transportes es fundamental para el crecimiento económico continuo de Europa. Sin embargo, también se reconoce que el transporte tiene un importante impacto negativo en el medio ambiente. Aproximadamente el 30% del consumo energético europeo se atribuye a los transportes, y el 99% de esta energía procede de combustibles fósiles, que son la mayor fuente de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera. En 2001, la Unión Europea, en su Libro Blanco titulado "La política europea de transportes de cara al 2010", ha elaborado una estrategia para promover el desarrollo de las redes de transporte mixto, con el fin de reducir el impacto medioambiental y mejorar la eficiencia energética en este campo, cumpliendo así con el Protocolo de Kyoto.

A pesar de que el impacto medioambiental del transporte está más directamente relacionado con la energía consumida por los vehículos, este impacto también se asocia con otros factores que son función de la sostenibilidad física y económica de la construcción y del mantenimiento de las infraestructuras. Este aspecto es muy dependiente de las decisiones tomadas durante la construcción y reparación de las infraestructuras. La sostenibilidad de la infraestructura debe ser, por lo tanto cuidadosamente considerada, incluso durante el diseño y la construcción, de modo que se maximice la vida en servicio y que el mantenimiento se reduzca al mínimo.

Es inevitable que la aplicación de una política común de transportes conduzca a la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, ferrocarril, autopistas y puertos, así como la modernización de la infraestructura existente, a fin de formar parte de un sistema integral de transportes. La aplicación de esta política tiene una importancia especial en la zona atlántica, debido a su posición estratégica en lo que respecta a las conexiones marítimas este-oeste.

Varios proyectos prioritarios de las Redes trans-Europeas de Transporte (TEN-T), se llevarán a cabo en este ámbito. El desarrollo del transporte marítimo y la creación de autopistas del mar requerirán grandes inversiones tanto en infraestructuras como en la logística relacionada con el transporte marítimo. Las aportaciones relacionadas con el desarrollo de las autopistas marítimas serán empleadas principalmente en la reparación y rehabilitación de las infraestructuras existentes, así como en la expansión de las infraestructuras portuarias a fin de adaptarlas a las nuevas carreteras y sistemas ferroviarios necesarios para mejorar las conexiones entre carreteras, ferrocarriles y puertos.

El desarrollo de proyectos para la realización de nuevas infraestructuras está asociado a una importante inversión pero, muy a menudo, las decisiones que se toman en este sentido se basan únicamente en la minimización de los costes iniciales de construcción, sin apenas tener en cuenta los posteriores gastos de gestión y reparación. Este falso enfoque de la economía está bien ilustrado por De Sitter en "La ley de cinco años" en el que se dice (parafraseado de Hormigón: Patologías de la Construcción, por S. MacDonald, Wiley-Blackwell, 2002):

Cada 1€ gastado en el diseño y la construcción de un edificio de manera eficiente es tan eficaz como 5€ gastados en el subsiguiente mantenimiento preventivo antes del inicio de la corrosión, como 25€ gastados en la reparación y el mantenimiento después de que la corrosión local haya comenzado, como 125€ gastados cuando la corrosión sea generalizada y sean necesarias reparaciones muy importantes.

Esta cuestión económica y relevante es el objetivo central del proyecto DURATINET. La promoción de la transferencia de conocimientos en el ámbito de la durabilidad de las infraestructuras de transporte es una iniciativa trans-nacional pionera que alentará la adopción de estrategias conjuntas de prevención del deterioro y de optimización del mantenimiento y la reparación/rehabilitación.

El proyecto implica la creación de una red de conocimientos que movilizará el pensamiento creativo y la cooperación entre los centros de I + D, los propietarios y administradores de infraestructuras, los contratistas encargados de las reparaciones y las empresas que desarrollan productos y sistemas de reparación. La red centrará su atención en los problemas específicos derivados de las necesidades emergentes del control de calidad de productos y sistemas para la reparación de las infraestructuras de transporte.



Con el fin de contribuir a la mejora de la eficiencia y utilidad de los sistemas de reparación y a la reducción de los costes de mantenimiento, el proyecto ayudará a reducir la desventaja del Espacio Atlántico y a mejorar la competitividad de estas regiones, lo que representa también una valiosa contribución al desarrollo coherente de la Unión Europea.

El establecimiento de vínculos entre los centros de I + D, los propietarios y administradores de las infraestructuras, los contratistas encargados de las reparaciones y las empresas de desarrollo de productos, fomentará el desarrollo de habilidades en las PYME. En consecuencia, también será un factor de creación de nuevos sistemas de reparación y de promoción de empleo. De hecho, el proyecto, mediante la promoción de la transferencia de conocimientos y el fomento de nuevas técnicas de reparación, contribuirá al desarrollo de las PYME en el Espacio Atlántico y ayudará en la creación de empleo, que es un aspecto que también se incorpora en la visión estratégica de la nueva Agenda de Lisboa.

En lo que respecta a la integración de los objetivos DURATINET en las políticas nacionales destinadas a aplicar las guías estratégicas del plan tecnológico nacional de la UE, el proyecto se basará en la experiencia adquirida en el recientemente finalizado proyecto MEDACHS del programa Interreg III B, y de otros proyectos financiados por la UE tales como ARCHES y MAREO. También se beneficiará de la experiencia adquirida en los proyectos finalizados de la UE como CONREP, NORECOM, CONLIFE y DURACRETE, además de proyectos portugueses como SCORBA y EXREACT. Muchos de los socios DURATINET están muy involucrados en estos proyectos.

El proyecto representará una importante contribución a la estrategia de la UE para el desarrollo sostenible enfocado hacia la utilización de medidas preventivas contra el deterioro de las estructuras y la optimización de las reparaciones, no sólo con miras a reducir los costes de mantenimiento, sino también para promover la aplicación de metodologías de rehabilitación, que generalmente son menos utilizadas, pero que, en muchos casos, son más eficientes que aquellas que implican una innecesaria demolición (total o parcial). También tiene en cuenta la necesidad de restringir el uso de productos de reparación que tienen efectos negativos sobre el medio ambiente. Por ejemplo, la potencial contaminación atmosférica y del agua puede reducirse mediante la promoción del uso de revestimientos de base agua en superficies metálicas y en estructuras de hormigón como una alternativa a los materiales de base orgánica que a menudo conducen a un daño ambiental significativo. De esta manera, el proyecto representa una contribución significativa a la sostenibilidad del medio ambiente, en consonancia con la política medioambiental de la UE.

En resumen, el proyecto contribuirá a la mejora del servicio y eficiencia de las infraestructuras de transporte mediante el fomento de la aplicación de medidas destinadas a minimizar, en primera instancia, el deterioro y la optimización de las reparaciones y rehabilitaciones cuando sean necesarias. Ello supone una importante contribución para el medio ambiente y para el desarrollo sostenible, de acuerdo con la Agenda de Gotemburgo y el Protocolo de Kioto.