



## 1.- La presentación del Proyecto SUDOE TRACC

A continuación se detalla la presentación del **Proyecto SUDOE TRACC** para la definición del contexto, las necesidades, los objetivos y los socios.

El proyecto surge como consecuencia de las estrategias de Göteborg y de Lisboa, y la concienciación por la sociedad europea, así como los diversos procesos emprendidos por los Estados Miembros para aplicarlos en sus territorios. Frente al creciente aumento en la preocupación por el cambio climático, los actores económicos se encuentran con la necesidad de modificar las prácticas tradicionales. Las exigencias encontradas en el día a día por los distintos socios: mantener las redes de carreteras, mejorar la investigación y el desarrollo, asegurar el mantenimiento de las empresas, así como los puestos de trabajo, son el inicio de un sentimiento de voluntad común que ha llevado a agruparse para liderar este proyecto con vocación de su desarrollo más allá de los perímetros geográficos de los socios dentro del **territorio SUDOE**.

No existe a priori ningún proyecto europeo INTERREG que haya abordado ya esta problemática. La diversidad de las organizaciones que trabajan en este campo técnico es un reto aunarlo en un marco común, es decir, lo que hemos valorado a través de la dificultad de unir a los socios. Esto refuerza el interés de llevar a bien, el proceso por aplicación del principio de subsidiaridad, frente a la heterogeneidad de las instituciones existentes en cada país del espacio SUDOE, el proyecto TRACC ofrece la oportunidad de facilitar los intercambios y el trabajo en común sobre los temas que no podrían ser tratados separadamente en cada país con suficiente conformidad.

El **proyecto TRACC** tiene por objeto asegurar la promoción y el desarrollo de técnicas de carretera adaptadas al cambio climático. Comprende una fase de evaluación de las técnicas existentes, profundizar en el conocimiento de las técnicas innovadoras y un estudio socioeconómico y medioambiental, para desarrollar una guía a la atención de los responsables de los trabajos para que puedan hacer su solicitud en relación con los requisitos ambientales y para poder tomar las decisiones pertinentes de acuerdo a las soluciones propuestas por el sector de la carretera. La comunicación del proyecto se centra en la promoción de las innovaciones identificadas y / o implementadas en el proyecto.

El partenariado está compuesto por directores de obra, laboratorios de investigación científica, asociaciones técnicas y sectoriales, así como representantes del sector de la carretera, en los tres países Francia, Portugal y España.

### 1.1.- Un proyecto internacional mediante el establecimiento de una amplia colaboración gratificante y sostenible

- CETE SO Â- LRPC Toulouse : piloto del proyecto
- Conseil Général de la Haute Garonne
- SPRIR Midi Pyrénées (con los otros 5 SPRIR del Sudoeste)
- La Junta de Castilla y Leon (Valladolid- España)
- Asociación Técnica de Emulsiones Bituminosas (ATEB) (España)
- Sines Tecnopolo (Sur de Portugal)

Las técnicas convencionales de construcción y conservación de carreteras hacen uso de los materiales externos a la obra en su ejecución (áridos, betún asfáltico...etc) y con ellos fabrican mezclas bituminosas que se fabrican a una temperatura muy por encima de la de ambiente, se transportan a la obra y se aplican con equipos tradicionales.

La operación científica del proyecto ha consistido en examinar las prácticas desarrolladas en el **espacio SUDOE**, compararlas entre ellas y enfrentarlas a las preocupaciones de los mismos elementos de motivación, siendo, la consideración por el cambio climático y el desarrollo sostenible de la carretera.

Más allá de lo que existe o existiría, la reflexión incluye, necesariamente, la temática del análisis del ciclo de vida de la infraestructura viaria, el cálculo del balance energético y balance de carbono de estas mismas infraestructuras viarias. La operación incluye los estudios basados en pruebas realizadas a los materiales (áridos, ligantes asfálticos u otros materiales, etc.), la composición del sistema económico de la construcción en las zonas comprendidas en el ámbito de los estudios, redes de carreteras (composición, época de realización...etc).

Pruebas cruzadas realizadas, por una parte a partir de estudios sobre territorios fuera de los perímetros "tradicionales" de competencias, y por otro lado de las actividades específicas de investigación, han permitido mejorar el conocimiento acerca de las habilidades y prácticas de los socios y así mejorar en gran medida los conocimientos científicos. Estos estudios y ensayos han dado lugar a los tramos de prueba en los territorios de los participantes en el proyecto.

Las actividades específicas llevadas a cabo hacia el lugar de trabajo para informar y discutir las técnicas utilizadas, han permitido movilizar a los profesionales de la carretera para participar en estas experiencias mediante la aplicación de diversas técnicas, para comprobar su operatividad y comparar las mejoras conseguidas en el consumo de materiales, energía, emisiones de contaminantes, etc.

La información también se difunde a la atención de las administraciones propietarias de las carreteras, estatales, comunidades autónomas, diputaciones, ayuntamientos, etc. Para mejorar y optimizar la contratación pública.

En el contexto del cambio climático global y de la necesidad de economizar los materiales, es esencial examinar nuevos enfoques innovadores para el desarrollo sostenible, como ya se ha utilizado en los tres países en el ámbito de los estudios, realizar balances energéticos, ecológicos o medioambientales globales, y compararlos para conocer las mejores prácticas, con el fin de la formalización de recomendaciones para el uso generalizado de estos procesos.

El **objetivo del Proyecto** es comprender, evaluar, desarrollar y comparar diferentes técnicas de construcción y conservación de carreteras sostenibles, empleadas en el ámbito de los tres países. Las técnicas son dependientes de las prácticas locales, los materiales disponibles, y las habilidades técnicas o materiales que pueden estar disponibles en las empresas. Este carácter local debe ser considerado en un ámbito amplio, pero significativamente menor que el ámbito nacional.

El **interés del Proyecto** es evidenciar las técnicas que existen, al menos dentro del espacio SUDOE.

El impacto positivo en términos de desarrollo sostenible, del ahorro de energía y la conservación de los recursos naturales, está claramente recogida en el proyecto. Su desarrollo permite objetivar las mejoras alcanzadas y garantizar la promoción de estas técnicas.

## 1.2.- Necesidades iniciales del proyecto

- Reducir la huella energética de las obras viales.
- Reducir la huella medioambiental de las obras viales.
- Objetivar las mejoras logradas por el empleo de técnicas respetuosas con el medio ambiente y que consuman menos recursos energéticos o naturales.
- Proporcionar información para apoyar las decisiones a tomar por la propiedad de la obra.
- Medir el impacto económico y social por el empleo de técnicas innovadoras.

La agrupación de socios de este proyecto transfronteriza permitirá disponer de una amplia gama de técnicas y experiencias, así como importantes recursos en investigación y desarrollo en un área geográfica y con un clima común, siendo capaz de llevar a cabo estudios que beneficiarán a todos los socios y más allá: la investigación y el desarrollo, la evaluación de datos, incluyendo los sociológicos y económicos.

## 1.3.- Objetivos

El **objetivo del proyecto** es el desarrollo y difusión de conocimientos sobre las técnicas de construcción y conservación de carreteras adaptadas al cambio climático en el territorio SUDOE.

El dominio de estas nuevas técnicas permitirá mejorar las prácticas actuales y continuar con el mantenimiento de carreteras de modo más respetuoso con el medioambiente, mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y el ahorro de energía y del empleo de recursos naturales.

La asociación reúne a administraciones públicas de carreteras, centros de investigación, asociaciones técnicas y sectoriales y grupos de empresas, que han decidido combinar sus habilidades para lograr este objetivo. También se comprometen a difundir los resultados obtenidos por los otros socios del proyecto. La participación activa de empresas especializadas en el sector de la carretera permitirá considerar la competitividad económica del proyecto, el empleo y las condiciones de trabajo.

Los **hitos del proyecto** se encuentran divididos en grupos de tareas "profesionales", a saber:

- Analizar y hacer un balance de las técnicas tradicionales.
- Analizar y hacer un balance de las técnicas innovadoras, en particular a partir de la realización de las obras experimentales.
- Llevar a cabo un estudio socioeconómico y un estudio ambiental.
- Elaborar una guía técnica dirigida a las entidades adjudicatarias, dirección de obras y proyectistas para mejorar la contratación pública, para una solución más ecológica, en el campo de la construcción y del mantenimiento de la carretera. Igualmente, para Jefes de Obra que quieran buscar alternativas sostenibles en la construcción y conservación de firmes de carreteras.
- Poner a disposición del público en general los resultados del proyecto.

## 1.4.- Plan del trabajo del Proyecto

El proyecto se desarrolló a partir de **7 grupos de trabajo**:

- **GT1:** Gestión y coordinación del proyecto.
- **GT2:** Las técnicas más comunes: el trabajo de preparación por parte de cada socio, la elección de las técnicas más comunes utilizadas, el censo, la historia, el balance y la bibliografía asociada a cada técnica, puesta en común.
- **GT3:** Las técnicas innovadoras: el trabajo de preparación por parte de cada socio, la elección común de las técnicas seleccionadas, la historia, el balance, seguimientos complementarios, así como la aplicación, y el seguimiento de nuevos proyectos experimentales innovadores.
- **GT4:** Impacto socio económico: revisar los estudios sobre el tema a nivel nacional en cada país, la recopilación de datos de todos los actores de la carretera, el análisis integral de los impactos. Enfoque ambiental, balance de carbono, el balance de energía, la huella ecológica.
- **GT5:** Guía de ayuda para la toma de decisiones: definición detallada de los contenidos, la escritura, la coherencia, el formato de todos los datos y productos de los grupos de trabajo anteriores.
- **GT6:** Seguimiento y evaluación: implementación y actualización de todos los instrumentos, análisis por el comité técnico y comité político.
- **GT7:** Comunicación y capitalización: creación y actualización del sitio web dedicado a la herramienta electrónica y seminarios de presentación del proyecto.