

## 16 Recomendaciones del ISA del PEIT

En síntesis es posible afirmar que desde una perspectiva ambiental el PEIT enfrenta directamente y de forma comprensiva la disfuncionalidad ambiental del sistema TAT diagnosticada.

Esto significa que, por un lado, asume una responsabilidad política sobre la totalidad del sistema y, por el otro, que asume la situación crítica en que éste se encuentra, es decir identifica la necesidad de un cambio estructural de los patrones que lo guían.

Esto implica asumir que los problemas ambientales del transporte no se solventan con medidas ambientales puntuales, sino con una gestión integrada del sistema, que además debe dar un giro estructural. Esto requiere tener en cuenta varias consideraciones.

La primera es que dado el enfoque sistémico de marcado cambio, los objetivos y directrices del PEIT tienen un marcado acento estratégico, es decir, apuntan a los aspectos estructurales que es preciso cambiar, sentando las directrices para toma de decisiones de mayor detalle. Esto implica un riesgo, pues evidentemente la deseabilidad expresada en los objetivos no necesariamente tiene que corresponderse con la realidad de los hechos en un contexto marcado por tendencias de política de sentido contrario y por carencias de planificación estratégica que no asegura la coherencia del proceso posterior de toma de decisiones estratégicas.

En ese contexto un mayor nivel de detalle de las directrices hubiese ayudado a asegurar el cumplimiento de un conjunto de objetivos bien estructurados. Esto evidentemente tampoco se ha demostrado como posible en la actualidad. Si lo hubiese sido, hubiese significado que se disponía de una batería institucional y de gestión estratégica del sistema que se reclama como necesidad en este momento.

La segunda consecuencia que se ha visto es que dado el carácter estratégico y sistémico abordado en el análisis, la probabilidad de alcanzar los objetivos estrictamente ambientales es de difícil precisión, pues dependen de facto del grado de ejecución de todo el sistema.

Esto no es negativo, per se, pues como se ha señalado la gestión integrada del sistema y una política guiada por objetivos para la totalidad parece la adecuada. Se trata simplemente de que a diferencia de otras aproximaciones la consecución de un objetivo se alcanza mediante la consecución simultánea de todos.

Esto significa básicamente que si se apuesta por una gestión basada en principios sistémicos y de cambio estructural, entonces, lo relevante no son las previsiones posibles, sino la constitución de un marco institucional sólido capaz de gestionar efectivamente esa totalidad en un largo plazo. De lo contrario puede resultar más eficiente en el corto plazo la gestión de objetivos unidimensionales, sectoriales, si se quiere, aunque se pueda afirmar que es una estrategia destinada al fracaso en el largo plazo.

Esto permite afirmar que uno de los retos más significativos de la nueva política de transporte que es el PEIT, al menos en lo que a su dimensión ambiental y de

sostenibilidad atañe, no sea el de alcanzar los objetivos que se ha propuesto, tales como la intermodalidad, sino el de crear un marco institucional capaz de dar cuenta efectiva de esos objetivos integrados que se ha planteado.

La tercera consideración constituye una síntesis de las dos anteriores. Se trata de que el PEIT desde una perspectiva ambiental y de sostenibilidad enfrenta un dilema de difícil resolución, a saber, que identifica y asume la necesidad de un cambio estructural guiado por una visión integral, que no puede pergeñar a los niveles de detalle que asegurarían su éxito como instrumento de política, porque el sistema institucional de gestión del sistema de transporte actual está justamente concebido para producir inputs al modelo de transporte y de toma de decisión que se desea superar. Este es un reto del proceso de decisión que es preciso asumir y aquilatar para asegurar el éxito de las propuestas de cambio y de paso de sus objetivos ambientales y de sostenibilidad. El PEIT requiere también de una estrategia en este sentido, y ésta se encuentra sólo esbozada, obviamente.

De las misma manera que el PEIT formula un escenario temporal progresivo, producto de la consideración de los pro y los contra de avanzar más o menos aceleradamente desde el escenario tendencial al ambiental, de la misma forma el PEIT requiere una estrategia institucional formalizada que asegure la transición de un modelo de gestión a otro. Es éste el seguro de que la visión integral, sistémica y de cambio estructural que propone el PEIT ha sido asumida en toda su integridad.

De estas consideraciones muy agregadas se identifican varias líneas de trabajo futuras del PEIT, importantes desde una perspectiva ambiental y de sostenibilidad.

- La primera una apuesta decidida por alcanzar mayores niveles de concreción y de detalle de las implicaciones prácticas de las directrices de política del PEIT de tal forma que los estadios de decisión estratégica inferior cuenten con un marco más preciso para diseñar sus opciones alternativas, en primer lugar, sobre objetivos, metas y criterios ambientales a considerar en las siguientes fases de decisión, y en segundo lugar, sobre objetivos, metas y criterios, que no siendo ambientales, favorecen a los bucles compensadores de los efectos ambientales negativos del sistema transporte-medio ambiente-territorio.
- Segundo: avanzar en la mejora de los instrumentos de generación de información y modelización del sistema transporte – medio ambiente- territorio que se pretende gestionar, con objeto de disponer de un instrumento más perfilado para la toma de decisiones estratégicas, capaz de producir directrices más específicas y acotadas, capaces de generar marcos de decisión acotados para la toma de decisiones posteriores, y para conocer con mayor precisión impactos ambientales singularizados tales como los relativos al cambio climático, o a la pérdida de Biodiversidad.
- Tercero: regular el proceso de planificación estratégica continuo y deslizante que supone el PEIT, incluidos los otros procedimientos de planificación estratégica relevantes a su escala para que la esperada coherencia del proceso con los objetivos del PEIT se haga realidad efectiva.

- Cuarto: asegurar un proceso de evaluación ambiental estratégica en cascada detallada, que se inicie desde los primeros estadios del proceso, facilitando de forma centralizada metodologías y apoyo técnico para que se realicen de forma homologada y acorde a las expectativas ambientales del PEIT, en particular en lo relativo a la aplicación del cuestionario ACAE para valorar la consistencia ambiental estratégica de actuaciones específicas con los objetivos del PEIT.
- Quinto: realizar una apuesta explícita en el PEIT para fortalecer el papel de los instrumentos de gestión ambiental directa en la política de transporte, entre otros revisar y mejorar los procedimientos y las prácticas de evaluación ambiental a todos los niveles de decisión, incrementar la inversión en seguimiento y control ambiental de todos los elementos del sistema de transporte, mejorar el conocimiento fáctico de las relaciones entre el medio ambiente, el territorio y el sistema de transporte a las diversas escalas que requiere el proceso de planificación del transporte, apoyar la I+D+i en tecnologías de disminución del impacto ambiental de las infraestructuras y de los equipos del transporte.
- Sexto: complementar la estrategia gradual de aplicación que propone el PEIT. En vez de optar por una primera fase más bien continuista a la que le sigue una más de cambio, se considera útil plantearse una estrategia que desde un comienzo identifique ámbitos y áreas donde es posible aplicarla de forma integrada desde ya, para iniciar un proceso de cambio paulatino. Es preciso focalizar el cambio en determinadas áreas con mejor potencial, y allí aplicar todos los objetivos ambientalmente más favorables que promueve el PEIT, sobre todo aquellos que potencian la inteligencia del sistema TAT.
- Séptimo: diseñar una estrategia para la modificación del marco institucional de la gestión del sistema de transporte.
- Octavo: encadenar el logro de objetivos. Es preciso encadenar el logro de los diversos objetivos del PEIT. El logro de aplicar directrices y prioridades que afectan a las relaciones y bucles compensadores del sistema TAT, debe estar encadenado con el logro de objetivos derivados de aplicar directrices y prioridades que afectan a las relaciones y bucles reforzadoras de los aspectos ambientales negativos del sistema TAT, de tal manera que en la práctica el logro de estos últimos dependa efectivamente de que se hallan logrado los primeros.
- Noveno, mejorar en lo que cabe el diseño actual del PEIT en algunos aspectos ambientales singulares identificados en el ISA, como los temas de residuos, la consistencia entre objetivos ambientales y escenarios del PEIT, entre otros.
- Décimo, mejorar los procedimientos de seguimiento y participación pública del PEIT recomendados más arriba.