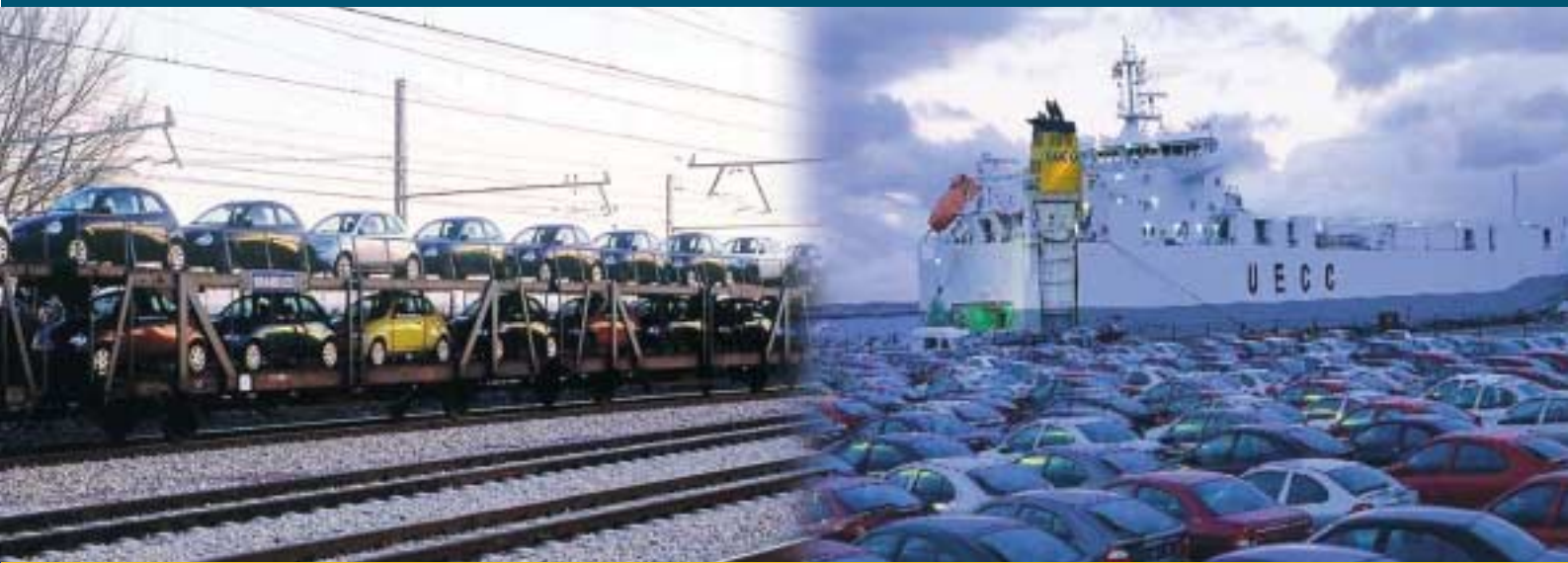


3

CONCRETAR LOS OBJETIVOS DEL PEIT



DOCUMENTO PROPUESTA, DICIEMBRE DE 2004

3.1. OBJETIVOS GENERALES

Con la elaboración del PEIT se pretende establecer un marco racional y eficiente para el sistema de transporte a medio y largo plazo. Para ello, deben explicitarse con la mayor precisión posible los objetivos en el año horizonte, en términos no sólo de realización de infraestructuras, sino sobre todo de calidad de las condiciones de movilidad puesta al servicio de un desarrollo sostenible, como establece el Acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de julio de 2004. Dicho acuerdo estructura los objetivos del PEIT sobre cuatro ámbitos: eficiencia del sistema, cohesión social y territorial, compatibilidad ambiental y desarrollo económico.

A. Mejorar la eficiencia del sistema, en términos de calidad de los servicios efectivamente prestados y atender las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas a las características de esos flujos. Para lo que se:

- a) Desarrollará un sistema integrado de transporte en un marco de complementariedad y coordinación entre los distintos modos y entre las infraestructuras y servicios competencia de distintas Administraciones y Organismos.
- b) Optimizará el uso de las infraestructuras existentes mediante medidas de gestión de la demanda.
- c) Impulsará una política de conservación y mantenimiento del patrimonio de infraestructuras.

B. Fortalecer la cohesión social y territorial. Para lo que se:

- a) Asegurarán unas condiciones de accesibilidad equitativas al conjunto del territorio y en particular a la España no peninsular.
- b) Identificarán los beneficiarios potenciales de la política de infraestructura y transportes, evitando transferencias regresivas de renta.

C. Contribuir a la sostenibilidad general del sistema mediante el cumplimiento de los compromisos internacionales de la normativa europea en materia ambiental, en particular en cuanto a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

D. Impulsar el desarrollo económico y la competitividad. Para lo que se:

- a) Potenciará el papel de las áreas urbanas y metropolitanas españolas.
- b) Reforzarán las relaciones transfronterizas.
- c) Fomentará el desarrollo de los programas de I+D+i y los avances tecnológicos aplicados a la gestión y explotación de infraestructuras y servicios de transporte.

A partir de estos objetivos cualitativos deben desarrollarse una serie de objetivos cuantificados para el año horizonte del PEIT, eventualmente con referencias también a medio plazo. Se realiza a continuación una primera cuantificación de objetivos, con la advertencia de que, al realizarse este ejercicio por primera vez, deberá ajustarse en posteriores revisiones, beneficiándose del perfeccionamiento que cabe esperar en cuanto a la información y el conocimiento sobre el sistema de transporte y su relación con el medio ambiente y el territorio.

3.2. MEJORAR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

La mejora de la eficiencia del sistema se articula a través de los siguientes objetivos: mejora de la transparencia y participación pública, mayor integración de los diferentes modos, mejor calidad en los servicios, incluyendo sistemas de conservación adecuados, optimización en el uso de las infraestructuras y servicios disponibles mediante la gestión de la demanda, e incremento de las condiciones de seguridad en todos los modos de transporte.

Mejora de la transparencia y participación pública. Establecer cauces formalizados para informar a la sociedad y a los socioprofesionales sobre los programas y líneas estratégicas de la política de transporte, y propiciar un debate social en torno a estas decisiones. Fomentar la participación pública en el estudio de propuestas y proyectos, dedicando a ello una parte del presupuesto de redacción de los estudios a partir de 2008. Establecer un conjunto de indicadores pactado socialmente que sirva para controlar el cumplimiento de las políticas de transporte y la ejecución del propio PEIT y que sirva de base a la revisión cuatrienal del PEIT (2008).

Integración del sistema de transporte. La eficacia en la integración del sistema de transporte debe reflejarse en un aumento del peso relativo de los modos que participan en el transporte intermodal en los desplazamientos de larga distancia de viajeros y mercancías. En sintonía con los objetivos de la UE, se plantea conseguir al menos la estabilización en el reparto modal de viajeros y mercancías en el entorno de 2010 en niveles similares a los de 1998, para aumentar posteriormente la participación del conjunto de los modos de transporte menos contaminantes en 5 puntos porcentuales en 2020, tanto en viajeros (servicios ferroviarios y de transporte colectivo por carretera) como en mercancías (servicios ferroviarios y marítimos). Estos objetivos deberán revisarse en función de la evolución y cumplimiento de los objetivos del Plan de Asignación de Emisiones de GEI por el sector del transporte.

Calidad y seguridad de los servicios de transporte. Se incorporan aquí los objetivos referentes a seguridad, congestión, calidad de los servicios de transporte colectivo y defensa de los derechos de los usuarios.

La seguridad en el transporte abarca tres ámbitos: en primer lugar, el riesgo para el usuario de verse involucrado en un accidente (seguridad operativa); por otra, las necesidades de protección de las personas, los bienes transportados y las propias instalaciones frente a actuaciones ilícitas (protección); finalmente, la prevención de los riesgos laborales. En el ámbito de la seguridad operativa, se asume para nuestro país el objetivo de la UE de reducción a la mitad en el número de muertos en el horizonte 2010 con respecto a 1998, y a la cuarta parte en 2020, a lo que debe contribuir la política de transporte. En el segundo, se plantea el desarrollo de una política de "riesgo cero", tendente a revisar de manera continua los riesgos existentes en todos los modos. En el tercero, se plantea reducir a la mitad la siniestralidad laboral en el sector en el horizonte del Plan.

La disminución de la congestión del sistema de transporte (fuera del ámbito urbano) se concreta globalmente en una disminución del tiempo medio de viaje y de la probabilidad de exceder dicho tiempo medio en los diferentes modos y en el horizonte 2020. Este objetivo se desarrollará y concretará posteriormente en parámetros precisos en cada uno de los modos, incorporando un objetivo intermedio para 2012.

La mejora en los servicios públicos de transporte terrestre de viajeros de larga distancia se concreta en el objetivo de obtener una velocidad comercial mínima de 80 km/h entre origen y destino, con tiempos máximos de espera para transbordos de 1 hora en el horizonte 2012. Por su parte, el modo ferroviario deberá ofrecer, en aquellas relaciones en las que opere, velocidades comerciales al menos un 25% superiores al transporte en vehículo privado en el horizonte 2020. Finalmente, se aprobará una carta de derechos del usuario de servicios de transporte de viajeros, para cada modo de transporte (2008), en línea con las iniciativas llevadas a cabo en el sector aéreo, que posteriormente se integrarán en una carta única de derechos, de carácter intermodal (2012).

En el transporte de mercancías, la mejora de los servicios pasa por mejorar el marco contractual, corrigiendo las situaciones de desequilibrio existentes, creando una convergencia creciente entre el marco contractual en los diversos modos y clarificando los derechos y obligaciones de cada parte en los servicios intermodales (2012).

Asimismo, se plantea la definición (2008) y cumplimiento de los parámetros mínimos de calidad de los servicios de interés público en la España no peninsular en los horizontes 2012 y 2020, en concertación con las CC.AA. implicadas.

Conservación de infraestructuras. Elaboración y actualización de modelos piloto de conservación como referencia y ayuda a la gestión de la conservación del conjunto del sistema (2008). Dotación presupuestaria progresivamente creciente hasta situarse en el entorno del 2% del valor patrimonial de las infraestructuras. Implantación de sistemas de auditoría externa y comparación intermodal (2008).

Gestión de la demanda. Disminución de la intensidad del transporte en la economía al valor medio de la UE-15 (en términos de ton-km/ PIB) en 2020. Estabilizar la demanda de transporte per cápita en vehículo privado (vehículos-km/ habitante) en valores similares a los de 2005, a partir de 2012.

3.3. FORTALECER LA COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL

El objetivo de cohesión se concreta en las siguientes metas en el ámbito social y territorial.

Cohesión social. Garantía de una accesibilidad universal mínima a los servicios públicos (educación, sanidad, asistencia social...) de todos los ciudadanos, prestando especial atención a los grupos vulnerables (niños, ancianos, personas con movilidad reducida...). Para ello, se definirá un conjunto de "espacios clave" del territorio, en cooperación con las CC.AA (2006), referidos fundamentalmente a nodos de transportes y áreas en las que se concentra una elevada movilidad por razones de trabajo, ocio u otras. En el horizonte 2012 debe garantizarse el acceso en transporte público a todos ellos, alcanzándose en 2020 las condiciones de calidad definidas por el Plan para los servicios de transporte público.

Valoración detallada de los costes totales (incluidas externalidades) en cada modo de transporte y de la parte soportada por el usuario para identificar posibles efectos de distribución regresiva de rentas (2008). Elaboración de un modelo de corrección de estos efectos en el conjunto del sistema de transporte (2012), para su aplicación a partir de 2015.

Cohesión territorial. Fortalecimiento de las redes de ciudades mediante el impulso de servicios de transporte público interurbano específicos y de coordinación de la gestión. Se espera alcanzar en 2012 un reparto modal en los viajes entre estas ciudades próximo al reparto existente en los desplazamientos urbanos motorizados. Se prestará atención particular a los enlaces marítimos y aéreos de conexión con el fin de mejorar la integración en estas redes la España no peninsular.

Los desplazamientos transversales deben contar con itinerarios y servicios alternativos, que hagan innecesario el paso por los grandes nodos del sistema de transporte y con calidad de servicio comparable (2020).

La accesibilidad en transporte público a zonas de baja densidad de población y núcleos dispersos o enclavados deberá alcanzar unos niveles mínimos, concertados con las autoridades territoriales competentes, en el año horizonte del plan (2020).

3.4. CONTRIBUIR A LA SOSTENIBILIDAD

La mejora del comportamiento ambiental del transporte se articula en dos ámbitos: la disminución de los impactos globales del transporte (principalmente en lo referente al cambio

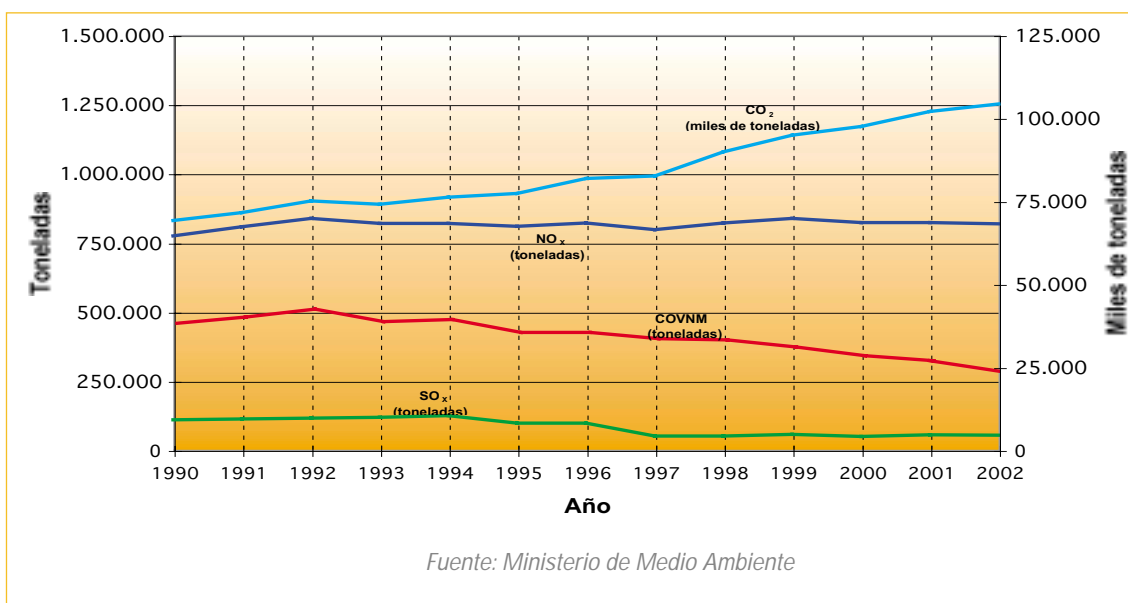
climático) y la calidad ambiental en el entorno natural y urbano. Por otra parte, de acuerdo con los principios de desarrollo sostenible, este ámbito incluye también la mejora de la integración de los objetivos de sostenibilidad en las decisiones sobre política de transporte.

Efectos de carácter global. Evolución de acuerdo con las directrices del Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión: estabilización de las emisiones del transporte en el período 2005-2007 y disminución de las emisiones en 2012 hasta los niveles de 1998.

Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y otros contaminantes en el sector del transporte de acuerdo con las directrices del Programa nacional de reducción progresiva de emisiones nacionales de dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), compuestos orgánicos volátiles (COV) y amoníaco (NH₃), y evolución posterior de acuerdo con los objetivos establecidos para España por la Directiva 2001/81/CE, de Techos Nacionales de Emisiones.

Calidad ambiental. Disminución en un 50% de las superaciones actuales de los niveles límite de calidad del aire en ciudades (2010) en los contaminantes donde el transporte constituye la principal fuente. Cumplimiento de las Directivas Europeas de calidad del aire para el 90% de la población (2015). Cumplimiento en el menor plazo posible de la normativa internacional sobre calidad ambiental e impulso en el ámbito internacional para su revisión urgente (Anejo VI del Convenio MARPOL, Anejo 16, vol. 1 y 2 de OACI...). Identificación de "ámbitos territoriales sensibles", particularmente frágiles a los impactos del transporte (2008) y elaboración de programas específicos de actuación (2012).

FIGURA 12. Evolución de las emisiones de acidificadores, precursores de ozono y gases efecto invernadero del sector del transporte en España (1990-2002)



Integración de políticas públicas. Establecimiento de las bases para la progresiva integración de los objetivos de las políticas de ordenación del territorio, de protección de la naturaleza y de salud pública en la política de transporte.

3.5. IMPULSAR EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA COMPETITIVIDAD

La contribución del transporte al desarrollo económico y la competitividad se concreta en una serie de objetivos en tres ámbitos: el territorial, la optimización de los impactos macroeconómicos de las inversiones en el sector y la innovación.

Desarrollo económico y territorio. Facilitación de la inserción de los sistemas urbanos españoles en el ámbito europeo, impulsando la mejora de los servicios aéreos de las áreas metropolitanas españolas con sus principales destinos en Europa: el indicador relativo de accesibilidad (combinando servicios, transbordos, precios y tiempos de viaje) debe aproximar progresivamente estas condiciones a las existentes en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona.

Este proceso de integración europea es particularmente importante en las áreas transfronterizas con Portugal y Francia. En 2020 deben quedar asegurados niveles de servicio de transporte entre las principales ciudades a ambos lados de la frontera similares a los niveles conseguidos en el ámbito nacional.

Objetivos macroeconómicos. El sector de servicios de transporte tiene un peso significativo en la economía, superior al 5% del PIB, por lo que una mayor participación de los operadores nacionales en el mercado europeo de transporte entre países terceros puede servir de vector de crecimiento y modernización del propio sector. Por ello el PEIT plantea como objetivo alcanzar en 2020 una presencia de los operadores nacionales en dicho mercado hasta alcanzar una cuota proporcional al peso económico del país, y apoyar el incremento en el número y actividad de los operadores intermodales (con participación en el ferrocarril, marítimo y carretera) hasta niveles similares a la media de la Unión Europea.

Innovación. La innovación exige por una parte, incrementar la dotación presupuestaria de los Programas de I+D+i y alinear su contenido con más decisión en las líneas prioritarias de investigación del Programa Marco de la UE. Por ello se propone dedicar 0,5% de la inversión del Ministerio de Fomento a I+D+i (2006) e incrementar esta partida hasta el 1,5% a partir de 2008. Por otra parte, debe favorecerse la rápida incorporación de los resultados de la investigación a la política de transportes, incentivando a los agentes más activos a través de un programa de innovación en el transporte que financie actuaciones piloto, dentro del respeto a las condiciones de libre competencia en el sector.

Eficiencia energética. Mejorar la eficiencia del sistema de transporte para disminuir significativamente la dependencia energética de la economía española. Para ello, se pretende disminuir al menos un 20% el consumo energético específico por viajero-km y ton-km (2012) con respecto a 1990 y alcanzar una reducción adicional en el horizonte 2020 hasta llegar al 40% de los valores de 1990. Se desarrollarán las propuestas aprobadas por la Estrategia Española de Eficiencia Energética, y en particular se aumentará el uso de combustibles alternativos frente a los convencionales en el sector del transporte en línea con los objetivos de la Unión Europea.

