

4 El PEIT como proceso de decisión, su evaluación ambiental y el alcance del ISA

Al considerar el PEIT como proceso de decisión de cara a una EAE hay que analizar dos facetas:

- Cómo transcurre funcionalmente ese proceso, sus contenidos funcionales
- Qué se decide y a qué escala en ese proceso

El PEIT presenta a grandes rasgos el siguiente transcurso lógico:

Tabla 4-1 Fases y contenidos del proceso de decisión

Hitos	Contenidos	Detalle	Decisión
Acuerdo del Consejo de Ministros de elaboración del PEIT	Propuesta programática del Gobierno sobre enfoque y contenidos del PEIT y de su ISA	Principios de la política del gobierno sobre infraestructura y servicios de transporte	Enfoque general, o paradigma desde el cual se pretende abordar los problemas y, por tanto, la política del transporte
Diagnóstico	Evaluación de las necesidades en materia de infraestructuras de transporte	Identificación de las carencias en materia de infraestructuras de transporte en cada área sobre la base de estudios de detallados	Alcance del análisis, determinando la profundidad de la mirada a los problemas estructurales
Metodologías de evaluación	Metodologías para la evaluación de la cartera de proyectos con objeto de su inclusión en el PEIT	Preparación de metodologías de evaluación, económica, territorial, y ambiental para evaluar proyectos susceptibles de ser incluidos en el PEIT	Operacionalización de los criterios de evaluación, definiendo la rigurosidad de la evaluación de los elementos constituyentes del Plan, sus actuaciones
Objetivos	Definición de los objetivos del PEIT	Identificación de los objetivos del PEIT acorde con los objetivos programáticos del Gobierno y con el diagnóstico realizado	Definición de los criterios para la selección de cursos de acción estratégicos
Directrices y Prioridades	Identificación de las líneas estratégicas que estructuran el PEIT horizontales y sectoriales, así como prioridades	Definición de la estrategia mediante la cual se considera que es factible llevar el estado actual identificado en el diagnóstico al estado deseado señalado en los objetivos	Identificación de las áreas de acción pública prioritarias

Evaluación de proyectos	Evaluación integral de los proyectos que en las distintas áreas del PEIT son susceptibles de ser incorporados al mismo	Evaluación uno a uno de los proyectos que están en cartera, a distintos niveles de desarrollo desde la perspectiva económica, ambiental y territorial con objeto de dirimir su inclusión en el PEIT	Validación de la coherencia de las actuaciones singulares con los objetivos y principios del Plan
Plan	Integración de todos los elementos del Plan, y definición de mecanismos de puesta en marcha, seguimiento y revisión	Formulación integral del PEIT, que incorpora todas las áreas de política y los proyectos seleccionados por áreas	Formalización del instrumento de coordinación de la acción pública
Desarrollo del Plan	Desarrollo del Plan mediante planes sectoriales	A partir del PEIT y sus propuestas estratégicas cada sector, carreteras, puertos, aeropuertos, etcétera, desarrolla sus propios planes lo que supone bajar la escala de las decisiones tomadas a un nivel de mayor detalle, técnico, y económico	Formalización de la toma de decisión estratégica a escalas sectoriales estratégicas

De acuerdo con la descripción sumaria del PEIT se puede señalar que éste supone un modelo de toma de decisión en cascada que no es estrictamente lineal.

- Una primera fase, que se identifica con el PEIT propiamente tal, combina una toma de decisiones muy estratégicas, como es la identificación de objetivos, escenario y directrices para la planificación del transporte, con la decisión de mucho mayor detalle de incorporación de actuaciones o ámbitos de actuaciones más específico que están allí para dar cuerpo al PEIT y a las directrices estratégicas sectoriales propuestas. Su inclusión en el PEIT, eso sí, no elimina el que luego se consideren detalladamente en una fase de planificación sectorial posterior, y sean sujeto de evaluaciones ambientales posteriores de mayor detalle.
- Una segunda fase está constituida por un proceso de planificación sectorial múltiple, de carreteras, puertos, aeropuertos, en el cual se materializan los grandes lineamientos estratégicos adoptados en el PEIT. En esta fase; las actuaciones singulares ya consideradas en el PEIT son consideradas nuevamente en el marco de una planificación de mayor detalle y evaluadas a esa escala.
- Finalmente, las actuaciones incluidas en los planes sectoriales son evaluadas singularizadamente desde varios puntos de vista, técnico, económico y ambiental en el proceso de ejecución de tales planes.

En conclusión, nos encontramos con un proceso de decisión jerarquizado y en cascada, donde, por tanto, es necesario definir qué se evalúa en cada momento del proceso de decisión.

En este sentido se constatan al menos dos niveles de evaluación ambiental estratégica, la del PEIT, propiamente tal y la de los planes sectoriales a que el PEIT de lugar, carreteras, puertos, etcétera. A continuación muchas de las actuaciones que aparecen en el PEIT dentro de su capítulo Prioridades y Ámbitos de Actuaciones Sectoriales serán sometidas a una evaluación de impacto ambiental en el momento de su ejecución.

De acuerdo con esto el ISA del PEIT tiene los siguientes objetivos básicos:

- Por un parte, el ISA da cuenta integral de la consideración de la dimensión ambiental de aquellas partes del PEIT que no son sujetos de modificación o evaluación posterior, es decir, el proceso que va hasta la elaboración de las Directrices, a la que se puede denominar Nivel Estratégico del PEIT.
- Por la otra, el ISA del PEIT da cuenta sólo de los aspectos estratégicos de las actuaciones que se incorporan en el PEIT en el apartado de Prioridades y Ámbitos de Actuación Sectorial. Dado que la modalidad de incorporación en el PEIT de estas actuaciones está sujeta a dos evaluaciones posteriores, una estratégica, a nivel de su plan sectorial específico, y dos, de impacto ambiental a escala de proyecto. A este llamamos Nivel de Actuaciones del PEIT.