

## **5 La relevancia de la escala de trabajo de la planificación para la evaluación ambiental del PEIT**

A efectos del proceso de evaluación que supone el ISA, es útil delimitar con precisión qué se decide exactamente en este nivel estratégico dentro de este proceso jerarquizado de decisión.

Lo que se decide en esta fase son básicamente los lineamientos estratégicos o política de transporte dentro de la cual se deben enmarcar la elaboración de los planes sectoriales específicos. Lo que se decide en esta fase del PEIT no son actuaciones precisas, sino la política de transporte que guiará, entre otras cosas, la financiación de actuaciones específicas.

En segundo lugar, quedan decididos en el PEIT una serie de consideraciones sobre el modo en que debe transcurrir el proceso de planificación posterior, desde definir la modalidad subsecuente del proceso de decisiones mediante Planes Sectoriales, o el exigir que se realicen evaluaciones ambientales estratégicas de tales Planes Sectoriales, hasta definir el proceso de seguimiento del PEIT.

Lo que se decide es relevante para el ISA porque es eso lo que determina la escala utilizada para organizar la información con la que se elabora el plan y con la que puede elaborarse a continuación el ISA.

La escala de la información que se utiliza en esta fase de planificación es la escala de política. Es decir, dado que el PEIT tiene por objeto decidir entre opciones de política, entre orientaciones estratégicas, la información procesada tiene un nivel de detalle acorde a esa escala de trabajo.

Esa información representa las relaciones del sistema de transporte con el resto de sistemas, económico, social, administrativo o ambiental a una escala muy agregada. Más en concreto, el PEIT no se basa en información, ni requiere información a una escala de trabajo que le permita dirimir entre proyectos.

El modelo de información que facilita ese trabajo tiene una escala agregada, responde a un modelo causal muy aproximado y no está lograda por agregación abajo-arriba, sino, por el contrario, arriba-abajo.

El perfil ambiental de una opción estratégica, como la intermodalidad por ejemplo, no se puede alcanzar por agregación de abajo-arriba de las supuestas actuaciones y actividad de transporte que esta opción de política supone. Es preciso construir un modelo de información autónomo acorde con las características funcionales específicas del proceso de decisión. Ese modelo tiene una naturaleza más sistémica que determinística por razones obvias y no tiene capacidad predictiva.