



POR EL FUTURO DE LA PROVINCIA

**SEGOVIA A UNA**

Alegaciones al proyecto de decreto  
por el que se aprueba el mapa de  
ordenación del transporte público  
de viajeros por carretera  
en Castilla y León

Plataforma Ciudadana "Segovia Viva"

12 ABRIL 2021



# Índice

---

1.- INTRODUCCIÓN: ANTECEDENTES.....	3
2.- ALEGACIONES GENERALES.....	6
2.1. Servicios Sanitarios y movilidad.....	6
2.2. Servicios Educativos y movilidad.....	6
2.3. Ancianidad y movilidad.....	7
2.4. Alegaciones sobre los destinos del transporte a la demanda.....	8
2.5. Alegaciones sobre la sostenibilidad ambiental.....	9
3.- ALEGACIONES ESPECÍFICAS POR ZONAS.....	11
3.1. Zona nordeste de Segovia.....	11
3.2. Zona centro.....	13
3.3. Zona de Cuéllar - Carbonero - Nava de la Asunción.....	17
3.4. Zona de Segovia - Sierra de Guadarrama.....	19
4.- UNA MOVILIDAD RURAL PARA EL SIGLO XXI.....	23
4.1. Transporte a la demanda en el futuro.....	23
4.2. Servicios de movilidad alternativos.....	23
4.3. Los "otros viajes".....	24
4.4. La sostenibilidad ambiental del futuro.....	25
4.5. Servicios de suministro a domicilio.....	26



Según lo indicado en la Resolución de 10 de febrero de 2021 de la Dirección General de Transporte de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, por la que se somete al trámite de información pública el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, dentro del plazo indicado, se presenta el presente documento de alegaciones, promovido por la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva", al cual se pueden adherir cuantas personas, asociaciones, plataformas, empresas o administraciones a quienes pudiera concernir y lo consideren oportuno.



## 1.- INTRODUCCIÓN: ANTECEDENTES.

La Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de Castilla y León prevé la formación de unidades básicas de ordenación y servicios en la demarcación de la Comunidad Autónoma de carácter supramunicipal. Esta propuesta, desde el medio rural la percibimos o interpretamos como centralizadora, no habiéndose entablado hasta el momento un proceso realmente participativo entre los distintos actores presentes en el mismo (ayuntamientos, asociaciones de empresarios, plataformas ciudadanas, asociaciones culturales, etc.) y la Junta de Castilla y León en el que la construcción de las diferentes comarcas surja como producto de los consensos y transacciones entre sus habitantes (un proceso de abajo hacia arriba). Fruto de ese desencuentro brota el recelo y la suspicacia que se respira en muchas localidades de nuestra Comunidad ante el avance lento, pero imparable e implacable, de las distintas disposiciones generadas en cumplimiento de la citada ley. La impresión generada es que la ordenación del territorio es algo impuesto desde arriba hacia abajo.

El proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es un paso más en la misma dirección iniciada por la ley 7/2013, insistiendo en el carácter centralizador, donde se prima la concentración de personas, servicios y bienes. Desde Segovia Viva pensamos que los modelos de ordenación territorial basados en la jerarquización de unos núcleos respecto de otros, concentrando la principal oferta de servicios en unos pocos nodos poblacionales es un modelo limitado, y en muchas zonas abocado al fracaso. De hecho, ha demostrado su incapacidad para luchar contra la despoblación del medio rural, evidenciando, por el contrario, una fuerte tendencia a incrementarla. Dichos modelos sólo son aplicables en comarcas bien vertebradas y asentadas en las que se viene dando un modo de funcionamiento centralizado desde mucho tiempo atrás, y en las que se da una sinergia entre el núcleo central y su periferia.

El proyecto de mapa de ordenación del transporte de viajeros por carretera de Castilla y León por el que Segovia Viva Plataforma Ciudadana apuesta en el presente documento de alegaciones, rompe con la dinámica centralizadora a la que aludimos, articulándose según el "sistema de malla", implantado con resultados muy positivos en otros territorios que en su momento estuvieron despoblados, como las Highlands (Tierras Altas) de Escocia, que están viviendo en la actualidad una esperanzadora reversión en sus índices poblacionales, acompañada de una mejora de los datos de actividad económica y de oportunidades para sus habitantes, enmarcada en la sostenibilidad y el equilibrio.

El "sistema de malla" consiste en distribuir por el territorio servicios, bienes y empresas, rompiendo así con el tradicional sistema radial que cataliza en torno a un nodo poblacional toda la actividad. El objetivo es generar una red que ofrezca un acceso razonable a servicios públicos dignos y que, además, posibilite la creación y/o mantenimiento de un número significativo de puestos de trabajo en las cercanías del lugar de residencia (o puestos de trabajo que permitan su desempeño desde dicho lugar de residencia). No desechamos en absoluto la idea de que existan unas cabeceras comarcales fuertes, pero no las entendemos como aglutinadoras de los servicios básicos de la Administración, sino como dispensadoras de los mismos y como agentes de dinamización del territorio. Este modelo de ordenación territorial sería novedoso en España, pues se aleja de lo hecho hasta ahora tanto por la Administración General del Estado como por las Administraciones Autonómicas y pensamos que merece la pena ser estudiado con detenimiento.



Está demostrado que cuando los flujos se dirigen siempre desde los lugares menos poblados a los más poblados, estos acaban desapareciendo. En consecuencia y siguiendo el ciclo, los más poblados pasan a ser el origen de flujos hacia lugares aún más poblados que les acaban absorbiendo. Al final, todo el flujo desemboca en grandes megaurbes que actúan como agujeros negros, apresando a las personas, el trabajo, las inversiones, etc. y devolviendo al exterior sus desechos. En la situación actual de retroceso demográfico generalizado pensamos que el modelo comarcal centralizado únicamente representa un remedio temporal mientras llega lo inevitable, que no es otra cosa que la inanición poblacional. Lo que se necesita realmente es un reequilibrio territorial campo-ciudad para que esto no suceda, y ya vamos tarde para muchas zonas.

Por otro lado, en las comarcas en las que los servicios públicos básicos están repartidos en diferentes núcleos de población, este tipo de propuestas de ordenación territorial centralizada induce el temor en los habitantes de los núcleos de menor tamaño de perder dichos servicios. Además, otorga razones y argumentos a algunos habitantes de los núcleos de mayor tamaño para que reclamen para sí los servicios que entienden que les faltan aun a costa de dismantelarlos de su ubicación o de que se resienta la calidad de dichos servicios. Todo ello juega, sin duda, en contra de la vertebración comarcal necesaria.

Somos conscientes de que el proceso iniciado con la ley 7/2013 no se va a detener, pero al menos para este caso, pensamos que se puede obtener una prestación de los servicios de transporte de viajeros por carretera en la provincia de Segovia, más ajustado a las necesidades reales de los territorios rurales para que se pueda usar, como sería el caso del resto de servicios básicos, como una herramienta de reequilibrio territorial que sirva de forma eficaz para luchar contra la despoblación.

El Reglamento CE 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre Servicios Públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, dice específicamente en su exposición de motivos que el transporte de viajeros ha de tener "especialmente en cuenta factores sociales y ambientales" en su implementación. Es por ello que entendemos que los criterios de eficacia y eficiencia han de someterse en los territorios rurales a dicha consideración, por encima de cualquier otra.

La ley 7/2013 tantas veces aludida, toma la sanidad como servicio de referencia a la hora de ordenar el territorio, conformándose sus unidades básicas de ordenación y servicios del territorio (UBOST) sobre la base de las zonas básicas de salud; de modo que la cabecera comarcal sería el lugar en el que está ubicado el centro de salud como norma general. Lo cierto es que en materia de movilidad y transporte por carretera los movimientos organizados en torno a ese tipo de cabecera comarcal "sanitaria" no siempre son representativos de los flujos de movimiento mayoritario de las personas, pues pueden responder a otras motivaciones. En un territorio tan amplio y con una población tan dispersa como es Castilla y León no puede generalizarse un modelo centralizado de transporte. La situación de las diferentes zonas y comarcas puede ser muy dispar, presentando sus peculiaridades, dinámicas y características propias, modeladas por procesos relacionados con la orografía, las costumbres, la historia, las relaciones de buena vecindad y afinidades, la forma de ser, el folklore, la dotación industrial, etc. De este modo, se tiene que las personas de una localidad focalizan su movilidad para todo lo que no sea atención sanitaria o trámites administrativos (centralizados en su cabecera de comarca), de un modo sorprendente para quien no lo conozca.



Es frecuente la focalización hacia localidades próximas de provincias vecinas, no siempre pertenecientes a la misma Comunidad Autónoma, o al mismo país (téngase en cuenta la extensa frontera existente entre Castilla y León y Portugal), para aspectos como el aprovisionamiento y la compra diaria, el ocio y la cultura, o también servicios básicos como la Educación (hacia centros a los que no se está adscrito), etc., con mayor frecuencia en los territorios fronterizos (entre provincias, comunidades autónomas y países), y más aún si están alejados de núcleos de población importantes. Este fenómeno también puede darse igualmente para localidades dentro de una misma unidad funcional, y casi siempre puede pasar desapercibido si se valora detrás de la mesa de un despacho y no tras recorrer el territorio con los ojos y la mente abiertos a lo que en él sucede.

Cuando estos flujos de movimiento se dan de forma natural, es contraproducente intentar forzar la construcción comarcal a contracorriente de la realidad, pues como se sabe, ésta es tozuda y acaba imponiéndose. Sería mucho más interesante explotar las sinergias y las posibilidades de facilitar los dos tipos de desplazamientos, hacia y desde la cabecera situada en donde se encuentra el centro de salud, y entre las referencias comarcales tradicionales que no coincidan con la cabecera citada, preferentemente de manera circular, y uniéndose el itinerario con cabeceras de zonas limítrofes.

Como norma debería poderse garantizar que en aquellas comarcas, en donde ya se está dando de hecho esta situación de múltiples ubicaciones de los servicios, el sistema de transporte de viajeros por carretera pueda diseñarse del modo aludido, y en la medida de lo posible, procurar que este modelo pueda extenderse a otras comarcas.



## 2.- ALEGACIONES GENERALES.

### 2.1. Servicios Sanitarios y movilidad.

Hemos observado durante lo que llevamos de pandemia la preocupante situación de los consultorios locales, muchos de los cuales llevan cerrados ya más de un año. Y parece que con la propuesta de movilidad aportada se apuesta por que dicha situación se perpetúe en el tiempo. Puede que el mantenimiento de algún consultorio local pueda ser inviable por diversos motivos, pero en general, pensamos que deberían abrirse sin más dilación.

En el medio rural debe apostarse por acercar los servicios sanitarios a los usuarios y no al revés. Se ha de tener en cuenta que el perfil de los usuarios de Atención Primaria en el medio rural no es el ideal para que afronten viajes de duración excesiva, pues se trata de gente mayor en un alto porcentaje. Por ello, la atención debe ser presencial siempre que sea posible. Hay que hacer el máximo esfuerzo por formar y encontrar profesionales sanitarios que se muestren entusiastas por ejercer en el medio rural. En las condiciones actuales, el ejercicio profesional en el medio rural está totalmente desprestigiado e infravalorado y es responsabilidad de quien tiene la competencia ofrecer los incentivos económicos y sociales suficientes para que los profesionales sanitarios quieran no sólo venir a ejercer en el medio rural, sino también a vivir en él. La solución a estas situaciones no pasa por cerrar consultorios y mejorar las expectativas de transporte público esperando que sean los pacientes quienes se desplacen. Además, es perfectamente compatible mantener consultorios abiertos y mejorados, y un transporte público moderno, eficiente y adaptado a las necesidades de los usuarios. Si un usuario tiene el servicio en su pueblo no tendrá la necesidad de desplazarse ese día concreto a otro pueblo para que le hagan lo que le venían haciendo en el suyo (tomar la tensión, recetas, curas, etc.), pero tendría a su disposición un buen sistema de transporte público por si necesitara desplazarse realmente.

Siguiendo esta lógica, un mayor equipamiento en medios técnicos y humanos en los centros de salud evitaría muchos desplazamientos a la capital de provincia para realizar procedimientos que se podrían resolver sin dificultad en las comarcas. Tiene poco sentido que una radiografía que puede ser rentable realizar para un animal en un centro veterinario rural, no pueda ser rentable, al menos social y ambientalmente, realizarla para una persona en un centro de salud. También tiene poco sentido ver el espectáculo esperpéntico que supone ver la lucha que se entabla por encontrar pediatras que vayan a trabajar de forma estable en centros de salud rurales y la facilidad con que en otros países se hacen con los servicios de estos mismos profesionales formados en España. Créannos si les decimos que la solución a estas problemáticas no es incrementar el flujo de viajes por motivos de salud a Segovia capital. Esa es la solución fácil que evita coger el toro por los cuernos de la infradotación del sistema

### 2.2. Servicios Educativos y movilidad.

En el documento se habla de la integración de los servicios generales y especiales (específicamente los relativos a transporte escolar) en una misma concesión. En principio parece una solución de movilidad aprovechable, aunque presenta algunos problemas: por un lado, la mezcla de subpoblaciones de edad muy dispar, como son los estudiantes y las personas mayores puede entrañar situaciones de riesgo sanitario o de convivencia difícil (aunque son deseables las situaciones de contacto intergeneracional, en este caso el contacto sería obligado y no voluntario).



Por otro lado está el problema de coordinación de horarios: sujetarse al horario escolar supone para las personas mayores (los usuarios más habituales del transporte público) madrugar a veces mucho más de lo que ellos acostumbran. A los que acudan al centro de salud les puede venir bien el horario escolar, pero en ocasiones, tendrán que pasar toda la mañana en la cabecera comarcal hasta que regresen los autobuses a sus puntos de origen. A los que vayan a comprar, por el contrario, les tocará pasar hasta dos horas esperando la apertura de los comercios (pues la vida comercial en los pueblos no empieza muchas veces hasta las 10 de la mañana), lo que en invierno es poco recomendable en muchos de nuestros pueblos, y de todos modos les tocará esperar unas cuantas horas más hasta poder regresar a su origen. En el documento no se habla en ningún momento de la posible existencia de estas problemáticas ni de cómo se piensa que se podrían resolver.

Otro gran problema que se queda sin resolver, y que nos parece grave, es la inexistencia de oferta de transporte escolar para la enseñanza no obligatoria (bachillerato, Formación Profesional, Enseñanzas Profesionales de Música, Danza, etc). Como estos alumnos van en general a los mismos institutos que sus compañeros de enseñanza obligatoria, es evidente que pueden usar el mismo transporte (como cualquier otro usuario). El problema llega cuando quedan alumnos dispersos de enseñanza no obligatoria en localidades por las que no está previsto que pase la ruta (el transporte escolar no tiene obligación de modificar sus rutas para darles la prestación). Ante esto sería conveniente universalizar el derecho a transporte del alumnado que curse enseñanzas no universitarias de 0 a 18 años en las zonas rurales (incluyendo la situación transitoria de obtención de permiso de conducir), siendo prioritario frente a otras modalidades de transporte. De no hacerlo así, alumnos dispuestos a continuar sus estudios podrían quedar fuera del sistema educativo, pues en el medio rural existen muchas familias que no son capaces de afrontar económicamente el que sus hijos se vayan a estudiar fuera en edades tan tempranas como los 16 o los 17 años, y en las que sí fuesen capaces de afrontarlo, muchos jóvenes se verían desarraigados de sus pueblos de origen y, a lo mejor, ya no vuelven más (como de hecho se ve que ya está ocurriendo en diversas zonas de nuestra provincia). Parece menos costoso aumentar la oferta de transporte escolar para esos alumnos que arbitrar modos de compensar a las familias que asumen los gastos de mantener a sus hijos fuera del domicilio familiar (pues la no compensación entrañaría falta de equidad en el acceso a la educación por motivo del lugar de residencia).

### **2.3. Ancianidad y movilidad.**

La población mayor, que significa un porcentaje cada vez más alto de la población total en provincias como Segovia, debe tener un trato preferente y diferenciado que no vemos bien explicitado en el proyecto de decreto objeto de alegaciones, siendo como es la población objetivo del mismo. Gran parte de esta población puede presentar problemas de movilidad o achaques que hacen que el tener que desplazarse de una localidad a otra sea una auténtica aventura.

Por otra parte, factores como excesivas distancias a las localidades de cabecera en los que se prestan los servicios, trámites nuevos o exasperantes y la acomodación a un sistema totalmente nuevo para ellos, que implica el uso de tecnología (tarjetas de transporte, códigos QR, apps para móviles, etc.) aparecen en el documento analizado y pueden disuadir a nuestros mayores del uso del servicio, haciéndoles dependientes de otras personas para sus desplazamientos habituales, especialmente para ir al médico o acudir a las entidades bancarias. Además de no retroceder en derechos sociales, estamos hablando de percepción subjetiva de la calidad de vida. Si estas personas no perciben en su entorno una buena calidad de vida acabarán marchándose



de sus pueblos durante temporadas cada vez más largas, acabando por no volver.

Ya hemos hablado en el epígrafe dedicado a los servicios sanitarios que antes de hablar de la movilidad, habría que hablar de la disponibilidad de los consultorios médicos en los pueblos pequeños. Muchos de ellos se cerraron con el inicio de la pandemia de la Covid-19 y a día de hoy no se han vuelto a abrir y se duda seriamente de que lo vuelvan a hacer en el futuro aunque mejoren las cosas. Esta situación no tiene justificación alguna y habría que reabrirlos cuanto antes en su totalidad. Esto ahorraría muchos viajes a nuestros mayores y les evitaría mucha incertidumbre respecto a su estancia en los pueblos. En cuanto a las entidades financieras, con el auge de los trámites on-line o telefónicos y las fusiones habidas en los últimos tiempos, ha disminuido de forma alarmante el número de oficinas disponibles en los pueblos medianos (no digamos en los pequeños), así como la presencia de servicios bancarios disponibles a través de oficinas móviles, cajeros automáticos sin atención, etc.. Se trata de entidades privadas que buscan su beneficio, pero no se debería olvidar que en muchos casos se trata también de entidades que han sido rescatadas con dinero público y, por una cuestión de ética y equidad, deberían estar prestando un auténtico servicio público. Bueno es que haya un modo de transporte público que te permita viajar hasta un pueblo en el que haya una sucursal bancaria, pero mejor aún sería que no las cerrasen.

Centralizar servicios en una cabecera de comarca distante (en algunos casos, según la propuesta, a 50 km o más) supone no facilitar la accesibilidad en una sociedad que se dice igualitaria. Como decíamos antes, es necesario acercar los servicios a los ciudadanos y no los ciudadanos a los servicios. Cuando se trata de servicios públicos básicos, las distintas administraciones han de realizar todos los esfuerzos necesarios para que esto sea así.

Por último, en cuanto al transporte a la demanda, y específicamente para este estrato poblacional, debería poderse facilitar la posibilidad de un servicio de taxi social subvencionado con un coste mínimo, en relación directa con la capacidad económica de la persona mayor, que pudiera expandir el concepto "a la demanda" a su máximo exponente.

## **2.4. Alegaciones sobre los destinos del transporte a la demanda.**

Aunque en el documento no se especifica mucho más allá de las rutas dirigidas desde las localidades más o menos próximas a las poblaciones dentro de la comarca en donde se prestan los servicios básicos (sanidad y educación sobre todo) y el intercambio con viajeros en líneas de importancia supra comarcal, habría que tener en cuenta dentro del sistema factores de flexibilidad en el que se consideren situaciones como la existencia de polígonos industriales de importancia, pues aunque no se sitúen en las cabeceras de comarca, un sistema público fiable y coordinado en horarios podría suponer que muchos trabajadores se decantasen por el transporte público en vez de usar el vehículo propio; los enlaces intermodales cuando la estación de referencia se sitúa en una localidad próxima pero de otra provincia, comunidad autónoma o incluso país.

También merecen consideración "otros viajes" realizados de forma esporádica, cambiante, puntual o estacional, como serían los viajes a demanda con destino a los "mercadillos" más importantes de la comarca, que cada día de la semana se dan en una localidad distinta, incluso de una provincia limítrofe, lo que supondría que la ruta de cada día para el mismo servicio sería cambiante en cuanto a su destino, o los viajes a demanda con motivos de ocio, cultura y socialización en sentido general, en los que la periodicidad puede ser muy variable o darse de manera



excepcional, e incluso viajes a demanda nocturnos para acudir a las veladas de las fiestas patronales de los distintos pueblos (disuasorios del uso del vehículo privado). Estos puntos se verán mas pormenorizadamente en la sección dedicada a la movilidad rural en el siglo XXI.

## 2.5. Alegaciones sobre la sostenibilidad ambiental.

Los criterios medioambientales establecidos en los anexos del proyecto de decreto objeto de discusión están expuestos de manera pormenorizada, siendo criterios a valorar en el estudio de los proyectos que los operadores de transporte presenten a la administración para optar a prestar el servicio público. Ciertamente no está aún en discusión el peso o valor que estos criterios tendrán a la hora de tomar en consideración las ofertas, pero desde la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva" pedimos que tengan la relevancia que merecen. Actualmente el cambio climático puede que sea la mayor amenaza que se cierne sobre el ser humano (por encima de pandemias u otros problemas) a medio plazo, y es obligación de las administraciones velar por que los servicios públicos se presten en una situación de idoneidad y conforme a las mejores prácticas tecnológicamente disponibles en cuanto a la emisión de contaminantes a la atmósfera.

Las concesiones previstas en el proyecto de decreto tienen la consideración de "obligación de servicio público" y una buena forma de indicar que las administraciones apuestan por la lucha contra la contaminación atmosférica es que impulsen y ayuden a las empresas, pero también que las exijan en la misma medida. Debería, pues, ser obligatorio disponer de un mínimo de vehículos eléctricos y de infraestructuras de recarga por parte de los operadores de transporte, e ir actualizando al alza dicho mínimo.

## 2.6. Alegaciones sobre la tarificación del transporte a la demanda.

Aunque en los anexos del proyecto de decreto objeto de discusión no se establece nada concreto acerca de tarificación, en las notas de prensa del Gabinete de Comunicación de la Junta de Castilla y León se viene hablando sobre la gratuidad universal del servicio de transporte a la demanda. Desde la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva" entendemos que un servicio de ese tipo no debe ser gratuito de forma genérica. Tiene que existir un coste del servicio, aunque éste no sea igual para todos. Deberían implementarse al menos una tarifa superreducida para pensionistas y discapacitados (en principio los más propensos a usar el servicio), otra reducida para jóvenes y otra normal para el resto de población. Podría existir otra condicionalidad respecto al empadronamiento, siendo necesario éste para acceder a las tarifas especiales, o que conlleve la gratuidad para cierto tipo de desplazamientos y usuarios, lo que podría ayudar a incentivar el empadronamiento en nuestros pueblos de muchas de las personas que viven largas temporadas en ellos demandando servicios, pero que no hacen el esfuerzo de empadronarse para no perder derechos en los lugares en los que tienen fijado su domicilio a efectos legales (aunque pasen incluso menos tiempo en él).

Del mismo modo, debería explorarse la posibilidad de discriminar positivamente en la tarifa respecto al nº de habitantes de las distintas localidades (bonificaciones en porcentaje del coste del bono o tarjeta, de modo que a menor nº de habitantes, mayor porcentaje de bonificación).



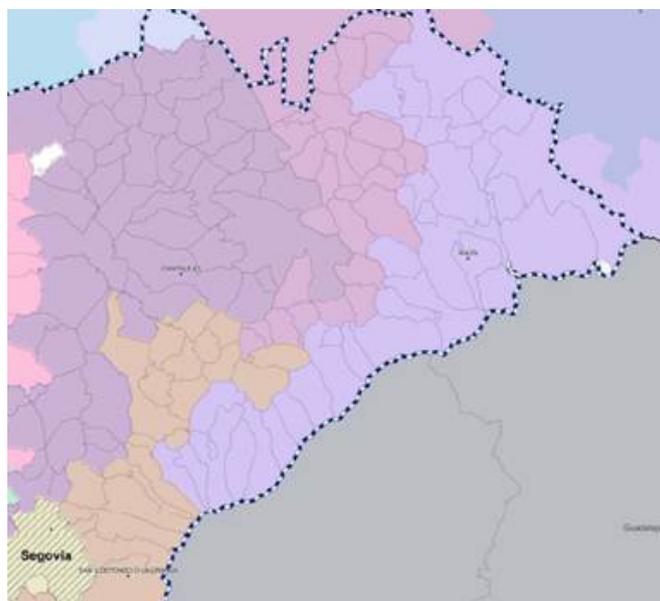
También se ha comentado en el apartado sobre los destinos la posible existencia de "otros viajes" (a mercadillos, a ferias y festivales, a fiestas patronales, nocturnos, etc.), que podrían llevar aparejados una tarifa por servicios excepcionales, diferente de la tarifa general.

## 3.- ALEGACIONES ESPECÍFICAS POR ZONAS.

### 3.1. Zona nordeste de Segovia.

Sería una zona que se corresponde más o menos con los territorios de las zonas básicas de salud (ZBS) de Riaza y Sepúlveda, junto con algún pueblo de la ZBS de La Sierra, pueblos de la provincia de Soria asignados a la ZBS de Riaza, pueblos de la provincia de Guadalajara asignados al IES "Sierra de Ayllón" en Ayllón y pueblos de la provincia de Segovia asignados a la ZBS de Aranda de Duero.

En el mapa de ordenación de transportes propuesto correspondiente a esta zona, se observa por un lado una extensa zona que comprende la totalidad de los pueblos de la ZBS de La Sierra y de la ZBS de Riaza (con sus pueblos sorianos), por otro Sepúlveda que queda asignada a la zona del mapa que se corresponde con Cantalejo señalado como cabecera, y, finalmente, la mayoría de los pueblos de la ZBS de Sepúlveda, que quedan localizados en una zona que no presenta ninguna cabecera asignada, siendo su color el mismo que presentan los pueblos burgaleses asignados a la ZBS de Aranda de Duero.



#### Alegaciones:

1. La zona presentada con cabecera en Riaza tiene poco sentido en sí misma, pues comprende localidades que no han tenido nunca una relación de prestación de servicios o de relación habitual con la localidad que aparece marcada como cabecera, como son los de la carretera nacional 110 desde Matabuena y Matamala en dirección Segovia. Por otro lado, hay distancias a la cabecera que superan los 50 km.

2. Con la asignación de localidades propuesta en el mapa de ordenación de transportes se deja entrever la desaparición de las funciones de cabecera de Sepúlveda y Navafría como centros de



referencia. Comoquiera que en estas localidades se encuentran sendos centros de salud/PAC, y que precisamente la ordenación del territorio prevista en la ley 7/2013 se basa en la distribución territorial aproximada de las Zonas Básicas de Salud, se podría llegar a deducir incluso la desaparición de dichos centros de salud de las localidades citadas. Desde la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva" hemos de dejar claro que nos vamos a negar, con todos los medios a nuestro alcance, a la desaparición de cualquier centro de salud existente en la actualidad.

3. Muchos de los pueblos pertenecientes a la ZBS de Sepúlveda quedan sin ningún núcleo de población señalado como posible cabecera. Se suman a los núcleos asignados a la ZBS de Aranda de Duero (y comparten color con los pueblos burgaleses pertenecientes a la misma), con lo que podría deducirse que quedarían con esta asignación. Esto es inviable, pues aunque algunos pueblos fronterizos focalizan la prestación de servicios hacia Aranda de Duero, la mayoría de ellos no tienen una relación estrecha y algunos están realmente alejados (de hecho, más cerca de Segovia capital que de Aranda de Duero). Sepúlveda debe aparecer como la cabecera natural de todos esos pueblos y abandonar la zona de asignación de Cantalejo.

### **Sugerencias:**

Se sugiere la instauración de una línea circular que pueda funcionar como transporte a la demanda que una diferentes núcleos con significación comarcal. Los horarios deben ajustarse para hacerlos coincidir con las extracciones y consultas de los centros de salud, y con los horarios de apertura del comercio en general. Lo ideal sería que se establecieran itinerarios en ambos sentidos y que hubiese un mínimo de dos vueltas por la mañana (una a primera hora y otra al mediodía) y otra vuelta por la tarde.

Esta línea circular tendría el siguiente itinerario:

- Riaza (punto de interconexión)
- Ayllón (punto de interconexión y salida hacia San Esteban de Gormaz)
- Maderuelo (ruta transporte a la demanda a Aranda de Duero)
- Campo de San Pedro
- Boceguillas (punto de interconexión líneas dirección Madrid y Burgos)
- Sepúlveda (unión con ruta circular zona centro)
- Prádena (unión con ruta circular zona Segovia-Guadarrama, punto de interconexión)
- Riaza

El tramo Sepúlveda – Prádena formaría parte de dos rutas circulares que se superponen en dicho tramo. Por otro lado, aunque se pueda presentar coincidencia en algún tramo con alguna línea regular, éstas son muy escasas en la zona y tendría poca significación. Precisamente, una de las ventajas de esta línea sería su gran potencial de interconexión con otras líneas de ámbito superior y con otras rutas a demanda. Por la necesidad de ajustar tiempos y horarios, esta ruta no puede presentar mucha flexibilidad.

Esta línea debería ir acompañada de un transporte a la demanda casi a la carta, con rutas flexibles que permitan enlazar con la ruta circular por algún punto desde prácticamente cualquier



localidad de la zona descrita, y, en determinadas localidades, hacia Aranda de Duero. Esto es especialmente importante en los pueblos del entorno de Sepúlveda: dispersos, de pequeño tamaño y relativamente alejados entre sí. Con un sistema de transporte coherente y bien organizado se ayudará a vertebrar mejor esta comarca, aquejada de un fuerte proceso de despoblación.

### **Justificación:**

Esta zona viene funcionando desde hace tiempo de forma integrada como comarca, coordinándose a muy diversos niveles. En las paradas de la línea circular pueden encontrarse muy diversos servicios. Así, se tendría lo siguiente: Riaza (Guardia Civil con agrupación de Montaña, Centro de Salud/PAC, Sección Agraria Comarcal, Centro Rural agrupado, Sección del IES Sierra de Ayllón, y otros servicios como entidades bancarias, notario, registro de la propiedad, polígono industrial, estación de servicio, etc.); Ayllón (Guardia Civil con patrulla del SEPRONA, Centro de Guardias médicas, IES Sierra de Ayllón, Escuela infantil, Centro Rural Agrupado y otros servicios como eventos culturales, entidades bancarias, estación de servicio, etc.); Maderuelo (de esta localidad parte una ruta a la demanda hacia Aranda de Duero); Campo de San Pedro (colegio de infantil y primaria, Agencia Desarrollo Local, polígono industrial, y otros servicios como entidades bancarias); Boceguillas (Guardia Civil con destacamento de Tráfico, Centro de Guardias Médicas, colegio de infantil y primaria y otros servicios como entidades bancarias, estación de servicio, áreas de descanso, aparcamiento por vialidad invernal, polígono industrial, centro logístico, etc.); Sepúlveda (Guardia civil con patrulla del SEPRONA, Centro de Salud/PAC, Sección Agraria Comarcal, Escuela Infantil, colegio de primaria, Centro de Enseñanza Obligatoria, Escuela de Música, Escuela Oficial de Idiomas, y otros servicios como Juzgado de Instrucción y Primera Instancia, registro de la propiedad, entidades bancarias, estación de servicio, servicios de hostelería, etc.); Prádena (Guardia Civil, Colegio de Infantil y primaria, Centro de Enseñanza Obligatoria, y otros servicios como entidades bancarias, estación de servicio, etc.).

Prádena, a pesar de pertenecer a la ZBS de la Sierra, también tiene una relación administrativa con Riaza que justifica su inclusión en la zona nordeste, por ser éste su centro de referencia para, entre otros, los trámites relacionados con las consejerías de agricultura y ganadería, y de medioambiente, por lo que tiene sentido que sea uno de los nexos de unión entre la zona Nordeste y la zona de Segovia - Sierra de Guadarrama.

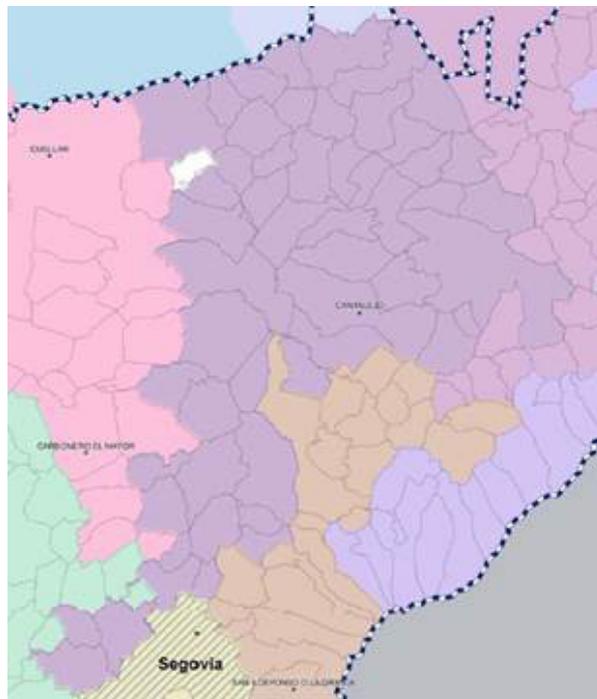
### **3.2. Zona centro.**

Sería una zona que se corresponde más o menos con los territorios de las zonas básicas de salud (ZBS) de Cantalejo, Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia, más algún pueblo segoviano de la ZBS de Roa de Duero (Burgos). Los territorios de las ZBS de Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia tienen una focalización grande hacia Cuéllar además de hacia Cantalejo, por lo que el sistema de transporte a la demanda debería contemplar esta situación.

En el mapa de ordenación de transportes propuesto correspondiente a esta zona, se observa por un lado una extensa zona al norte de Cantalejo que absorbe las localidades pertenecientes a las ZBS de Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia, localidades que desaparecen como referencia. También se extiende hacia el este absorbiendo la localidad de Sepúlveda, que desaparece como referencia, quedando además los pueblos pertenecientes a esta ZBS sin una asignación zonal clara. Se extiende asimismo hacia el suroeste llegando a pueblos del alfoz de

Segovia al norte y noroeste de la capital, de un modo un tanto arbitrario e inexplicable y absorbiendo algunos de los pueblos pertenecientes a la ZBS de Carbonero el Mayor. Extrañamente deja fuera de su zona funcional pueblos situados al sur, los cuales quedan englobados en una zona cuyas cabeceras visibles son el Real Sitio de San Ildefonso y El Espinar.

Esta zonificación es sumamente chocante y rompe con las dinámicas de construcción comarcal basadas en procesos sociales, históricos y económicos que hasta la fecha habían regido el área formada por los pueblos pertenecientes a la ZBS de Cantalejo y sus colindantes de Sacramenia y Fuentesauco de Fuentidueña. Cantalejo queda como referencia única de un área funcional muy extensa pero sin significado alguno.



### Alegaciones:

1. La zona presentada con cabecera en Cantalejo no tiene ningún sentido. Comprende localidades que nunca han tenido relación de prestación de servicios o de cualquier otro tipo con la localidad que aparece marcada como cabecera, como son los pueblos del alfoz de Segovia, cuyos flujos de movimiento apuntan evidentemente hacia la capital. Por otro lado, hay localidades que distan de la cabecera mucho más de 50 km.

2. La asignación de localidades a la unidad funcional con cabecera en Cantalejo deja entrever la pérdida de sus funciones de cabecera a pueblos como Fuentesauco de Fuentidueña, Sacramenia y Sepúlveda, pueblos que tienen zonas de influencia propias por disponer de centros de salud/PAC y ser las cabeceras de sus propias ZBS. En el peor de los casos se adivina una amortización de dichos centros de salud al prever la ley 7/2013 la ordenación del territorio alrededor de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio (UBOST) centradas en las ZBS. En el caso de Sepúlveda es aún peor, tal y como hemos comentado en las alegaciones de la zona nordeste, pues la mayor parte de las localidades asignadas a su ZBS quedan desperdigadas y sin una asignación clara a ninguna cabecera una vez que Sepúlveda queda integrado en la gran comarca (desmesurada a nuestro juicio) de Cantalejo. Desde la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva" volvemos



a mostrar nuestra total negativa a la desaparición de cualquier centro de salud existente en la actualidad o al recorte de servicios que se pueda acometer por el cierre de consultorios locales, centros escolares o aulas unitarias.

3. La asignación de localidades fuertemente vinculadas con Cantalejo (comarca de Turégano y pueblos del extremo occidental de la Comunidad de Villa y Tierra de Pedraza) a una zona extraña con cabecera en el Real Sitio de San Ildefonso (compartida con El Espinar) nos parece totalmente fuera de lugar, siendo un contrasentido que rompe con lazos históricos, sociales, económicos e incluso afectivos, por lo que pedimos enardecidamente que se reconsidere.

4. Los pueblos de la zona norte de esta unidad funcional, pertenecientes a las ZBS de Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia, deberían quedar vinculadas a la zona centro pero conservando su condición de cabeceras y manteniendo una relación muy estrecha en cuanto a disponibilidad de transporte tanto en dirección a Cantalejo como a Cuéllar.

#### **Sugerencias:**

Se sugiere primeramente que los límites de la zona centro se establezcan en función de las ZBS de Cantalejo, Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia, con la inclusión de la comarca de Turégano y pueblos limítrofes de la zona de Pedraza. Se debería incluir Torreiglesias y excluir a Sepúlveda, que quedaría como una de las cabeceras de la zona nordeste, y Valle de Tabladillo, que se integraría en la zona nordeste.

Esta zona centro quedaría conformada con las siguientes cabeceras: Cantalejo, Turégano, Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia.

Se sugiere la instauración de una línea circular que pueda funcionar como transporte a la demanda que una diferentes núcleos con significación comarcal y de prestación de servicios, así como con la posibilidad de conectar con líneas circulares de otras zonas funcionales. Los horarios deben ajustarse para hacerlos coincidir con las extracciones y consultas de los centros de salud, y con los horarios de apertura del comercio en general. Lo ideal sería que se establecieran itinerarios en ambos sentidos y que hubiese un mínimo de dos vueltas por la mañana (una a primera hora y otra al mediodía) y otra vuelta por la tarde.

Esta línea circular tendría el siguiente itinerario:

- Cantalejo (punto de interconexión hacia Segovia y Cuéllar)
- Sepúlveda (unión ruta circular zona nordeste)
- Sacramenia (salida hacia Peñafiel. Ruta a demanda a Cantalejo por Fuentidueña y San Miguel de Bernuy)
- Fuentesauco de Fuentidueña (ruta a demanda a Cuéllar por Olombrada)
- Hontalbilla (unión con ruta semicircular zona Cuéllar. Ruta a demanda a Cantalejo)
- Aguilafuente (unión con ruta semicircular zona Cuéllar)
- Turégano (Ruta a demanda para unir con la zona Segovia-Guadarrama por Sotosalbos. Ruta



a demanda para unir con la zona Cuéllar-Carbonero-Nava por Navalmanzano)

- Cantalejo

Con esta línea, complementada con líneas a demanda internas (como las descritas de Sacramenia - Cantalejo, u Hontalbilla - Cantalejo), puede lograrse cubrir una buena parte del territorio facilitando de forma real el acceso a los servicios sin despreciar la unión de las distintas cabeceras entre sí, lo que contribuiría a una mejor vertebración comarcal.

No se han tenido en cuenta las líneas de transporte escolar, que serían complementarias al modelo, ni las líneas regulares locales (explotadas por LINECAR), pues no sabemos cuáles de ellas podrán continuar realizando sus servicios habituales al no conocer cuántas pueden superar los 4500 pasajeros por año según establece el proyecto de decreto objeto de discusión.

No obstante, lo anterior ha de tenerse en cuenta, pues esta comarca es atravesada de norte a sur por la carretera CL-603, que comunica Segovia con Aranda de Duero, y sobre la que circula una importante línea regular, resultando las distintas localidades situadas en este eje potenciales nodos de comunicación. Dentro de ese eje, es precisamente Cantalejo el que ofrece más opciones teniendo comunicación con Cuéllar, Sepúlveda y Madrid a través de líneas regulares.

### **Justificación:**

Esta zona viene funcionando desde hace tiempo de forma integrada como comarca, coordinándose a muy diversos niveles. Los Colegios de la Zona (CRA Reyes Católicos, CRA Entre Dos Ríos y CEIP Los Arenales) dependen del Equipo de Orientación Psicopedagógica de Cantalejo. Cantalejo es centro comercial de la zona, tiene en él su cabecera el Centro de Acción Social, Oficina de Correos, guardería. También lo es por el mercado semanal sino por ser también centro dispensador de servicios. Por raigambre histórica, aunque en los últimos tiempos sufriendo la despoblación duramente se mantiene Turégano que tiene el Punto de Urgencias (PAC), guardería, Cuartel de la Guardia Civil y una oficina itinerante del Centro de Acción Social de Diputación de Segovia. En cuanto a las localidades correspondientes a las ZBS de Sacramenia y Fuentesauco de Fuentidueña, tienen características fronterizas y se mantienen en comunicación tanto con Cantalejo como con Cuéllar, pero también con las provincias vecinas de Burgos y Valladolid, teniendo en estos casos gran importancia la cultura del vino al tratarse de una comarca bien definida como es la Ribera del Duero y sus zonas aledañas, y manteniendo un nivel de servicios bastante aceptable al contar sus respectivas cabeceras con Centros de salud/PAC, cuartel de la guardia civil, entidades bancarias, etc.

A nivel educativo, hay que reseñar que el Centro Rural Agrupado (CRA) Reyes Católicos, con cabecera en Turégano, tiene adscritas las localidades de la zona sur de esta zona básica y posee aulas en el propio Turégano, Veganzones y San Pedro de Gaíllos; el CRA Entre Dos Ríos, con cabecera en Cabezuela, posee aulas en Sacramenia, Sebúlcor, Fuenterrebollo y la propia Cabezuela; el Centro de Educación Infantil y Primaria (CEIP) de Los Arenales, situado en Cantalejo, acoge al alumnado de la propia localidad y de toda la zona norte y este de la zona básica; en cuanto a Educación Secundaria y no obligatoria se refiere, el centro de referencia es el Instituto de Educación Secundaria (IES) "Hoces del Duratón" de Cantalejo, al que acuden todos los alumnos de la Zona Básica, así como de la comarca de Sacramenia y los pueblos de la zona de Pedraza al oeste de la N-110 procedentes del Centro de Enseñanza Obligatoria (CEO) de Prádena (Pedraza, La Velilla, Rades de Abajo, Arconillos, Colladillo). También cursan bachillerato en ese

IES los alumnos del CEO de Sepúlveda.

### 3.3. Zona de Cuéllar - Carbonero - Nava de la Asunción.

Sería una zona que se corresponde más o menos con los territorios de las zonas básicas de salud (ZBS) de Cuéllar, Carbonero el Mayor, Nava de la Asunción y los pueblos segovianos integrados en la ZBS de Arévalo. Se trata de una zona bastante amplia con al menos 5 cabeceras bien diferenciadas: Cuéllar, Carbonero el Mayor, Coca, Nava de la Asunción y Santa María la Real de Nieva. El eje Norte-sur que une Cuéllar con Carbonero el Mayor (y con Segovia) es quizá el eje económicamente más dinámico de la provincia, comunicado por autovía y con líneas de transporte público regular frecuentes y el que concentra mayor población al margen de la capital con San Ildefonso y El Espinar. La zona de Coca, Nava de la Asunción y Santa María la Real de Nieva, lindera con la zona de Olmedo en Valladolid y Arévalo en Ávila, es una zona con mayor deterioro demográfico y peor dinámica poblacional.

En el mapa de ordenación propuesto correspondiente a esta zona, se representan dos unidades funcionales, una de las cuales presenta tres cabeceras (Cuéllar, Coca y Carbonero el Mayor), y la otra sólo una (Nava de la Asunción), muy próxima a Coca, al sur de la cual se extienden toda una serie de pueblos hasta llegar a las inmediaciones de Segovia, omitiendo a Santa María La Real de Nieva como posible referencia zonal.



#### Alegaciones:

1. Las dos unidades funcionales expuestas en esta zona presentan un notable desequilibrio entre ellas, llevándolo a un nivel mayor, en el caso de la zona con cabecera representada en Nava de la Asunción al presentar ésta una situación muy excéntrica respecto a su zona, y llegar la misma hasta pueblos como Lastras del Pozo o Marugán, que tienen poca o ninguna relación con dicha



cabecera. Por el contrario, la zona con tres cabeceras representadas en Cuéllar, Carbonero y Coca es precisamente el ejemplo a lo que se debería aspirar: zonas con dos o tres cabeceras fuertes repartidas por el territorio.

2. En la zona con cabecera representada en Nava de la Asunción se olvida por completo el papel esencial de Santa María La Real de Nieva, localidad prestadora de numerosos servicios (Centro de Guardias Médicas, Sección Agraria Comarcal, Instituto de Educación Secundaria, Centro Rural Agrupado, Escuela Hogar, Juzgado de Instrucción y Primera Instancia, Cuartel de la Guardia Civil, Entidades Bancarias, etc., entre otros) en el equilibrio comarcal, a no ser que el mapa insinúe o prevea la pérdida de alguno de dichos servicios, circunstancia ante la que la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva" se va a negar con todos los medios a su alcance.

3. Los pueblos de la zona sur no vinculados a Santa María la Real de Nieva, o más vinculados a Segovia capital que a Santa María, deberían asignarse a la zona de Segovia - Sierra de Guadarrama.

### **Sugerencias:**

Se sugiere unir las zonas correspondientes a las ZBS de Cuéllar, Carbonero y Nava de la Asunción, junto con los pueblos segovianos asignados a la ZBS de Arévalo. Se buscaría aprovechar el tirón del eje Cuéllar - Carbonero sobre la zona vecina.

Esta zona quedaría conformada por las siguientes cabeceras: Cuéllar, Carbonero el Mayor, Coca, Nava de la Asunción y Santa María la Real de Nieva.

En cuanto a las rutas a demanda, deberían centrarse en unir las localidades, sobre todo de la zona oeste con los nodos más importantes situados a lo largo de la Autovía Segovia - Valladolid a su paso por estas zonas (Cantimpalos, Carbonero el Mayor, Navalmanzano, Sanchonuño, Cuéllar), localidades en las que se ubican (en ellas mismas o en sus cercanías) diversos proyectos relacionados sobre todo con la agroindustria (fábricas de embutidos, fábricas de piensos, envasadoras y procesadoras de productos hortofrutícolas, procesadora de residuos orgánicos procedentes de explotaciones ganaderas y mataderos, etc.), un recuperado aprovechamiento forestal (con la resina como protagonista), además de una potente actividad ganadera y agrícola intensiva que prestan un dinamismo muy particular a la zona, aunque también son fuente de importantes problemas medioambientales.

Dentro de estas rutas a demanda específicas, merece el mayor interés una ruta que uniría Turégano (zona centro) con Navalmanzano, ruta que también hemos incluido en la descripción de la ruta circular que une las distintas cabeceras de la zona centro. Esta ruta puede ser usada por los habitantes de pueblos como Zarzuela del Pinar o Fuentepelayo, y tiene incluso un interés histórico, pues fue la segunda carretera que tuvo la provincia, construida en los 80 del siglo XIX como recurso para dinamizar y asentar población en la zona (la primera fue Segovia - Cuéllar, uniéndose estas dos primeras vías en el cruce de las "Cuatro Carreteras" de Navalmanzano). De igual modo, y sustentada en la misma lógica, se puede instaurar una ruta a demanda que una Coca o Navas de Oro (punto de destino de la segunda vía originaria que hemos comentado) con Navalmanzano y que podría ser usada con profusión por los habitantes de pueblos como San Martín y Mudrián y los mismos Navas de Oro o Coca.

La comunicación por transporte de viajeros por carretera a lo largo del eje citado es fre-



cuenta (casi en su totalidad, los autobuses de línea regular que hacen el trayecto llevan pasajeros entre los pueblos, y también a Valladolid y a Segovia prácticamente cada hora entre las 7:00 H. y las 21:00 H. e incluso antes).

Para comunicar las cabeceras de la zona este entre sí, con la parte oeste de la zona y con las principales cabeceras fronterizas de las provincias de Valladolid y Ávila, sería conveniente una ruta semicircular: Cuéllar (nodo principal) - Valledado (salida hacia Iscar por Mata de Cuéllar) - Coca (salida hacia Olmedo por Villeguillo) - Nava de la Asunción (salida hacia Arévalo por Martín Muñoz de la Dehesa) - Santa María La Real de Nieva (salida hacia Arévalo por Martín Muñoz de las posadas, unión con zona de Segovia - Guadarrama) - Carbonero (nodo principal).

Para comunicar los nodos principales con algunas localidades situadas al este del eje Cuéllar Carbonero, y a esta parte de la zona con la zona centro colindante se tendría otra ruta semicircular: Cuéllar (nodo principal) - Olombrada - Hontalbilla (unión con zona centro) - Aguilafuente (unión con zona centro. Ruta a demanda Fuentepelayo - Navalmanzano) - Mozoncillo - Carbonero (nodo principal).

Las frecuencias de paso de autobuses de línea regular por Cuéllar y Carbonero hacia Segovia y hacia Valladolid en horario normal harían que las esperas en sus estaciones de autobuses raramente superasen los 40 minutos.

Estas rutas semicirculares a demanda se complementarían con rutas cortas a demanda mediante vehículos ligeros a enlazar los distintos pueblos con el eje principal o con las rutas semicirculares descritas.

No se han tenido en cuenta las rutas escolares, que igualmente serían complementarias o podrían sustituir para algún horario parte de los tramos definidos e integra al menos pueblos pequeños o apartados que tengan chavales en edad escolar.

### **Justificación:**

Aunque esta zonificación es también un tanto arbitraria, al menos recoge la movilidad más lógica para la zona, más vertebradora y que genera mayores oportunidades, contribuyendo a lograr objetivos como la armonización del desarrollo comarcal o el logro de la posibilidad de poder ir en transporte público desde casi cualquier punto de la provincia a otro punto cualquiera, con posibilidad de enlazar con las provincias colindantes. También otorga a Santa María la Real de Nieva un papel propio como cabecera prestadora de servicios.

Estas zonas mantienen de modo tradicional una fuerte conexión entre ellas que se vería reforzada con este modelo de transporte.

### **3.4. Zona de Segovia - Sierra de Guadarrama.**

Se trataría de una zona compuesta aproximadamente por las ZBS Segovia Rural, Villacastín, La Granja y parte de la ZBS de la Sierra (concretamente desde Matabuena en dirección Segovia) más la capital de la provincia. Se trata de una zona de sierra que comprende también el piedemonte de parte de la Sierra de Guadarrama, de modo que aunque es extensa en superficie,

el número de localidades no es tan elevado como en el resto de zonas de la provincia.

En el mapa propuesto para esta zona se representan varias unidades funcionales que confluyen alrededor de Segovia (la que contiene como cabeceras visibles el Real Sitio de San Ildefonso y El Espinar, que se proyecta en Madrid hacia la zona de El Escorial, la que contiene como cabecera visible Cantalejo y la que contiene como cabecera visible Nava de la Asunción), además de una cuarta unidad funcional que contiene Segovia y localidades como Villacastín y Nava de San Antonio y que se extiende en el interior de Ávila hacia su capital, siguiendo el trazado de la antigua N-110.

Entendiendo lo complicado que puede llegar a ser realizar una ordenación del territorio en zonas complejas, parece que las unidades funcionales que se han quedado para esta zona son los retales de lo que sobra de otras zonas.



### Alegaciones:

1. La unión de los pueblos de la ZBS de La Sierra a la Unidad Funcional representada con cabecera en Riaza es un contrasentido para muchos de los pueblos (desde Matabuena a Sotosalbos) que no han mantenido nunca una relación de prestación de servicios con Riaza y conlleva la desaparición de Navafría como localidad de referencia. Como hemos comentado ya en otras zonas, la mera posibilidad de que desaparezca dicha ZBS o su centro de salud es visto como totalmente imposible por parte de la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva".
2. Se debe mantener la funcionalidad de la ZBS La Sierra aunque algunos de sus pueblos estén vinculados a la zona nordeste y otros a la zona de Segovia - Guadarrama a efectos de transporte, pues el nodo de Prádena ejercería de interconexión entre ambas zonas.
3. Los pueblos del sur de las zonas con cabecera representada en Nava de la Asunción y Cantalejo deben formar parte de esta zona Segovia - Guadarrama por su proximidad a la capital y escasa o nula relación con las cabeceras de las zonas en las que están asignados.
4. Las proyecciones hacia Ávila capital y hacia El Escorial deberían explicarse mejor en cuanto a cuál es su sentido o propósito.
5. Tiene poco sentido separar una unidad funcional que englobe a Segovia capital con Villacastín y Nava de San Antonio y otra que englobe al Real Sitio de San Ildefonso y el Espinar cuando son



precisamente estas últimas cabeceras las que tienen comunicación más directa y fluida con la capital y la vía natural de salida por carretera hacia Madrid desde la misma. Es por ello que se defiende su inclusión en una zona única. Además, la unión de Segovia capital con Villacastín significa también la desaparición como ente de cabecera de esta última localidad, que sí mantienen sin embargo San Ildefonso y El Espinar. Lo mismo que en casos anteriores en los que ocurren situaciones similares, desde la Plataforma Ciudadana "Segovia Viva" no estamos dispuestos a consentir situaciones que desemboquen en pérdida de servicios para los habitantes de nuestra provincia, especialmente cuando se trata de servicios públicos básicos como la Sanidad, la Educación, la Seguridad Ciudadana, La Protección de la Naturaleza, etc.

### Sugerencias:

Esta zona de la provincia es la única que en los últimos tiempos tiene una evolución positiva en cuanto al nº de habitantes, pues aunque en la capital se aprecia un leve descenso, este es compensado con el crecimiento, a veces abultado, de localidades situadas a su alrededor. Somos conscientes asimismo que muchas de las personas que se asientan en esta zona periurbana son jóvenes que hacen parte de su vida en Madrid por motivos profesionales o de estudios, y seguramente seguirá aumentando en los próximos años por el nº de personas que puedan ser capaces de trabajar desligados físicamente de su puesto de trabajo (teletrabajo), de forma total o parcial. Debido a esto, sería sumamente importante mejorar la capacidad de acceso a Madrid por la vía más rápida existente hasta ahora, que es la ferroviaria (igualmente resulta de sumo interés la posibilidad de acceso a Valladolid por esta misma vía).

Aunque se ha intentado en ocasiones con poco éxito, pensamos que en las circunstancias actuales (y preparándonos para el futuro próximo) merece la pena redoblar el esfuerzo por poner a punto un sistema de lanzaderas que cumpliendo de un modo estricto horarios y rutas por los pueblos más próximos a la estación del AVE (máximo 20 o 25 Km que se traduzcan en tiempos de 30' incluyendo paradas para recoger pasajeros), que podrían entrar dentro del sistema integrado de transporte aunque fuese con una tarificación especial. Los pueblos que serían candidatos idóneos para ser punto de partida/llegada de esas lanzaderas (cuyos horarios deberían estar bien ajustados con los horarios de los trenes) serían: Fuentemilanos (con Madrona), Otero de Herreros (con Ortigosa del Monte, La Losa y Revenga), Real Sitio de San Ildefonso (con Palazuelos de Eresma y Tabanera del Monte), Torrecaballeros (con Trescasas y San Cristóbal de Segovia), Bernuy de Porreros (con La Lastrilla) y Valverde del Majano (con Hontanares de Eresma y Valseca).

Aunque los pueblos de esta zona en general quedan bien comunicados por línea regular de carretera tanto con Madrid como con Ávila y el norte de la provincia (eje Segovia - Cuéllar - Valladolid), quedan algunos pequeños pueblos algo más alejados de la capital que tienen sus propias dinámicas, pero cuya focalización se dirige fundamentalmente hacia la capital. Las cabeceras comarcales a tener en cuenta en esta zona serían (aparte de la capital y los municipios periurbanos en crecimiento) El Espinar, Villacastín, Real Sitio de San Ildefonso y Navafría, y como cabeceras secundarias estarían Nava de San Antonio y Torrecaballeros.

Para terminar de completar la unión de cabeceras comarcales del resto de zonas con esta zona hiperconectada, se tendría una ruta a demanda que tendría el siguiente itinerario, partiendo de una localidad de interconexión situada fuera de esta zona: Carbonero el Mayor (punto de interconexión con zona Cuéllar - Carbonero - Nava de la Asunción) - Valseca - Valverde del Majano - Marugán - Villacastín - San Rafael. Todos estos pueblos tienen posibilidad de conexión más o menos frecuente con la capital y la ruta permite una salida fácil hacia Ávila y Madrid.



Con las mismas características se tendría una ruta a demanda con el siguiente itinerario, partiendo también de una localidad situada fuera de esta zona: Prádena (punto de interconexión con zona Nordeste) - Navafría - Sotosalbos (interconexión con ruta a demanda procedente de Turégano) - Torrecaballeros - Real Sitio de San Ildefonso - Valsaín - Segovia.

### **Justificación:**

Este planteamiento zonal permite mantener la personalidad y las relaciones de las localidades integradas en las distintas ZBS integrantes. Aunque parte en dos la ZBS de la Sierra al estar parte de sus pueblos en la zona Nordeste y parte de sus pueblos en la zona Segovia - Sierra de Guadarrama, permite preservar su dinámica como cabecera de ZBS con un Centro de Salud operativo y los flujos tradicionales hacia Riaza y hacia Segovia capital, añadiendo en estos pueblos la posibilidad que ofrece la ruta que va hacia el Real Sitio de San Ildefonso, restringida hasta ahora al transporte escolar.

Por otro lado, ofrece una solución a una demanda, que creemos va a ser creciente, de conexión de un amplio número de localidades y de una manera ordenada y coherente, con la línea del AVE para viajar hacia Madrid y/o hacia Valladolid.

Las alegaciones y sugerencias no entran a valorar las líneas regulares por carretera, ciertamente numerosas, ni las posibilidades añadidas de servicios de transporte público, como los taxis, ni la existencia o no de iniciativas en el sentido de uso de coche compartido particular o mediado por empresas de carsharing, que tendrían bastante sentido en una zona como esta de una densidad de población muy por encima de la media de la provincia, especialmente en el triángulo formado por la capital, El Espinar y Real Sitio de San Ildefonso.



## 4.- UNA MOVILIDAD RURAL PARA EL SIGLO XXI

### 4.1. Transporte a la demanda en el futuro.

El Diccionario Panhispánico del Español Jurídico define el transporte a la demanda de la siguiente manera: *"Transporte cuyo servicio se presta previa petición del mismo y en el que uno o más de sus elementos (itinerario, horario, tipo de vehículo, conductor, etc.) están sometidos a las necesidades especiales del viajero y en alguna medida son decididos por él"*.

El modelo propuesto por la Junta de Castilla y León sólo deja a criterio del usuario la solicitud del servicio. Todo lo demás queda sujeto a otros condicionantes que rompen con esa premisa, especialmente cuando coincide el transporte de viajeros en su modalidad general con la modalidad especial de transporte escolar, en el que el horario y ruta se marcan al resto de usuarios de forma inamovible.

Para que una ruta pueda cumplir su función (especialmente si se necesita enlazar con otras rutas) debe ceñirse ciertamente a un horario cierto y conocido, pero debe responder a una necesidad. La efectividad de un transporte se mide en función de las pérdidas de tiempo que evita y ello merma flexibilidad, la cual, no obstante, debe estar presente en la medida necesaria, según el tipo de desplazamiento, para facilitar la vida a los usuarios.

El "transporte a la demanda" ha de ser un elemento vertebrador del territorio, permitiendo la posibilidad de desplazarse a las localidades en las que se presten servicios del tipo que sea y que éstas estén unidas entre sí. En pleno siglo XXI necesitamos que Castilla y León avance en la puesta a punto de un "territorio inteligente", en el que se pueda ir en un tiempo razonable desde cualquier localidad de una provincia a otra localidad cualquiera de cualquier otra provincia. Para ello se necesita dotar al territorio con una cobertura digital completa, ofrecer las aplicaciones y desarrollos necesarios a las empresas concesionarias, poner en funcionamiento Centros de Gestión de Información, capaces de ofrecer información en tiempo real sobre vehículos y rutas, y realizar una imprescindible labor de divulgación y concienciación sobre los usuarios. Unas buenas aplicaciones compartidas permitirían relacionar de forma adecuada las distintas modalidades de transporte público a la demanda, incluyendo el taxi, con las líneas regulares de transporte por carretera, ferrocarril o aéreo, disminuyendo la dependencia que todos tenemos del transporte privado.

### 4.2. Servicios de movilidad alternativos.

En el proyecto de decreto no se habla nada sobre el desarrollo o estímulo de otros modelos de movilidad no necesariamente basadas en el transporte público, pero sí en las modalidades de movilidad alternativa. En este sentido, los vehículos compartidos o carsharing (modelo de transporte basado en el alquiler temporal de vehículos, utilizado habitualmente para poder realizar desplazamientos puntuales o de corta distancia. Este sistema se despliega en las ciudades generalmente a través de un operador privado, que se encarga del mantenimiento y el control de toda su flota. A través de una aplicación móvil, el usuario puede alquilar un vehículo que esté disponible y darle uso. Este sistema ha experimentado en los últimos años un crecimiento exponencial en las principales ciudades de España y ha conseguido una enorme aceptación entre la ciudadanía gracias a sus grandes ventajas: facilidad de uso, ahorro económico en términos de seguros, mantenimiento y matriculación de vehículos y precios razonables basados en la tarifica-



ción por minutos. Por otro lado, la mayor parte de las empresas dedicadas al carsharing cuentan con una flota de vehículos eléctricos), en sus diferentes modalidades podrían ser una opción a tener en cuenta. Existen ya proyectos piloto puestos en marcha para zonas rurales de diferentes provincias y hay que estar atentos a las formas de implementarlo y ver cómo se solucionan los problemas que puedan darse. En principio podrían usarse recogiénolos y dejánolos en sus zonas de recarga cumpliendo una serie de requisitos para su uso (en cuanto a tiempo de uso, kilometraje, zonas de uso, etc.).

Parecido en su concepto sería la compra de vehículos de uso privado para ser utilizados por personas con comunidad de interés (pej. personas que entren a trabajar a la vez en un mismo lugar, como un polígono industrial, una fábrica, un centro sanitario, etc. y que vivan cerca unas de otras). Estos vehículos podrían estar especialmente subvencionados cumpliendo una serie de requisitos en cuanto a nivel de ocupación, consumo, eficiencia energética, etc..

Tampoco se menciona en el proyecto de decreto la movilidad mediante bicicletas, bicicletas eléctricas o vehículos de movilidad personal (VMP) eléctricos, como serían patinetes, monopatines, segways, etc., que pueden resolver la necesidad de movilidad en desplazamientos cortos y entre pueblos próximos, en servicios turísticos y de movilidad en cascos históricos peatonalizados, etc. No obstante y para que estos sistemas puedan representar una alternativa real de movilidad y de uso generalizado, se necesitaría la adecuación de las vías de comunicación (carriles bici, vías verdes, etc.) y delimitar claramente sus condiciones de uso, pues muchas de las carreteras del medio rural ofrecen pocas garantías de seguridad para los posibles usuarios de este tipo de vehículos.

Menos aún se menciona la más que probable presencia en el medio plazo de vehículos autónomos que podrían significar una auténtica revolución en la movilidad de las zonas rurales en lo que respecta a transporte a la demanda. Habría que estudiar despacio la forma de implementar este tipo de servicios, el tipo de operadores y sus expectativas económicas, su utilidad para llegar hasta el último rincón llevando no sólo personas, sino pequeñas cargas. De todos modos, para garantizar un correcto funcionamiento de estos sistemas se necesitaría, como mínimo, conectividad 5G. Cuando en muchas zonas la mera cobertura de los teléfonos móviles para conversación es muy deficiente o directamente inexistente, hablar de estos temas se antoja claramente utópico. Asimismo, el medio rural es más idóneo para iniciar el despliegue de esta tecnología que el medio urbano, pues no hay tanta densidad de tráfico ni de condicionantes para la conducción (semáforos, peatones cruzando por donde no se debe y cuando no se debe), y posiblemente tenga más utilidad en el mismo.

### 4.3. Los "otros viajes".

Cuando se habla de transporte público en el medio rural nos vienen a la cabeza sobre todo los viajes de los estudiantes en el transporte escolar, de los mayores que se tienen que acercar al centro de salud más próximo o a realizar gestiones bancarias, o ya las rutas más largas de las personas jubiladas que vienen al pueblo en verano y regresan a la capital de la provincia o a Madrid a pasar el invierno, o las personas que tienen que ir y venir en el día a realizar cualquier otro tipo de gestión a Segovia o Madrid, o a visitar a un familiar enfermo.

Se trata así casi siempre de viajes "obligados". Las personas que usan el transporte público porque carecen de vehículo de uso privado se ven casi como "bichos raros" en unos tiempos



en los que en muchas familias cada miembro de la misma dispone de su propio coche. Al margen de que esto no es así siempre, pues no todo el mundo puede permitirse ese lujo, vivimos unos tiempos en el que se pueden tomar de forma voluntaria decisiones acerca de la no posesión de vehículos de uso privado, y también tiempos en los que se tiene que considerar la sustitución del transporte mediante vehículos de uso privado en favor del transporte público o compartido por poderosas razones, sobre todo medioambientales.

Para que el transporte público se pueda generalizar en el medio rural debe de poder usarse para todo propósito, al margen de los casos "obligados": desde el de acudir al puesto de trabajo y regresar a casa desde el mismo, hasta el servir de puente hasta líneas de pasajeros de mayor alcance, pero también la asistencia a "mercadillos" comarcales (que se celebran cada día de la semana en algún pueblo diferente, por lo que la ruta puede ser cambiante, o circular), la asistencia por motivos de ocio a los pueblos en los que se programe cine comarcal, la asistencia a eventos puntuales como ferias importantes, festivales, fiestas patronales, concentraciones y encuentros comarcales (con rutas excepcionales o efímeras, diseñadas para esos eventos de forma específica). Este tipo de viajes contribuyen a la necesaria socialización de las personas que viven en un mismo territorio y son especialmente útiles en la edad juvenil para romper con la sensación de soledad que puede hacerse sentir a veces en los territorios rurales. Se pueden considerar, pues, una herramienta de vertebración comarcal y con una buena coordinación entre las distintas propuestas de los distintos pueblos, se puede conseguir que las programaciones culturales o festivas sean realmente aprovechables y accesibles.

Mención aparte en este aspecto relativo al ocio sería la puesta a punto de rutas nocturnas a disposición de los jóvenes que acuden a las veladas de los pueblos en los que se celebran fiestas (ya se hace en algunas comarcas a través de la iniciativa privada u organizado por los propios jóvenes), siendo importante en estos casos desincentivar al máximo posible el uso del vehículo privado, lo que justificaría la consideración de este tipo de servicios como sujetos a la "obligación de servicio público", aunque pudiesen estar sujetos a una tarificación excepcional.

Muchos de estos "otros viajes", sobre todo en comarcas con pueblos pequeños y gran dispersión, podrían ser atendidos, partiendo de diversos puntos de origen de forma simultánea, por vehículos pequeños tipo taxi o, a lo sumo, microbuses aunque tuviesen que repetir la ruta en diferentes horarios según la demanda existente.

#### **4.4. La sostenibilidad ambiental del futuro.**

El transporte a demanda de las zonas rurales, cuando se realice con vehículos pequeños y en distancias cortas, la apuesta será clara en favor de vehículos electrificados, de 0 emisiones. Para hacerlo realidad, las infraestructuras de recarga tendrían que estar mucho más extendidas que en la actualidad, con ayudas para su despliegue por parte de los operadores, pero también con despliegue de infraestructuras de recarga públicas.

Un lugar en donde estas infraestructuras deberán estar ubicadas de modo obligatorio será en las inmediaciones de los centros docentes, de modo que los vehículos de transporte escolar que lo necesiten puedan recargarse durante la espera para el viaje de vuelta. Los conductores que necesiten movilidad mientras dura la espera podrían tener a su disposición pequeños vehículos también eléctricos y recargados en esa misma infraestructura.



Con el tiempo, los vehículos más grandes, de un coste superior por las especiales infraestructuras de recarga necesarias (tipo catenaria) entre otras cosas, deberán irse sumando a las flotas 0 emisiones. Un autocar de 55 plazas y su sistema de recarga puede acercarse a los 800.000€ e incluso superar dicha cifra y, aunque realizan un gran número de kilómetros a lo largo de su vida útil, es difícil lograr su amortización sin un apoyo en subvenciones.

Por otro lado, el despliegue de puntos de recarga públicos para vehículos eléctricos o electrolineras puede, en un momento de expansión en la venta de ese tipo de vehículos y dada la escasez de puntos de recarga existentes en la actualidad, ser un motivo de reclamo para los usuarios de vehículos eléctricos, al igual que lo son las áreas de servicios para autocaravanas para los usuarios de las mismas.

Según se declara en el documento publicado en la web del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE), dependiente del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, relativo a la puesta en marcha de comunidades energéticas (conjunto de personas físicas y jurídicas interesadas en la generación, consumo, distribución, recarga de vehículos eléctricos y regulación de la electricidad con energías fundamentalmente renovables y con implantación local e interés en hacer recaer el beneficio o ahorro obtenido en el marco de sus actividades en el desarrollo del propio territorio más allá del interés económico) deben ser las administraciones públicas las encargadas de crear e impulsar los embriones de las mismas allá donde el interés privado no sea lo suficientemente decidido. Los ayuntamientos de los pueblos pequeños y las comunidades educativas deberían ponerse de acuerdo para iniciar este tipo de proyectos (susceptibles de ser fuertemente subvencionados), a los que se podrían ir sumando vecinos, empresas (incluyendo los propios operadores de transporte), etc., instalando infraestructuras de recarga alimentadas en la medida de lo posible por energías renovables. El grado mayor de sostenibilidad se lograría si la mayor parte de la energía de recarga procede de fuentes de energía renovable. Los sistemas más extendidos son los de producción de energía solar fotovoltaica y de energía eólica (incluyendo los molinos "vortex bladeless", más respetuosos con el entorno que los normales y de fabricación española).

#### **4.5. Servicios de suministro a domicilio.**

Muchos de los desplazamientos que se hacen en el medio rural podrían ser en realidad innecesarios si se desarrollase un sistema eficiente de suministro a domicilio en el medio rural, semejante a una mensajería tipo Glovo, que estamos viendo desarrollarse en las grandes ciudades, que podría aprovechar para pequeños envíos la infraestructura de los servicios del transporte a la demanda y las aplicaciones informáticas desarrolladas para su gestión entre otros sistemas.

La generalización de los servicios comarcales de suministro a domicilio de bienes y servicios podría ser posible si existiesen recursos financieros suficientes, y en todo caso puede tratarse de un requisito de obligado cumplimiento para determinados tipos de negocio que quieran tramitar su licencia de actividad en el medio rural. Para mucha gente mayor que puede sufrir dificultades de desplazamiento es la mejor forma de asegurar su permanencia en el pueblo y en su casa la mayor cantidad de tiempo posible. Este sistema podría ser también sumamente útil a cualquier tipo de usuario independientemente de su edad o estado de salud.

El servicio de suministro a domicilio no debe confundirse con la venta ambulante, muy frecuente en nuestros pueblos, pues se trata de llevar un pedido previamente formalizado y pagado



en las condiciones habituales, y debidamente empaquetado, a la misma puerta de tu casa. Lo que se suministra puede ser desde la comida de un restaurante, lista para consumirse, la lista de la compra encargada en un supermercado, medicinas o cualquier otra cosa que se pueda encontrar en los comercios o establecimientos de la comarca, no teniendo que ser obligatoriamente el establecimiento de origen el responsable del suministro, pues éste puede ser centralizado.

Del mismo modo, los prestatarios de servicios deben mostrar la flexibilidad suficiente como para que de forma predeterminada se pueda suponer la modalidad de prestación a domicilio de casi cualquier servicio que se pueda encontrar en la comarca (masajes, peluquería y cuidados personales, consultas veterinarias, servicios financieros, etc.). Aunque a veces sea imprescindible desplazarse al centro en el que se ubica el profesional responsable de la prestación del servicio, en muchas ocasiones sería posible acercar el servicio al consumidor.