

1.	JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REVISIÓN	4
2.	MEDIO FÍSICO	6
2.1.	Criterios generales	6
	2.1.1. Conseguir un espacio de alta calidad y excelencia	6
	2.1.2. Adoptar la idea de desarrollo sostenible como referencia para la ordenación del suelo rústico	6
2.2.	Principios de planificación y gestión ambiental aplicables a la ordenación del suelo rústico	6
	2.2.1. Objetivos	9
	2.2.1.1 Prevenir degradaciones ambientales.....	9
	2.2.2.1 Corregir/mejorar el comportamiento ambiental de las actividades, una vez localizadas	10
	2.2.3.1 Curar degradaciones: recuperar, restaurar, reformar, rehabilitar espacios y factores ambientales degradados	10
	2.2.4.1 Potenciar la fortaleza del medio ambiente y de los factores que lo forman 11	
	2.2.5.1 Poner en valor recursos ambientales y espacios que puedan suponer una oferta de servicios, en el más amplio sentido de la palabra, para los ciudadanos y visitantes de la ciudad de Segovia.	11
	2.2.2. Desagregación de los objetivos.....	11
	2.2.1.2 Orientados a prevenir degradaciones ambientales	11
	2.2.2.2 Corregir el comportamiento ambiental de los agentes socioeconómicos 14	
	2.2.3.2 Curar degradaciones: recuperar, restaurar, reformar, rehabilitar espacios y factores ambientales degradados	14
3.	DEMOGRAFÍA Y VIVIENDA	16
3.1.	Demografía	16
3.2.	Posibles líneas de actuación en materia demográfica	20
3.3.	Vivienda.....	21

3.4.	Problemas y oportunidades en materia de vivienda	23
3.5.	Actuaciones en materia de vivienda.....	24
4.	MEDIO ECONÓMICO	26
4.1.	La actividad agraria.....	27
4.2.	La Actividad Industrial	28
4.3.	Las actividades de servicios.....	31
4.4.	La actividad comercial.....	32
4.5.	Crecimiento y consolidación de las actividades turísticas.....	33
5.	EQUIPAMIENTOS	35
5.1.	Síntesis de propuestas en materia educativa.....	36
5.2.	Síntesis de propuestas en materia de equipamiento deportivo	37
5.3.	Síntesis de propuestas en materia de equipamiento de bienestar social	38
5.4.	Síntesis de propuestas en materia de equipamientos culturales	39
6.	MOVILIDAD	40
6.1.	Problemas	40
	6.1.1. Red viaria.....	40
	6.1.2. Transporte público	41
	6.1.3. Aparcamiento	42
6.2.	Amenazas	42
	6.2.1. Red viaria.....	42
	6.2.2. Transporte público	43
	6.2.3. Aparcamiento	44
6.3.	Fortalezas.....	45
6.4.	Oportunidades	46

6.4.1.	Red viaria	46
6.4.2.	Transporte interurbano.....	46
6.5.	Criterios y objetivos	47
6.5.1.	Gestión de la Movilidad	47
6.5.2.	Red viaria.....	48
6.5.3.	Transporte público	49
7.	INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	51
7.1.	Abastecimiento	51
7.2.	Saneamiento	53
7.3.	Residuos sólidos.....	57
7.4.	Electricidad	58
7.5.	Alumbrado público.....	59
7.6.	Gas.....	60
7.7.	Telecomunicaciones	61
8.	MEDIO URBANÍSTICO	63

1. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REVISIÓN

La revisión del Plan General en vigor en el municipio de Segovia se justifica en cuanto a su conveniencia por varios factores:

El Plan General vigente fue aprobado definitivamente en el año 1984. La evolución de social y económica del municipio y el estado desde esta fecha requieren una reformulación de la voluntad de la sociedad local respecto a su futuro en términos urbanísticos. El artículo 1.2.4. de las Normas del Plan General vigente establece que el Plan deberá revisarse cuando concurren circunstancias de carácter económico o demográfico que incidan sustancialmente sobre la ordenación.

El mismo artículo 1.2.4. de las Normas Subsidiarias del Plan vigente establece la necesidad de adaptar el Plan a los documentos de Ordenación Territorial que entren en vigor afectando a su ámbito de actuación. El cambio de filosofía en la redacción de las DOT regionales que resulta del proceso de participación pública no impide la continuación del desarrollo de las Directrices de Ordenación del Territorio del Área Funcional de Segovia, a cuyas determinaciones el Plan General deberá acomodarse.

El cambio del marco socioeconómico ha sido acompañado por una profunda transformación del marco legal que regula la actividad urbanística. El Plan en vigor se redactó de acuerdo con la Ley del Suelo de 1976 y sus reglamentos de desarrollo. La disposición transitoria primera de la Ley 5/99, de Urbanismo de Castilla y León, establece que “los Municipios con población igual o superior a 20.000 habitantes deberán adaptarse a esta Ley cuando procedan a la Revisión de su Plan General de Ordenación Urbana, y en cualquier caso antes de cuatro años desde la entrada en vigor de la Ley. Asimismo podrán adaptarse mediante una modificación del Plan General”. La adaptación por vía de modificación no aportaría la visión de conjunto que la ocasión requiere debido al cambio de filosofía entre ambas legislaciones, por lo que la Revisión resulta la opción más adecuada.

El desarrollo del documento en vigor ha acusado múltiples problemas que han llevado a una percepción del Plan General más como problema que como solución a las necesidades del municipio. En la actualidad, el documento original ha sido modificado sustancialmente, se ha producido

anulación por vía judicial de parte del Planeamiento Especial y se plantean iniciativas que requieren una definición coherente del modelo territorial del municipio.

La oportunidad de plantear la revisión en el momento actual obedece a los siguientes factores:

Como ya se ha señalado la ley 5/99 establece la necesidad de realizar la adaptación del Plan General a su contenido antes de 4 años desde la entrada en vigor de la ley. Este plazo se cumpliría el 8 de abril de 2003, por lo que dado el tiempo requerido para los trabajos de redacción de un nuevo plan el momento de comienzo del proceso resulta pertinente.

Cabe suponer que la realización en la actualidad de infraestructuras de comunicación que supondrán una sustancial mejora en la accesibilidad a Segovia resultará en una mejora de la competitividad del municipio en relación con el sistema urbano regional y nacional. La revisión del Plan General permite llevar a cabo una reflexión integral sobre el impacto de estas nuevas infraestructuras sobre el modelo territorial del municipio.

La presentación de consultas urbanísticas para las áreas A y B de Suelo Urbanizable No Programado de uso residencial, con planes parciales ya aprobados definitivamente en el momento de aprobación inicial del presente Plan General, y lo convenido entre el Ayuntamiento y los propietarios de los suelos de Prado Bonal a los efectos de su clasificación como Suelo Urbanizable Delimitado para usos residenciales, significa que el stock disponible de Suelo Urbanizable quedará reducido a niveles testimoniales. Pese a que los ámbitos citados suponen una importante reserva de capacidad, que a corto plazo es suficiente para el crecimiento demográfico previsto, el análisis de la mayoría de las ciudades españolas muestra que la demanda de suelo residencial no guarda una relación lineal con el crecimiento demográfico, siendo necesario disponer de más suelo del estrictamente necesario para evitar estrangulamientos de la demanda y aumentos de los precios que provoquen pérdidas de población en beneficio de los municipios limítrofes. La revisión es el procedimiento adecuado para abordar el problema con visión territorial de conjunto, estableciendo una orientación espacial para el nuevo crecimiento.

2. MEDIO FÍSICO

2.1. Criterios generales

Dos son los criterios básicos que orientan la ordenación del suelo rústico:

2.1.1. Conseguir un espacio de alta calidad y excelencia

De acuerdo con las Directrices de Ordenación Territorial de Segovia y Entorno, el objetivo del Plan General en relación con el suelo rústico consiste en conseguir un espacio de alta calidad ambiental, de excelencia, en un término municipal cuyas condiciones naturales, paisajísticas, históricas y culturales así lo demandan.

2.1.2. Adoptar la idea de desarrollo sostenible como referencia para la ordenación del suelo rústico

Con ciertos antecedentes (por ejemplo, informes de la Comisión Bruntland) la idea de desarrollo sostenible es un concepto ideológico que surge en la Cumbre de La Tierra Río'92, como estrategia global alternativa al estilo de desarrollo imperante; para dicha estrategia, tan importante como la conservación del medio ambiente es la lucha contra la pobreza, siendo ambos el resultado de unas mismas acciones.

Más allá del nivel global, los principios establecidos tienen aplicación a nivel local. Uno de ellos es la participación de los ciudadanos en los procesos de toma de decisiones, para lo que es fundamental la información, aspectos ambos previstos en el proceso de elaboración del plan.

2.2. Principios de planificación y gestión ambiental aplicables a la ordenación del suelo rústico

Desde que, allá por los últimos años de la década de los sesenta, surgió la preocupación por el medio ambiente, han ido apareciendo una serie de principios que han de tenerse en cuenta a la hora de ordenar el rústico; a continuación se exponen los de aplicación más clara en el término municipal de Segovia.

Lo económico es ecológico y lo ecológico es económico, pone de manifiesto la indisociabilidad entre economía y ecología y que, hacia el futuro, el medio ambiente no debe entenderse como rémora para las actividades económicas sino un argumento de negocio y factor de competitividad.

Responsabilidad compartida o implicar a los agentes en la responsabilidad ambiental: la cuestión ambiental es un problema de la sociedad en su conjunto, y no solo de las autoridades, por lo que el plan aboga por la responsabilidad compartida; por ello propone tanto medidas de carácter punitivo como incentivos que premien los comportamientos ambientalmente comprometidos. Se tratará de propiciar una dinámica de gestión que favorezca la mejora del comportamiento ambiental de las actividades económicas, utilizando para ello los instrumentos existentes y ya probados en otras partes del mundo, como, por ejemplo, los sistemas de ecogestión o de ecoetiqueta.

Subsidiariedad, señala que los problemas deben resolverse al nivel de responsabilidad más bajo posible.

Prevención, evitar o reducir los problemas antes de que se produzcan, incorporando al plan, con mentalidad previsor, las amenazas o problemas potenciales. Asimismo se refiere al tratamiento de la contaminación en origen, es decir, en la fuente misma de producción.

El que contamina, paga: este viejo principio señala que el responsable de la contaminación es quien debe asumir los costes inherentes a ella. Este principio ha seguido una interesante evolución en el mundo desarrollado: primero se planteaba en términos de sufragar los costes derivados de los efectos achacables a la contaminación y, en el mejor de los casos, del tratamiento de los efluentes una vez producidos, es decir, "al final del tubo", como se conoce en el argot ambiental; después se priorizó por este orden, el reciclado, la reutilización y la recuperación (de los recursos existentes en los residuos), luego la minimización, para llegar en la actualidad al objetivo de la no generación. Se trata del denominado principio de las tres P: "Pollution, Prevention, Pays": Pagar la prevención de la contaminación. Este principio no solo se aplica a la contaminación, sino que se generaliza a todas las acciones degradantes.

El que conserva, cobra, no es sino la extensión hacia lo positivo del principio anterior; tiene gran aplicación en el suelo rústico porque justifica la transferencia de rentas de los centros de producción al campo como compensación de las externalidades positivas que produce el mundo rural.

Internalizar los costes ambientales, también se trata de una extensión de aquél, para añadir a los costes de la contaminación, los derivados de la utilización de recursos naturales y de la ocupación del espacio. Se trata de que las actividades productivas asuman todos los costes ambientales en que incurrir, tangibles e intangibles, evitando su transferencia a la sociedad.

Integración ambiental de las actividades, este principio plantea la identificación de las actividades a ordenar, el diseño de los proyectos y la gestión de las actividades económicas con sensibilidad ambiental. En el caso de la gestión ambiental de la empresa se trata no tanto de solventar los problemas ambientales que vayan surgiendo cuanto de incluir el medio ambiente en la gestión global.

Lo verde vende, es un principio de marketing que pone de manifiesto la aptitud favorable de los consumidores, clientes, etc. hacia los "productos y procesos ecológicos" y al interés de establecer marchamos o marcas que mejoren la imagen y garanticen al consumidor la veracidad de los comportamientos que se proclaman.

Pensar globalmente, actuar individual y localmente, se refiere este principio a que el área de extensión de los problemas es muy amplia, que por pequeña que sea una causa puede desencadenar efectos que acumulados a lo largo del tiempo pueden tener consecuencias muy graves y que las opciones personales -hábitos de consumo, costumbres de desplazamiento, dieta, etc.- inciden en los problemas globales -agujero de ozono, cambio climático, sobreexplotación de recursos, etc.-. Este principio justifica la importancia de la educación, formación y sensibilización ambiental de la población para la calidad ambiental. Asimismo, en cuanto consumidores, los comportamientos individuales acaban motivando a las empresas a producir mejor y la conciencia de los ciudadanos presiona para que la Administración adopte unas políticas respetuosas con el entorno.

Mejora continua y cíclica; de acuerdo con lo que se denomina "espiral de mejora" que señala la conveniencia de definir objetivos limitados y

alcanzables en un primer ciclo (uno o dos años), cuya consecución será la plataforma para definir nuevos y más ambiciosos objetivos en un segundo ciclo, según un proceso de mejora continua.

Sensibilización, formación, motivación de los agentes y actores sociales, como base de toda la gestión.

Comunicación, de la información de manera fluida y fidedigna, horizontal y vertical, en aras de conseguir una buena imagen y de un clima de cooperación.

2.2.1. Objetivos

Los criterios expuestos: calidad/excelencia y adoptar los principios del desarrollo sostenible y planificación/gestión señalados, se pueden partir en cinco objetivos más concretos:

Prevenir degradaciones ambientales sobre el suelo rústico

Corregir el comportamiento de las actividades que generen o puedan generar degradaciones

Curar degradaciones: recuperar, restaurar, reformar, rehabilitar espacios y factores ambientales degradados

Potenciar la fortaleza del medio ambiente y de los factores que lo forman

Poner en valor recursos ambientales y espacios que puedan suponer una oferta de servicios, en el más amplio sentido de la palabra, para los ciudadanos y visitantes de la ciudad de Segovia.

Acercar el entorno rural a la ciudad para que se potencien.

Estos objetivos marcan otras tantas líneas de acción las cuales se refuerzan mutuamente de forma sinérgica. Son las siguientes:

2.2.1.1 Prevenir degradaciones ambientales

Básicamente, este objetivo se concreta en minimizar la incidencia ambiental negativa de las actividades reguladas por el planeamiento general sobre los valores ecológicos, paisajísticos, científico culturales, productivos y funcionales

del suelo rústico, así como procurar que, en la medida de lo posible, se generen efectos positivos. Esto significa localizar las actividades (clasificación urbanística del suelo) de acuerdo con la vocación natural o “lectura” del medio físico.

Para ello el Plan ha de identificar primero el Suelo Rústico, luego dividirlo en Categorías de acuerdo con la tipología establecida en la Ley de Urbanismo de Castilla y León y después regular la forma de uso y aprovechamiento de las citadas Categorías bajo el criterio de respeto a “lectura” o capacidad de acogida del medio físico; por capacidad de acogida se entiende la relación entre el medio físico y las actividades humanas expresada en términos de vocacionalidad, compatibilidad e incompatibilidad.

2.2.2.1 *Corregir/mejorar el comportamiento ambiental de las actividades, una vez localizadas*

De acuerdo con los principios de gestión ambiental emanados de los principales organismos nacionales e internacionales, los problemas ambientales residen en el comportamiento de los agentes socioeconómicos: empresas, agricultores, autoridades y población en general. En este sentido el Plan puede proponer medidas orientadas a mejorar tal comportamiento, las cuales pueden ir en dos líneas:

Sensibilizar y educar a los agentes socioeconómicos que operan en el medio rural así como de aquellos que, no estando localizadas sobre dicho espacio, puedan afectarle de forma significativa.

Fomentar la incorporación de Sistemas Normalizados de Gestión Ambiental y de “marketing” ecológico (etiqueta ecológica) entre los citados agentes.

2.2.3.1 *Curar degradaciones: recuperar, restaurar, reformar, rehabilitar espacios y factores ambientales degradados*

El suelo rústico del término municipal está lejos de sus posibilidades ambientales; el Plan Puede prever zonas sobre las que realizar acciones de recuperación que contribuirían a mejorar la imagen física del entorno segoviano y por tanto, su prestigio.

2.2.4.1 *Potenciar la fortaleza del medio ambiente y de los factores que lo forman*

Conseguir una gestión de los ecosistemas, de los paisajes y de los factores ambientales que les hagan más resistentes a las degradaciones, mejorando su capacidad de reacción ante alteraciones externas (homeostasia) y su flexibilidad ante tales alteraciones (resiliencia); es el caso, por ejemplo, de incrementar la superficie de los bosques climácicos.

2.2.5.1 *Poner en valor recursos ambientales y espacios que puedan suponer una oferta de servicios, en el más amplio sentido de la palabra, para los ciudadanos y visitantes de la ciudad de Segovia.*

Se basa este criterio en la idea de que la mejor manera de conservar un recurso natural o ambiental consiste en hacer de él una explotación que, conservándolo, resulte rentable; esta idea se corrobora cuando se considera que los ciudadanos demandan del suelo rústico servicios de carácter cultural y recreativo al aire libre los cuales pueden generar indirectamente las rentas necesarias para atender los gastos de conservación.

2.2.2. Desagregación de los objetivos

2.2.1.2 *Orientados a prevenir degradaciones ambientales*

Clasificar urbanísticamente el suelo de acuerdo con la “lectura” ambiental del territorio, es decir, con la capacidad de acogida del medio físico deducida de una prospección integrada del medio y su plasmación en unidades ambientales.

Conservar los restos existentes de bosques climácicos y facilitar la posibilidad de ampliar dicha superficie.

Conservar los bosques de galería asociados a los cursos de agua y facilitar su ampliación a los tramos de cauce que no dispongan de ellos.

Garantizar la funcionalidad de los sistemas fluviales manteniendo libres y expeditos los cauces, evitando los procesos de erosión y sedimentación y respetando la vegetación que acompaña al complejo de ribera.

Exigir a las autoridades responsables la delimitación del Dominio Público Hidráulico de todo el sistema fluvial en el término Municipal. Clasificar este espacio como rústico protegido.

Conservar los sotos tradicionales asociados a las tierras topográficamente deprimidas y a una utilización tradicional por la ganadería extensiva.

Conservar el arbolado disperso residual que acompaña a numerosas zonas de carácter rural

Mantener la calidad visual del territorio evitando la localización de elementos discordantes y la coherencia paisajística de edificios e instalaciones. En particular evitar toda publicidad exterior en el suelo rústico. Armonizar las actuaciones que se propongan con el paisaje.

Potenciar, conservar o tratar, si es preciso, el ambiente natural periurbano.

Evitar la interrupción de las líneas de intervisibilidad entre Segovia y su término municipal en los dos sentidos: las que emite Segovia y son percibidas desde un entorno más o menos amplio y las que desde la ciudad, y particularmente desde las cornisas de vistas notables y más frecuentadas, se pueden percibir por quienes las visitan.

Conservar el carácter del medio rural evitando la localización de residencia dispersa en el suelo rústico.

Conservar para la agricultura los suelos agrícolas con elevado potencial productivo

Conservar las vegas de los ríos y los fondos de valle

Conservar los suelos pertenecientes a las Clases Agrológicas I y II

Garantizar la recarga de los acuíferos subterráneos evitando cualquier actividad que pueda acelerar la circulación de las aguas pluviales, la erosión del suelo o la impermeabilizar de forma significativa de las áreas geológicamente permeables.

Mantener la calidad del agua en un alto nivel, evitando la emisión de contaminantes a los cursos de agua y al suelo. Para ello:

Prever que todo núcleo residencial, o de otro tipo, cuente con red de alcantarillado y con sistema de depuración.

Exigir que la utilización de fertilizantes y fitosanitarios en la agricultura se realice de acuerdo con el Manual de Buenas Prácticas Agrícolas editado por la Junta de Castilla y León.

Exigir que las granjas de porcino respeten unas fechas y unas dosis en la incorporación de los purines al suelo.

Controlar el cumplimiento de la legislación en materia de localización y distancias mínimas entre granjas intensivas de ganado porcino.

Exigir el cumplimiento de la legislación sobre actividades extractivas en el sentido de que su autorización quede vinculada a la incorporación del medio ambiente al plan de labores anual y a la recuperación del espacio afectado por ellas, una vez agotado el yacimiento; para ello se debe considerar la oportunidad de exigir fianzas económicas a cualquier autorización de este tipo como garantía de los compromisos de recuperación del espacio afectado.

Conservar las vías pecuarias y descansaderos de ganado existentes mediante la clasificación urbanística oportuna. Procurar incorporarlos a la oferta cultural y recreativa del término municipal.

Conservar los PIG: Puntos de Interés Geológico y facilitar su utilización para la docencia, la investigación y la cultura

Conservar los BIC: Bienes de Interés Cultural existentes en el suelo rústicos y facilitar su utilización cultural, didáctica y recreativa.

2.2.2.2 *Corregir el comportamiento ambiental de los agentes socioeconómicos*

Promover la creación de conciencia y sensibilidad ambiental en los empresarios, técnicos, gestores y población en general.

Difundir la información ambiental entre los agentes socioeconómicos y la población en general

Procurar que las industrias adopten sistemas de gestión ambiental normalizados (EMAS, ISO 14000, etc.).

Control municipal para que no se vierten escombros u otros residuos en el suelo rústico sino que se llevan a los vertederos y escombreras disponibles.

Dotar de un sistema de depuración de aguas residuales a todos los pueblos.

Vincular, de acuerdo con la legislación sectorial, las explotaciones ganaderas intensivas a la disponibilidad de terreno suficiente para absorber las deyecciones sólidas y líquidas, así como exigir una capacidad de almacenamiento de las mismas que permita aprovechar los momentos en que el suelo tiene mejor capacidad receptora para distribuir dichas deyecciones.

Procurar que los agricultores adopten prácticas de cultivo compatibles con el medio ambiente así como orientadas a los productos de calidad

Fomentar la agricultura ecológica

Fomentar la rotación de cultivos

Fomentar la creación de ATRIAS

Utilizar preferentemente pesticidas biodegradables

2.2.3.2 Curar degradaciones: recuperar, restaurar, reformar, rehabilitar espacios y factores ambientales degradados

Recuperar o rehabilitar para otros usos los espacios afectados por las actividades mineras, particularmente canteras, graveras y arcilleras.

Reforestar progresivamente los terrenos baldíos, excepto aquellos que reúnan valores que justifiquen su conservación o los que puedan impedir la intervisibilidad entre la ciudad y su entorno rural.

Facilitar la reforestación de los terrenos agrícolas ubicados sobre en zonas erosionables.

Recuperar las riberas de los ríos como lugares de esparcimiento y recreo al aire libre.

Eliminar la publicidad en el suelo rústico.

Potenciar la fortaleza del medio ambiente y de los factores que lo forman

Garantizar el caudal ecológico de los ríos y arroyos.

Favorecer el incremento de la superficie de bosque climácico y de bosque de galería asociado a los cursos de agua.

Priorizar la conservación sobre la producción en los espacios boscosos.

Poner en valor recursos ambientales ociosos

Conservar y poner en valor los recursos arqueológicos y los elementos geológicos y geomorfológicos de interés.

Conservar y poner en valor el patrimonio histórico y cultural del suelo rústico.

Crear una oferta de espacios recreativos al aire libre e itinerarios capaz de satisfacer la demanda actual y potencial de la población; incluir en ella elementos de carácter cultural y espacios boscosos u otros de utilización ganadera que puedan ser compatible con el esparcimiento y recreo al aire libre.

Practicar el márketing ecológico en relación con los productos agrícolas del término municipal.

Fomentar la industria agroalimentaria capaz de entrar en sinergia con la producción primaria.

Aprovechar las oportunidades que brinda el territorio y sus recursos

Fomentar la idea de excelencia de la ciudad y de su entorno rural.

Extender el conocimiento de los valores paisajísticos del conjunto ciudad-entorno próximo-medio rural, para entender que el paisaje es uno de los

recursos que Segovia posee, en mejores condiciones, para poner en el mercado.

Facilitar la comercialización directa de los productos agrícolas entre los visitantes de la ciudad.

3. DEMOGRAFÍA Y VIVIENDA

3.1. Demografía

Dentro de un contexto comarcal, de extremada levedad demográfica, la población de Segovia presenta en los últimos decenios una clara tendencia a la estacionaridad.

Tras un notable dinamismo en los setenta, con una tasa anual de 1,6%, fruto en su mayor parte del saldo neto migratorio, la caída de la natalidad durante los años ochenta y el debilitamiento de los flujos migratorios intraprovinciales, hacen que el ritmo de crecimiento quede reducido a la mitad. Durante los noventa esas tendencias se agudizan y el resultado es un crecimiento prácticamente nulo, pero entre el momento censal de 2001 y el último dato oficial del Padrón (1.01.2004), se observa un incipiente pero significativo cambio de tendencia.

Si durante los setenta la población de Segovia se vio incrementada a una media de 750 habitantes al año, tras el absoluto estancamiento de los noventa, en los dos últimos años la población ha vuelto a crecer a un ritmo próximo a los 600 habitantes al año. Es un incremento de población que en términos absolutos se duplica cuando se contabilizan también los incrementos registrados en los municipios del entorno de la capital.

Tabla : Dinamismo de la población en los municipios de la corona de Segovia

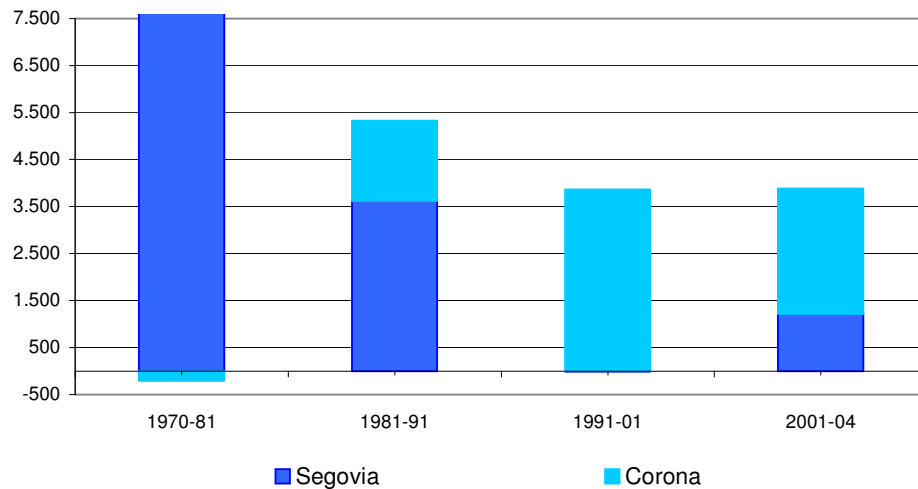
	Población de Derecho					TAA (%)	
	1.970	1.981	1.991	2.001	2004	91-01	01-04
Otero de Herreros	1.087	848	826	838	873	0,14	1,97
San Idefonso	4.154	4.547	4.908	5.093	5315	0,37	2,05
Lastrilla (La)	287	222	635	2.000	2249	12,16	5,75
Valdeprados	117	60	43	56	63	2,68	5,77
Losa (La)	427	400	286	393	445	3,23	6,10
Ortigosa del Monte		222	306	377	430	2,11	6,46
Espinar (El)	5.069	4.968	5.079	6.353	7251	2,26	6,50
Ituero y Lama	111	74	62	90	105	3,80	7,62

Navas de Riofrío			237	287	343	1,93	8,86
Marugán	307	236	262	387	475	3,98	10,25
Torrecaballeros	295	227	287	593	754	7,53	12,12
Espirdo	173	185	180	277	372	4,40	15,08
Hontanares de Eresma	215	151	133	185	249	3,36	15,20
Palazuelos de Eresma	1.050	947	1.547	1.727	2393	1,11	16,80
Corona	13.292	13.087	14.791	18.656	21.317	2,35	6,56
Segovia	43.099	50.759	54.375	54.368	55.586	0,00	1,06
Segovia+Corona	56.391	63.846	69.166	73.024	76.903	0,54	2,50

Fuente: INE. Censos de Población y Padrón 1.01.2004

Al observar conjuntamente las curvas de crecimiento de Segovia y del conjunto de municipios que hemos denominado corona, se aprecia la naturaleza del fenómeno. Segovia ejerce como centro de un área o corona cuyos municipios están absorbiendo la mayor parte del crecimiento demográfico del área funcional y parte de los efectivos de la población de la Capital. Se trata de un efecto de expansión residencial de Segovia sobre sus municipios periféricos, provocado por una oferta de vivienda más interesante en precios y tipologías.

Figura : Evolución de la población de Segovia y su Corona



Fuente: Tabla 1. Elaboración propia

El análisis precedente sobre la dinámica de los componentes del crecimiento y la estructura de la población de Segovia permite llegar a la siguiente enumeración de problemas y oportunidades, especialmente dirigida

a enunciar hipótesis de comportamiento futuro y a la formulación de propuestas.

La población de Segovia responde a un régimen demográfico caracterizado por una marcada tendencia a la estacionaridad y al envejecimiento.

El comportamiento natural registra un progresivo debilitamiento de la natalidad y un progresivo aumento de la mortalidad bruta.

Los factores socioeconómicos podrían incidir para que se suavice esta tendencia, incluso produciendo una inflexión en la fecundidad, pero la inercia de la estructura por edades va a actuar irremediablemente y de forma muy intensa en contra del aumento de la natalidad y en favor del aumento de la mortalidad.

Las migraciones internas ofrecen un saldo negativo. Los datos de salida corresponden a adultos jóvenes en busca de oferta residencial más asequible e interesante en algunos de los municipios limítrofes, especialmente Palazuelos de Eresma y La Lastrilla. Estos trasvases centro-periferia configuran una expansión espacial de suelo residencial dentro de un modelo de estructura urbana supramunicipal en el que se parte de la total dependencia de los equipamientos y el empleo del espacio urbano central.

Es un fenómeno de tipo metropolitano por cuanto que los desarrollos en los municipios circundantes son el reflejo de la dinámica de la ciudad central y por cuanto que se mantienen unas estrechas interrelaciones (residencia en los nuevos desarrollos, empleo y servicios en el centro), que dan lugar a un modelo de desarrollo urbano extensivo (las densidades brutas del aglomerado urbano formado por la suma de los municipios de Segovia y sus circundantes son muy débiles) que impone a su vez un modelo de funcionamiento con fuertes exigencias de transporte privado para acceder a un espacio urbano central con una estructura cuyos orígenes medievales estuvieron inspirados en la inaccesibilidad.

La actual dinámica produce además problemas de despoblamiento y excesivo envejecimiento del espacio urbano más antiguo. Desde una perspectiva estrictamente demográfica es un proceso de despoblamiento y envejecimiento; en suma: desvitalizador. No hay que olvidar que ese declive demográfico tiene inevitables consecuencias sobre el deterioro y la

transformación del patrimonio urbano heredado, que en el caso de Segovia es su principal activo.

En los últimos años se ha producido un incipiente pero significativo cambio de tendencia merced a los movimientos migratorios de extranjeros.

Las inminentes mejoras en la conectividad de Segovia constituyen la principal oportunidad para el futuro de la ciudad. Esta circunstancia podría potenciar aún más los especiales valores culturales, de calidad ambiental y paisajística y los atractivos propios de las condiciones de vida en una ciudad de tamaño medio, como factores de localización que atraigan a residentes.

La mejora de las infraestructuras de comunicación a corto plazo va a producir una aproximación funcional de Segovia y su entorno más inmediato a otros ámbitos territoriales de dentro y fuera de la Comunidad, particularmente al Área Metropolitana de Madrid. El acercamiento que producirá el AVE hará a Segovia competitiva en términos de accesibilidad con gran parte del Área Metropolitana de Madrid, pero con otras ventajas, de progresiva valoración, como la calidad ambiental y paisajística y los atractivos propios de las condiciones de vida en una ciudad de tamaño medio. El mantenimiento de estos valores y la potenciación de los equipamientos y servicios de calidad pueden configurar un marco generador de factores de localización residencial y de empleo terciario cualificado.

3.2. Posibles líneas de actuación en materia demográfica

Es necesario corregir las tendencias de despoblamiento que dan lugar a situaciones de abandono del espacio construido y de consecuente deterioro del medio urbano existente. Mejorar las condiciones del centro urbano corregiría las tendencias de abandono y progresivo deterioro de los espacios residenciales.

Ha de corregirse igualmente la tendencia a la disociación de los espacios residenciales y los espacios de actividad económica, comerciales y de servicios. La acentuación de este modelo de marcadas zonificaciones, exige un uso intensivo del transporte privado y es contrario al mantenimiento de los valores intrínsecos de ciudades como Segovia. Deberán favorecerse las medidas de apoyo para el acceso de los jóvenes al empleo y a la primera vivienda dentro del centro urbano.

Los crecimientos, o desarrollos de sectores urbanos, deberán programarse para evitar estructuras demográficas desequilibradas que propician fuertes fluctuaciones de las demandas de bienes y servicios específicos, con las inevitables situaciones de disfuncionalidad y de déficits urbanísticos.

La dinámica económica debería dar la respuesta suficiente para reducir al máximo la pérdida de capital humano en favor de centros económicos mucho más potentes.

Desde una perspectiva demográfica se aprecia la necesidad de definir un modelo de ciudad que, siendo absolutamente fiel a los valores existentes, aproveche las potencialidades que anuncian las mejoras de las comunicaciones. La ciudad debe prepararse para el crecimiento de la población de derecho, con un necesario rejuvenecimiento de su estructura y un crecimiento bastante mayor de la población transeúnte, cuya existencia vinculada al turismo y los servicios de calidad, ha de reforzarse como elemento fundamental de la base económica de la ciudad.

Hay que arbitrar medidas de concertación que contemplen los desarrollos urbanos en la corona formada por los municipios limítrofes, cuyo crecimiento demográfico gravita necesariamente sobre el espacio urbano de Segovia.

3.3. Vivienda

El esfuerzo constructor medio en Europa está en torno a las 5 viviendas al año por cada mil habitantes para países desarrollados y demográficamente estables. En Segovia, durante el periodo 1991-2001, el número medio de viviendas construidas anualmente por cada mil habitantes fue de 6,99. Estos valores están influidos por la fuerte presencia de viviendas secundarias, con proporciones muy por encima de la media europea, y las viviendas vacías. Si referimos el cálculo a las viviendas *principales*, la ratio media de esfuerzo constructor ha sido de 3,25 viviendas por cada mil habitantes.

Durante el intercenso ha aumentado la proporción de viviendas no principales, que llegan a ser más de 7.000, representando un 28% del parque. Dada la dificultad de los Censos para clasificar con precisión las viviendas que no están destinadas a residencia permanente, hay que tratar con cautela estas cifras, sobre todo al discernir entre secundarias y

desocupadas. En todo caso, hay que considerar la existencia de un stock de unas 3.000 viviendas desocupadas.

Tabla : Evolución de las viviendas por clases

	1991		2001		Crecimiento 1991-2001	
					Viviendas	TAA (%)
Total	21.612	100,0	25.412	100,0	3.800	1,63
Principal	16.519	76,4	18.288	72,0	1.769	1,02
No Principal	5.068	23,4	7.124	28,0	2.056	3,46
Secundaria	1.676	7,8	3.550	14,0	1.874	7,79
Vacia	3.349	15,5	2.949	11,6	-400	-1,26
Otras	68	0,3	625	2,5	557	24,84

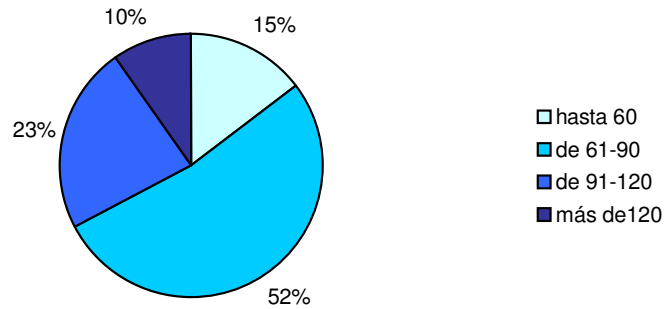
Fuente: INE. Censos de 1991 y de 2001. Elaboración propia

La edad media de las viviendas del parque era en 2001 de 29,1 años. Un 22% del parque es anterior a 1960 y el 45% se ha construido entre 1960 y 1980.

Según el estado de conservación declarado en el Censo de 2001, en Segovia hay 2.090 viviendas *principales* (11,4%) y otras 1080 *no principales* (15,2%) que no se encuentran en *buen estado*. Como puede deducirse de los datos anteriores, no es el estado de conservación la principal causa de desocupación de las viviendas.

La clasificación del parque según el tamaño de las viviendas, muestra que más de la mitad del parque tiene entre 61 y 90 m² útiles. Con respecto a los datos de 1991 ha aumentando la proporción de las viviendas de mayor tamaño haciendo subir el tamaño medio de 82 m² a 85,5 m². No ha variado el tipo predominante, pero es de destacar el auge de las adosadas y el aumento reciente de la proporción de las viviendas (apartamentos) más pequeñas, en coherencia con nuevas formas de convivencia y con la reducción del tamaño medio del hogar.

Figura : Distribución de las viviendas principales según superficie útil



Fuente: INE. Censo de Vivienda de 2001. Elaboración propia

Llama la atención la alta proporción de viviendas en alquiler en relación con los valores medios nacionales. Vuelve a ponerse de manifiesto en este caso la importancia de la antigüedad de la vivienda y el aumento de la preponderancia de la vivienda en propiedad.

Tabla : Proporción de viviendas según antigüedad y régimen de tenencia.

	Total	antes de 1960	1961-1980	1981-1990	1991-2001
Propiedad	80,4	68,4	80,3	88,3	89,1
En alquiler	15,3	26,3	15,3	8,4	7,2

FUENTE: INE. Censo de 2001. Elaboración propia

3.4. Problemas y oportunidades en materia de vivienda

El *efecto frontera*, definido por los precios más bajos y por las mayores facilidades municipales en la gestión inmobiliaria, vienen provocando la salida de una porción significativa de la demanda generada en Segovia hacia municipios limítrofes, especialmente Palazuelos de Eresma y La Lastrilla.

Además de las pérdidas demográficas y económicas que ello supone para la ciudad, hay que señalar como efecto negativo la consolidación de un modelo de estructura urbana supramunicipal, excesivamente extenso y poco denso, con grandes necesidades de desplazamientos cotidianos, especialmente domicilio-trabajo, puesto que se mantiene una total dependencia de los equipamientos y el empleo del espacio urbano central.

El hecho de que los precios de vivienda se distancien por debajo de los del aglomerado metropolitano madrileño, junto con las sustanciales mejoras en la conectividad, constituyen una importantísima oportunidad para el futuro de la ciudad. Estas circunstancias, junto con los especiales valores y atractivos de la ciudad, podrían justificar económicamente la puesta en valor de los espacios residenciales en proceso de deterioro, siempre que se adapten para atender a una demanda de altas exigencias.

Tal como se ha indicado en el análisis de la dinámica inmobiliaria, en Segovia hay que considerar la necesidad de intervenir sobre cerca de 3.000 viviendas, de las que 2.000 son viviendas principales, que se encuentra en un estado de conservación “malo o deficiente”. Además del envejecimiento del parque, una parte importante de lo construido en la segunda mitad del siglo pasado responde a unos estándares de calidad muy bajos, generalmente inferiores a lo que el nivel de vida actual exige.

El número de viviendas desocupadas está también en torno a las 3.000. Esta circunstancia, habitual en las ciudades españolas en proporciones normalmente superiores al 11,6% que se registra en Segovia, es consecuencia de varios factores tales como la inadecuación de parte del parque existente, especialmente en las zonas más antiguas, la consideración de la vivienda como inversión unida a la voluntad de mantenerla fuera del mercado de alquiler, o la situación temporal previa a la primera ocupación tras la construcción.

3.5. Actuaciones en materia de vivienda

El Plan General garantiza la disponibilidad del suelo necesario para que no lleguen a producirse estrangulamientos o situaciones de escasez. Es necesario que Segovia protagonice un proceso de crecimiento que le permita alcanzar unos mayores umbrales de demanda necesarios para consolidar su

condición de ciudad media de alta calidad residencial y con los que reforzar su posición de lugar central provincial. El Plan General crea así un marco con la suficiente holgura como para favorecer la necesaria proyección de la ciudad. Entre los Sectores Asumidos del planeamiento anterior y los nuevos Sectores Remitidos, el Plan otorga a la ciudad capacidad para construir más de 22.000 nuevas viviendas.

Capacidad de nuevas viviendas en el Plan General

EN SUELO NC DE SECTORES ASUMIDOS	655
EN SUELO UZD DE SECTORES ASUMIDOS	7.028
EN SUELO NC DE SECTORES REMITIDOS	3.174
<u>EN SUELO UZD DE SECTORES REMITIDOS</u>	<u>11425</u>
TOTAL	22.282

Ha de frenarse el proceso por el cual una parte de los nuevos hogares segovianos sale hacia los municipios limítrofes, especialmente Palazuelos de Eresma y La Lastrilla, en busca de una oferta de vivienda más asequible y mejor adaptada a las exigencias de la demanda. Hay que arbitrar medidas de concertación del planeamiento urbanístico con los municipios limítrofes.

Los nuevos desarrollos residenciales habrán de corregir esta situación, para ello, además de tener en cuenta los componentes tipológicos, se establece como principio rector el asegurar la satisfacción de la demanda endógena, generada sobre todo por la formación de nuevos hogares, para lo cual es necesario que en todos los casos se reservará al menos un sesenta por ciento del nuevo Suelo Urbanizable para vivienda con algún tipo de protección que habilite al Gobierno Regional o al Ayuntamiento para tasar su precio en venta y renta.

El suelo obtenido mediante las correspondientes cesiones de aprovechamiento debería destinarse como finalidad prioritaria a programas de vivienda social, o a incrementar el patrimonio municipal de suelo para políticas sociales a medio y largo plazo.

Hay que señalar la conveniencia de desarrollar promociones de vivienda protegida, pública o privada, en régimen de alquiler, especialmente para jóvenes y para la nueva demanda generada por la inmigración.

Han de iniciarse programas de apoyo a la rehabilitación y renovación. Han de tener preferencia las acciones dirigidas a atender la rehabilitación y readaptación del parque existente, con condiciones subestandar, con superficies y números de habitaciones no adecuadas a la media demanda por los nuevos tamaños medios de familia y por los hogares propios de las nuevas formas de convivencia.

Han de afrontarse actuaciones dirigidas a la recuperación y adaptación del parque inmobiliario deteriorado para constituir una oferta diversa, adaptable a las nuevas formas de hogar y a las nuevas demandas que habrán de surgir como consecuencia del cambio cualitativo de las actividades terciarias al hilo de las mejoras de la conectividad.

También se debe ofrecer estímulos fiscales y financieros para la puesta en alquiler de viviendas desocupadas, especialmente en el casco, con lo que además se paliar ciertos problemas de deterioro del parque más antiguo.

Se debe impulsar el desarrollo del mercado de alquiler con actuaciones que van desde la promoción directa de este tipo de viviendas a la gestión y coordinación de una bolsa de vivienda y de demandantes. Se trata de atender las necesidades de los jóvenes y de las familias de rentas más bajas, por ejemplo, mediante la puesta en uso de viviendas vacías en régimen de alquiler protegido o mediante condiciones especiales. En este caso, además de atender a la demanda con menos recursos se actúa en favor del reequilibrio de las zonas más envejecidas.

Deberá reforzarse la acción municipal estableciendo Convenios con la Consejería de Fomento.

Ante la nueva conectividad, deben emprenderse líneas promocionales para vender espacio residencial de Segovia en el mercado metropolitano madrileño, constituyendo una oferta de vivienda permanente y de segunda residencia.

4. MEDIO ECONÓMICO

La dinámica socioeconómica segoviana ha de ser entendida en el marco territorial en el que se desarrolla. Su localización en el límite con la Comunidad de Madrid, unida a su condición de capital provincial y uno de los principales núcleos de actividad económica de su Comunidad Autónoma, confieren a la ciudad de Segovia un carácter preeminente y referente en la dinámica económica de la región.

Estos elementos estructurales que elevan los parámetros de desarrollo más allá de los conocidos por otros términos municipales de su entorno, son complementados por una tendencia creciente hacia la modernización de la estructura económica local, aunque persisten atrasos que han impedido el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo que se le presentan a la ciudad.

Así, se han identificado diferentes hitos que han de afectar de forma determinante la evolución de las magnitudes socioeconómicas de la ciudad y que han sido integrados en el planeamiento de las actuaciones futuras, valorando tanto las necesidades directas que de ellos se derivan, como los efectos que sobre otras variables fundamentales tienen en un horizonte, en ocasiones, no tan inmediato. Entre los elementos dinamizadores identificados destacan:

- Materialización de la nueva línea de Tren de Alta Velocidad (Valladolid-Madrid) con parada en la capital segoviana.
- Apertura del nuevo tramo de autopista hacia Madrid. • Plan de Excelencia Turística de Segovia.
- Modernización de la estructura comercial (GELCO)

De los hitos señalados, por sus implicaciones globales sobre la dinámica socioeconómica, los relativos a las nuevas infraestructuras de comunicación y transporte, se caracterizan por un impacto más difuso, y su efecto multiplicador sobre el desarrollo económico local vendrá condicionado por la oportunidad de las actuaciones que se acometan.

El comportamiento dinámico de una economía está sujeto a las características estructurales de la misma y determina el alcance de las

mejoras introducidas. Así, de acuerdo con el resultado del documento de diagnóstico de actividades socioeconómicas, Segovia cuenta con una economía terciarizada que convive con un sector agrario decreciente, y un arraigado sector industrial que mantiene un peso significativo, si bien algo inferior a su entorno de referencia, tanto en términos de empleo como en generación de valor.

4.1. La actividad agraria

Dado el sesgo productivo del término municipal de Segovia provoca que, desde una perspectiva económica, la actividad agraria tenga una relevancia limitada y decreciente, en la medida en que los usos agrarios se van reduciendo cada vez más ante el avance de la urbanización y tras el cese de actividad de las explotaciones situadas en los bordes urbanos y espacios periurbanos que, en una ciudad como Segovia, adquieren una gran relevancia.

La baja incidencia económica del sector agrario es paralela a su alta repercusión territorial, paisajística y ambiental, pues los usos ligados a la agricultura, la ganadería y el monte significan todavía hoy un porcentaje significativo de la superficie del término municipal tal y como lo demuestran las 17.231 ha que ocupan las explotaciones agrarias. Además de los criterios estrictamente superficiales, los aprovechamientos agrarios son fundamentales en la construcción del paisaje que rodea Segovia y su gestión se configura como uno de los elementos básicos para el mantenimiento de la calidad ambiental del entorno de la ciudad.

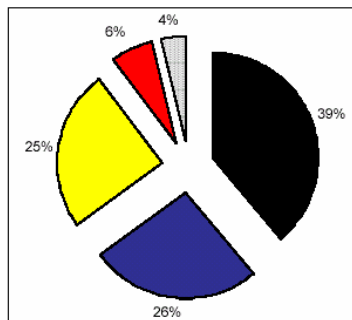
Las actividades de los sectores industrial y de servicios muestran una mayor fortaleza que la experiencia del sector primario, al mismo tiempo que una capacidad potencial de crecimiento mayor, que se ve multiplicada en el nuevo contexto que ofrece el desarrollo de infraestructuras.

4.2. La Actividad Industrial

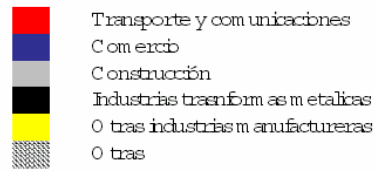
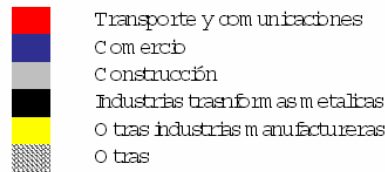
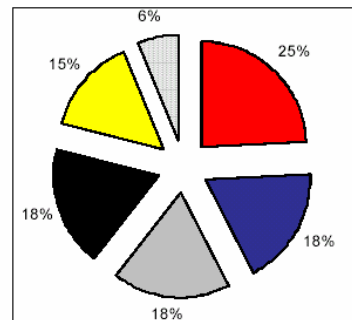
La industria segoviana presenta una clara especialización en el sector de transformados alimenticios, si bien hay que destacar la heterogeneidad de las actividades que en el término municipal se desarrollan.

La industria de Segovia está concentrada en su práctica totalidad en los dos polígonos habilitados a tal efecto: el polígono del Cerro y el de Hontoria. Atendiendo a la composición de la recaudación del impuesto municipal de actividades económicas, encontramos con la siguiente distribución:

Polígono El Cerro



Polígono de Hontoria



Fuente: IAE. Ayuntamiento de Segovia.

El estado actual de ambos polígonos es de saturación del suelo disponible para el desarrollo de actividades industriales. Esta situación es especialmente pronunciada en el polígono de El Cerro que, por su antigüedad, se ha visto saturado en su espacio, así como integrado en el entorno urbano por la expansión natural de la ciudad. Esta superficie, habilitada en su concepción para usos industriales, se ha ido transformando espontáneamente en un entorno principalmente de servicios, de usos comerciales. Este proceso ha tenido lugar sin el adecuado acondicionamiento del recinto para el desarrollo de tales actividades, situación que plantea la necesidad de reconsiderar los usos de este espacio y hacer de su especialización una realidad para el mejor aprovechamiento del mismo.

Por su parte, el polígono de Hontoria, si bien dispone de suelo vacante para actividades industriales, se puede considerar que ha alcanzado su punto de colmatación, al estar la mayor parte de estas parcelas sujetas a procesos especulativos que condicionan el desarrollo eficiente de las actividades industriales, y desincentivan la entrada de nuevas iniciativas productivas en el término municipal.

Para aliviar esta situación se hace necesario el desarrollo de nuevo espacio para usos industriales, ya que, independientemente del fenómeno especulativo, la atracción de iniciativas productivas precisa de más suelo del que hay actualmente habilitado a tal efecto. Asimismo, las condiciones obsolescencia de las infraestructuras actuales han incidido en el mismo sentido.

Las perspectivas de crecimiento que se presentan a la economía segoviana, y especialmente a la industria, suponen una oportunidad para la transformación estructural hacia una modernización de los procesos productivos, así como una terciarización de sus actividades, creando entornos atractivos para el asentamiento de empresas de alto contenido tecnológico, aprovechando abiertamente las posibilidades que la proximidad a Madrid ofrece, y que se incrementan ahora con el recorte del coste/ tiempo de transporte, que antes representaba una barrera para la atracción de este tipo de inversiones.

Las anteriores circunstancias ofrecen un cuadro industrial cuyas características pueden ser englobadas en:

1. Escasez de suelo industrial
2. Deterioro de los polígonos existentes.

Así, las nuevas dotaciones de suelo para estos usos han de integrar como criterios operativos:

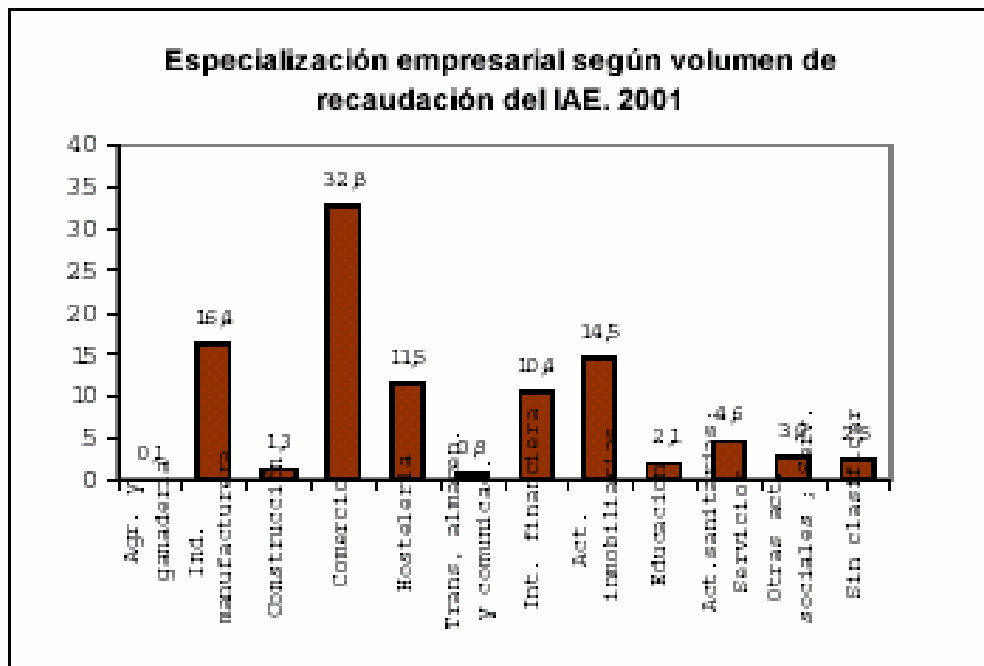
- Calidad urbanística de las nuevas instalaciones.
- Buena accesibilidad que minimice los costes de transporte y el impacto sobre otras actividades.

- Continuidad del suelo industrial con el fin de facilitar la concentración empresarial como vía para la especialización de los entornos.
- Para satisfacer estos objetivos, Segovia cuenta con ventajas comparativas para la atracción de inversiones productivas a estos entornos:
 - Proximidad al mercado madrileño (doble vía: actuando de huésped de empresas que operen en ese mercado, o dirigiendo al mismo la producción local)
 - Desarrollo de las nuevas infraestructuras de comunicación: importante reducción en los costes de transporte (en el transporte terrestre), y desarrollo de RETECAL (imprescindible para la atracción de empresas de alto contenido tecnológico)

Se puede afirmar que la economía segoviana ha venido padeciendo una estabilidad en el crecimiento de las magnitudes que determinan el ritmo de desarrollo de su estructura, que ha ralentizado enormemente el aprovechamiento de las oportunidades de crecimiento que su entorno y su posición de ventaja comparativa frente a otros entornos próximos, ha ofrecido. Esta realidad hace que los hitos anteriormente enumerados supongan una alteración radical de los factores que habían mantenido en equilibrio a la economía y sociedad locales.

4.3. Las actividades de servicios.

Dentro del sector servicios de Segovia, dos son las ramas de especialización



La economía segoviana, atendiendo a la recaudación del impuesto de actividades económicas, presenta una notable especialización en las actividades comerciales, que representan el 32,8% del total de licencias municipales en 2001. Sin embargo, esta especialización contrasta con el escaso desarrollo de la infraestructura comercial y su atraso en relación con otros términos municipales con los que, por importancia territorial, pudiesen ser comparada Segovia, que actúa de cabecera comercial de un significativo número de municipios de su provincia.

4.4. La actividad comercial.

Desde el punto de vista espacial, existe una notoria concentración de la actividad comercial en espacios de la geografía urbana segoviana, con limitada capacidad de adaptabilidad y que son motivo de importantes tensiones en la propia dinámica socioeconómica de la ciudad.

En el conjunto del área metropolitana, la capacidad de dar respuesta a los retos con estrategias de modernización de los locales, diversificación de la oferta, prestación de nuevos servicios e introducción de sistemas asociativos desarrollados (franquicias) está limitado por un conjunto de factores estructurales de la ciudad que se pueden resumir en:

Los condicionantes urbanísticos del patrimonio del casco histórico, que limita las posibilidades de transformación de los locales y la accesibilidad de los mismos.

El comercio minorista del Centro de Segovia se enfrenta a desventajas comparativas frente a los equipamientos periurbanos por su difícil accesibilidad y aparcamiento.

A pesar de ello, el comercio minorista se ha favorecido de la capacidad de atracción de visitantes de la ciudad, que ha introducido un elemento dinamizador, si bien ha modificado la tipología de productos comercializados. En este sentido, el comercio tiende a especializarse en los productos dirigidos al turista, mientras que los habitantes

del centro encuentran problemas para acceder a bienes de consumo diario.

Los datos agregados muestran una escasa dotación comercial de la ciudad en relación con el resto de capitales de Castilla y León. La inexistencia de grandes superficies explica este hecho, si bien no es óbice para que los segovianos accedan a su oferta acudiendo a los equipamientos del Área Metropolitana de Madrid, con una generación

de evasión de gasto comercializable, especialmente en bienes de consumo personal especializados (textil y calzado).

La actividad comercial se concentra principalmente en Intramuros (Calle Juan Bravo hasta la Plaza Mayor), y en la Calle José Zorrilla (Extramuros), sin menos cabo de otras vías de alta densidad comercial descritas en el documento.

El sector comercial, por otra parte ha tenido escasos incentivos para su modernización, persistiendo un elevado grado de atomización en las empresas. Frente a esta situación, se abre un horizonte de cierta incertidumbre sobre la evolución de la actividad en el sector ante la apertura de la primera gran superficie comercial en Segovia.

Con la apertura definitiva del proyecto de GELCO, se producirá inevitablemente un vuelco en el sentido de muchos de los flujos que actualmente se concentran en el entorno urbano, en un proceso simultáneo a la perseguida retención del gasto que actualmente se realiza en Madrid por parte de consumidores segovianos (evasión de gasto comercializable).

Por otra parte, se ha puesto de manifiesto un proceso de especialización en la venta minorista en Segovia hacia la satisfacción de una creciente demanda turística, que muy probablemente se acentúe en el centro en intramuros, con la apertura de GELCO.

La relación entre la actividad comercial y la turística es notoria, y a medida que Segovia se va consolidando como destino turístico en los mercados nacional e internacional, las posibilidades para el aprovechamiento de estas economías externas redundará en una mayor fortaleza del sector comercial local.

4.5. Crecimiento y consolidación de las actividades turísticas

La actividad turística en Segovia goza de una notable tradición, si bien está experimentando en el presente notables cambios, en línea con la experiencia de otros destinos, para la mayor rentabilización de los activos de los que dispone. La experiencia más reciente en este sentido es el Plan de Excelencia Turística de la ciudad, que pretende no sólo poner en valor a Segovia como ciudad Patrimonio de la Humanidad, sino hacer de esta ciudad un destino integral, capaz de ofrecer al visitante toda una serie de servicios complementarios, a la vez que modernizar la actual dotación de infraestructura alojativa y de restauración, integrando otros aspectos tan relevantes como las infraestructuras de transportes o la movilidad interior.

Segovia ha basado su modelo de desarrollo turístico en el aprovechamiento de su patrimonio histórico y la calidad gastronómica como principales activos para la atracción de visitantes, desde una limitada planificación y desconocimiento de las posibilidades reales de rentabilización de sus recursos, lo que ha introducido significativas presiones territoriales derivadas de la concentración de la presión turística.

Desde el punto de vista espacial, la actividad turística se concentra entorno a los principales atractivos turísticos de la ciudad conformados por el complejo de intramuros y el Acueducto romano, definiendo con el tiempo, rutas fijas de tránsito de los visitantes, con las consiguientes presiones sobre los recursos urbanos, así como condicionando la propia dinámica de la población residente.

La actividad turística en la ciudad de Segovia presenta una serie de ineficiencias que provienen tanto del lado de la demanda (visitantes) como de la propia configuración de la oferta. La proximidad a Madrid anteriormente aludida integra a la ciudad de Segovia en un perímetro de influencia que afecta directamente a Segovia y Toledo. Esta circunstancia dinamiza significativamente la actividad en ambas ciudades, al mismo tiempo que caracteriza los flujos y perfiles de los visitantes, así como las posibilidades de aprovechamiento óptimo del recurso.

La estrategia de diversificación, como vía para la fijación de los visitantes en destino, pasa en Segovia por la puesta en valor de nuevos espacios para su aprovechamiento turístico. Tal es el caso del conocido como cinturón verde,

que conforma un entorno de especial valor natural e histórico pero en el que la dotación de infraestructuras para el desarrollo de actividades económicas compatibles es insuficiente.

Segovia se encuentra en un punto de inflexión, más o menos abrupto, en sus posibilidades de crecimiento. Las notables mejoras en su integración en el entramado viario que conecta las principales ciudades españolas, la sitúa en una posición de relevancia territorial, que tendrá como principal resultado la inversión en el sentido de los flujos migratorios y mayor capacidad de atracción de inversiones productivas a una economía necesariamente modernizada.

5. EQUIPAMIENTOS

La propuesta se realiza desde una primera aproximación a la situación actual de los equipamientos existentes y a la demanda que se ejerce sobre los mismos, con la intención de detectar las posibles carencias dotacionales del municipio y, en función de dichas necesidades, dimensionar el suelo para acoger las correspondientes dotaciones que corrijan la situación. La metodología empleada consiste en contraponer la oferta existente, pública y privada, destinada a la provisión de servicios a la población (educativos, sanitarios, bienestar social, deportivo y cultural), y cuantificada a partir de inventarios municipales y fuentes documentales facilitadas por los diferentes organismos sectoriales con competencia en las diferentes materias, a la demanda potencial de usuarios de los diversos tipos de equipamiento.

Evidentemente, la valoración del déficit de equipamientos debe realizarse a partir de una clasificación de los mismos en la que se establezca el ámbito de referencia territorial sobre el que ejerce su influencia (barrio, distrito, ciudad, área funcional). Ello ha llevado a establecer previamente una definición jerárquica de los ámbitos funcionales sobre los que se plantea la relación entre dotaciones y territorio, base del análisis y del diagnóstico, pero que luego se manejará con cierta flexibilidad para efectuar las propuestas. En este sentido, la consecución de umbrales mínimos de demanda o la existencia de zonificaciones ya funcionales (sanitaria, servicios sociales) son criterios que matizan la jerarquía de ámbitos y dotaciones previamente realizada.

Los ámbitos territoriales definidos, de menor a mayor, son los siguientes:

- Barrio, que se hace coincidir con los distritos municipales.
- Ciudad: municipio de Segovia.
- Área funcional de Segovia, conforme a la definición elaborada por las DOT de Castilla y León.

A partir de este ejercicio se han definido y manejado unos estándares urbanísticos y sectoriales de referencia (Véase anexo 1). En la definición de los estándares se han incorporado los parámetros y directrices de carácter normativo contenidos en la legislación sectorial. La particular configuración geográfica de la ciudad de Segovia y, particularmente, la irregular distribución espacial de la población llevan a que la aplicación de dichos estándares busque únicamente una primera aproximación, que luego debe ser objeto de valoración cualitativa en función de consideraciones socioeconómicas, de evaluación de la oferta, etc. Evidentemente, estos estándares son la referencia de aplicación para distribuir el suelo dotacional que, procedente de los nuevos crecimientos, deberá servir para cubrir las necesidades futuras de la población.

5.1. Síntesis de propuestas en materia educativa

El antiguo acuartelamiento del Regimiento de Artillería debe ser la piedra angular de la formación de un campus propio de características urbanas, disperso por la ciudad, y en el que las actuales dependencias universitarias ubicadas en el centro histórico no debieran perder su actual adscripción, ubicándose en ellas actividades acordes con las características de la edificación y su representatividad (institutos universitarios, vicerrectorado, residencias universitarias, etc.). Debe darse solución, en los nuevos crecimientos, a las necesarias instalaciones deportivas que necesita una institución universitaria.

Pasando a la consideración de los niveles no universitarios, la dotación ideal considerada es la de un centro con una oferta pública suficiente en cada uno de los 7 distritos municipales. Sin embargo, la debilidad de la demanda

impide la consecución de umbrales mínimos en cada uno de los distritos, por lo que es necesario considerar agrupaciones de distritos para conseguir una demanda suficiente.

En educación infantil de primer ciclo, donde se plantean los mayores problemas, deberían crearse dos o tres centros:

- 1 centro de 6 unidades (82 plazas) o 2 centros de 3 unidades (82 plazas) para atender la demanda de los distritos 1, 2, 3 y 7.
- 1 centro de 3 unidades (41 plazas) para atender la demanda del distrito 4.

En educación infantil (2º ciclo, 3-5 años) y primaria, la situación de superávit y la previsible evolución de la demanda desaconsejan la necesidad de nuevos centros, a excepción del distrito 7.

- 1 centro de infantil y primaria de una línea (8 unidades) con una oferta de 75 plazas de educación infantil de 2º ciclo para atender la demanda del distrito 7.

En la enseñanza secundaria, a pesar de la previsible menor presión de la demanda en los próximos años, los problemas de distribución de la oferta y la voluntad de plantear una oferta pública completa (con todas las especialidades) y suficiente en el conjunto del municipio conducen a la conveniencia de situar un nuevo centro.

- 1 IES para atender la actual demanda de plazas de la ESO y ESPO en el distrito 4 y la futura del distrito 5.

5.2. Síntesis de propuestas en materia de equipamiento deportivo

Se deben mejorar las instalaciones deportivas municipales de los barrios, adoptando soluciones para cubrir las mismas (Pista polideportiva del cementerio, Pistas de tenis de Madrona, etc.), elevando su rango dotacional a nivel ciudad.

Por otro lado, se debe aumentar la oferta de este tipo de centros con dos nuevas instalaciones:

- Sala y pabellón cubierto, para cubrir el déficit de los distritos 1 y 2.
- Sala y pabellón cubierto + piscina en relación con los futuros crecimientos en el distrito 5.

Se debe diseñar un programa de apertura de los centros educativos para ofrecer sus instalaciones deportivas a un uso generalizado de la población del entorno para la realización de actividades deportivas. Con ello se cubrirían perfectamente las necesidades de este nivel dotacional de barrio.

5.3. Síntesis de propuestas en materia de equipamiento de bienestar social

En los pueblos anexionados, los servicios sociales básicos (información y clasificación) podrían ofrecerse con carácter ambulatorio, en horarios de atención limitados, en las instalaciones de uso comunitario compartido.

- Centro cívico-social multifuncional en Fuentemilanos.
- Centro cívico-social multifuncional en Hontoria.
- Centro cívico-social multifuncional en Madrona.
- Centro cívico-social multifuncional en Revenga.
- Centro cívico-social multifuncional en Zamarramala.

La atención de las necesidades totales del municipio de hogares para personas mayores (uno por distrito y uno por cada entidad), lleva a plantear los siguientes centros:

- 1 Hogar de ancianos para el distrito 2 (integrado en Centro cívico-social multifuncional).
- 1 Hogar de ancianos para el distrito 3.
- 1 Hogar de ancianos para el distrito 4 (integrado en Centro cívico-social multifuncional).

- 1 Hogar de ancianos para el distrito 7.
- 1 Hogar de ancianos para Fuentemilanos (integrado en centro cívico-social multifuncional).
- 1 Hogar de ancianos para Hontoria (integrado en centro cívico-social multifuncional).
- 1 Hogar de ancianos para Madrona (integrado en centro cívico-social multifuncional).
- 1 Hogar de ancianos para Revenga (integrado en centro cívico-social multifuncional).
- 1 Hogar de ancianos para Zamarramala (integrado en centro cívico-social multifuncional).

Las actuales carencias y, sobre todo, la previsible evolución de la demanda aconsejan acometer un importante esfuerzo en la construcción de residencias y alojamientos alternativos:

- Una residencia para mayores (válidos y asistidos). Capacidad 200 plazas.
- 658 plazas en alojamientos residenciales alternativos.

En los servicios sociales especializados (Discapacitados; Exclusión; Familia, infancia y juventud) el ámbito territorial de referencia es el Área funcional de Segovia, y la dotación ideal considerada es la existencia de dos centros por especialidad (un centro residencial y otro no residencial –centro de día, centro ocupacional).

- Un centro de día/centro ocupacional para discapacitados.
- Un centro residencial (albergue temporal) para población en situación de exclusión social.
- Un centro de día/centro ocupacional para población en situación de exclusión social.

5.4. Síntesis de propuestas en materia de equipamientos culturales

Entre las actuaciones que contribuirán a aumentar el nivel de centralidad de la ciudad, añadiéndose a algunos de los equipamientos de esta categoría ya existentes.

- La construcción de un Palacio de Congresos/Auditorio, haciendo uso de la parcela dotacional de la calle Velódromo.

Pero aparte de esta iniciativa, se deben aprovechar las oportunidades de localización sobre inmuebles singulares para la instalación de equipamientos culturales de centralidad:

- Centro polifuncional dedicado a usos culturales múltiples (Casa de cultura), elemento central de un proyecto cultural dirigido a los ciudadanos.

Este centro de referencia debe proyectar su actividad hacia los barrios, facilitando la difusión periférica de sus actividades (centros cívico-sociales):

- Centro cívico-social multifuncional del distrito 2.
- Centro cívico-social multifuncional del distrito 4.
- Centro cívico-social multifuncional en Fuentemilanos.
- Centro cívico-social multifuncional en Hontoria.
- Centro cívico-social multifuncional en Madrona.
- Centro cívico-social multifuncional en Revenga.
- Centro cívico-social multifuncional en Zamarramala.
- 1 biblioteca de tamaño medio (200 puestos de lectura) (ámbito de influencia = Área funcional de Segovia)
- 1 biblioteca de barrio (100 puestos de lectura)

6. MOVILIDAD

6.1. Problemas

6.1.1. Red viaria

La red viaria está muy condicionada por el carácter predominantemente longitudinal, Norte-Sur, que el Acueducto imprime a la Ciudad y que conlleva una falta de conexiones transversales que permeabilicen dicho eje.

Los accesos a la ciudad confluyen en el centro de la misma, careciendo de una vía colectora exterior que los una entre sí hasta la puesta en servicio de la circunvalación.

Por otra parte, el Recinto Amurallado constituye un enclave, que por su propia génesis, presenta una accesibilidad muy restringida y un viario interior poco apto para las circulaciones rodadas.

El viario del cinturón principal no presenta secciones homogéneas, con lo que hay tramos que cumplen mal su función como red arterial además de haber perdido el carácter con el que inicialmente se previeron. Así se debe destacar:

- La inexistencia de la “plaza Oriental”, desde el punto de vista urbano, al estar invadida por el tráfico rodado.
- La utilización de la ronda Santo Domingo de Guzmán-San Marcos-Cuesta de los Hoyos por un tráfico intenso, penalizando su carácter de ruta turística y paisajística.

La hora punta de tráfico se ha detectado al mediodía, con intensidades de un 10% de la intensidad media diaria.

Insuficientes vías rodadas Este-Oeste, que obliga a importantes recorridos longitudinales, saturando los transversales más céntricos, con lo que se producen retenciones en diferentes puntos de la red viaria, básicamente en Sn Gabriel, Vía Roma, Coronel Rexach, Padre Claret y N-110, a la altura del Hospital. Estos viarios tienen un nivel de saturación superior al 50%, punto a partir del cual se comienza a producir la congestión, con reducción de la velocidad de circulación y pérdida de la capacidad teórica de la vía.

6.1.2. Transporte público

La red de transporte público urbano colectivo ha mejorado sustancialmente con la reordenación del servicio.

Las estaciones de autobuses y ferrocarril, en las que se presta un servicio adecuado para las principales relaciones exteriores, están dentro del casco urbano pero en una posición periférica, en el exterior del cinturón principal viario, precisando de un modo mecanizado para acceder a la mayoría de las zonas.

La estación de autobuses actual presenta un estado de degradación que hace que cumpla mal su misión como nodo de transporte interurbano. Su capacidad, desde el punto de vista de la circulación de autobuses, está próxima a la saturación, pues la disposición en patio crea conflictos entre los movimientos de entrada y salida y con las maniobras interiores de estacionamiento de los coches. Se precisa una nueva estación, adaptada a las necesidades futuras del tráfico y los usuarios, cuya ubicación se deberá fijar en función de las zonas de origen / destino principales de los desplazamientos.

6.1.3. Aparcamiento

No existe un excesivo déficit de plazas de aparcamiento en la Ciudad, con excepción del Recinto Amurallado y San Millán, donde la demanda de plazas de rotación provoca la invasión del Casco Histórico por vehículos estacionados en zonas prohibidas. Esta demanda, no obstante, está vinculada a un modelo de movilidad excesivamente basado en el vehículo privado.

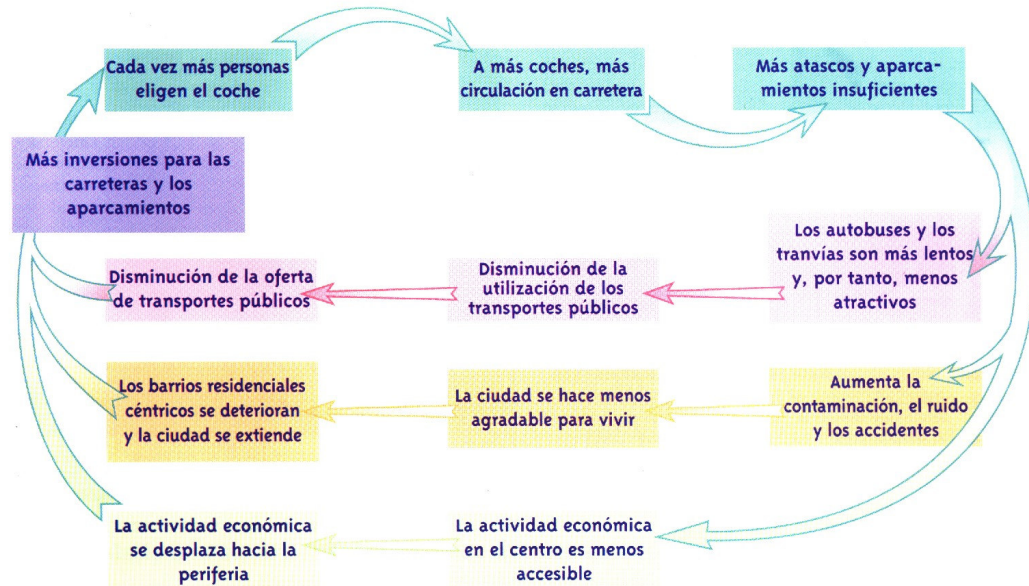
La única zona con problemas de estacionamiento para residentes vuelve a ser el Casco Histórico, donde la falta de garajes en los edificios antiguos hace que exista una importante demanda de plazas en superficie.

6.2. Amenazas

6.2.1. Red viaria

La prognosis tendencial del tráfico actual da lugar a una generalización de la congestión, aumentando los puntos de conflicto en el viario.

El círculo vicioso del declive urbano



La estructura urbana consolidada presenta viarios cuya capacidad tiene unos límites irrebasables, con lo que un crecimiento continuo del tráfico ocasionará una situación de congestión irresoluble en zonas como el Casco Histórico si no se cambian los patrones de la movilidad.

fuente: Union Internationale des Transports Publics

Un diseño de ciudad que base su movilidad en el vehículo privado dará lugar a la extensión de su superficie con una baja densidad de población y empleos, propiciando el denominado por la UITP (Unión Internacional de Transporte Público) *círculo del declive urbano*.

La futura puesta en servicio de la autopista de peaje San Rafael – Segovia supondrá un aumento de los viajes de penetración que se producen por el sur de la ciudad, incidiendo negativamente en el tráfico interior.

6.2.2. Transporte público

La falta de actuación sobre el transporte público urbano hace que éste se convierta en un transporte marginal que sólo recoge los viajes que no tienen alternativa.

La evolución tendencial del transporte público busca una adecuación de la oferta a la demanda para optimizar los resultados económicos de la explotación. Esta tendencia hace que se reduzca la frecuencia de los servicios, con la consiguiente influencia negativa en la demanda.

La degradación tendencial que presenta el transporte público refuerza el crecimiento del tráfico privado, acentuando la amenaza de congestión detectada en el punto anterior.

La “moda” de potenciar la intermodalidad construyendo estaciones conjuntas para ferrocarril y autobuses sin estudios de movilidad que las justifiquen, se configura como amenaza sobre el transporte interurbano en autobús, pues el traslado de la estación actual a la nueva estación de Alta Velocidad supone una pérdida de centralidad que, al menos, requiere un análisis detenido de su conveniencia.

La mejora del transporte público interurbano (menores tiempos de viaje en autobús por la nueva autopista y tren de alta velocidad con Madrid y Valladolid) hará que las estaciones de estos modos, actuales o futuras, sean focos atractores y generadores de viajes que, si no se planifica el transporte público urbano complementario adecuado, incrementarán el tráfico de vehículos privados.

6.2.3. Aparcamiento

Las amenazas vinculadas al aparcamiento son, como ya se había visto en los problemas, de dos tipos, según sea el aparcamiento para residentes o de rotación.

El déficit de plazas de aparcamiento para residentes en algunas zonas se verá acentuada con el crecimiento lógico de la motorización. Esta carencia de aparcamiento puede influir en aspectos no relacionados directamente con la movilidad, pues, entre otras causas, es uno de los motivos que propicia la despoblación de las zonas históricas de las ciudades. El Recinto Amurallado presenta ya déficit de plazas en superficie para residentes, que en determinados días (sábados noche) deben además competir con una fuerte demanda de vehículos exteriores que no encuentran ningún tipo de límite al no producirse en un periodo regulado por el sistema O. R. A.

El aparcamiento en superficie, tanto de residentes como de rotación, es un gran consumidor de espacio urbano (un coche estacionado requiere una

superficie de viario de unos 20 m²) que no tiene usos productivos ni ambientales. El conflicto aparcamiento – peatón en calles de dimensiones reducidas produce espacios poco atractivos para el peatón, influyendo en el descenso de la actividad económica de la calle.

Por otra parte, la demanda de plazas de aparcamiento de rotación va íntimamente ligada a la gestión de la movilidad en vehículo privado. La construcción de aparcamientos de rotación en las zonas donde existe esa demanda puede ser factible, pero el aumento de oportunidades de aparcamiento provocará un aumento de viajes en vehículo privado, con la consiguiente incidencia negativa en el tráfico que deberá soportar el viario. La construcción de aparcamientos atendiendo a la demanda vuelve a desembocar en el círculo vicioso del declive urbano.

6.3. Fortalezas

En este apartado se presentan los puntos fuertes en los que se puede basar la gestión de la movilidad.

Por una parte hay que destacar la importancia que tienen los viajes a pie en el conjunto total de viajes realizados en la ciudad, con lo que se constata el hábito existente, al menos en las zonas más interiores, de realizar muchos desplazamientos cotidianos andando.

Por otro lado hay que considerar la experiencia de la peatonalización de la plaza del Azoguejo y la Avenida de Fernández Ladreda motivada por las necesidades de conservación del acueducto, existiendo una actitud positiva hacia actuaciones que favorezcan la preservación del rico patrimonio histórico de Segovia.

La densidad media de los núcleos urbanos es la adecuada para favorecer los desplazamientos a pie, como ha ocurrido tradicionalmente, y en transporte público. Un crecimiento de la ciudad sin que se produzca pérdida de la densidad actual de empleos y habitantes permitirá una gestión de la movilidad en la que no sea preciso contar con el vehículo privado como modo de transporte fundamental.

6.4. Oportunidades

6.4.1. Red viaria

La reciente puesta en servicio de la nueva circunvalación de Segovia evita la circulación de vehículos en tránsito por el interior de la ciudad y permite que muchos de los viajes de penetración tengan un acceso más directo a los puntos de destino en la ciudad apoyándose en ella.

Esta actuación supone una oportunidad para reordenar el tráfico interior, debiendo convertir las actuales travesías en auténtico viario urbano bien estructurado con el resto de la red. Esta estructuración se puede abordar adecuando los viarios a las intensidades de viajes interiores tendenciales o se puede realizar desde políticas activas de gestión de la movilidad, adoptando medidas que dificulten el uso del vehículo privado y favorezcan los viajes a pie y en transporte público.

6.4.2. Transporte interurbano

La futura puesta en servicio de la variante ferroviaria de Guadarrama en Alta Velocidad, creará una estación en las proximidades de Segovia (junto a la N-603 a la altura del polígono industrial de Hontoria) que permitirá una conexión rápida con Madrid y Valladolid (menos de 30 minutos).

Esta actuación modificará los patrones de viaje actualmente existentes, aumentando los desplazamientos con ambas ciudades y pudiendo provocar una reducción de la participación del vehículo privado en estas relaciones.

La nueva estación supone una oportunidad para gestionar los viajes que atraiga con una adecuada planificación de los transportes que la sirvan, para lo que es fundamental favorecer que el viaje en modo público se extienda hasta el interior de la ciudad, con lo que se ayudará a descongestionar el tráfico en vehículo privado por el interior de la ciudad.

La necesidad de construir una nueva estación de autobuses por el grado de deterioro que presenta la actual se debe considerar como una oportunidad para estudiar su ubicación dentro de un análisis global del sistema de transportes de la ciudad, con criterios objetivos que permitan dimensionar la estación adecuada para la demanda previsible.

La construcción de la autopista San Rafael – Segovia, ya en servicio, contribuye también a reforzar las relaciones de Segovia con Madrid, induciendo, junto con el tren de alta velocidad, nuevos viajes diarios por motivo trabajo o estudio, impensables con las infraestructuras actuales.

Esta autopista, de interés supramunicipal, además de los enlaces extremos de San Rafael y Segovia contará con enlaces en Hontoria, Otero de Herreros y Ortigosa del Monte, incidiendo en las relaciones de larga distancia del sur de la provincia.

La inclusión de Segovia en la red de alta capacidad de carreteras y en el sistema ferroviario de alta velocidad producirá una dinamización de la actividad en la ciudad, que pasará del crecimiento vegetativo nulo actual a un aumento claro de la población y de los empleos, tal y como ha sucedido en Ciudad Real.

6.5. Criterios y objetivos

6.5.1. Gestión de la Movilidad

El grado de congestión que presenta el viario en el núcleo central de la ciudad hace recomendable que no se incremente el tráfico en vehículo privado. Como la participación del transporte público en la movilidad en modos mecanizados actual es muy baja (reparto modal 90% privado - 10% público), se debe considerar como primer objetivo en la gestión de la movilidad que el crecimiento lógico del número de viajes mecanizados en la ciudad se produzca sólo en transporte público, con la consiguiente estabilización del tráfico de vehículos privados (el reparto modal se irá inclinando hacia una mayor participación del transporte público).

Para conseguir este objetivo se establecen los siguientes criterios:

1. La gestión de la movilidad debe ser una política global, no debiéndose plantear actuaciones sectoriales sin analizar su repercusión en otros modos.
2. Los cambios en los patrones de viaje son lentos, no pudiendo esperarse modificaciones importantes mediante actuaciones “estrella”. El cambio de hábitos requiere una línea de actuación continua y decidida a través de la cual los propios ciudadanos

adopten el cambio de comportamiento buscado por propio convencimiento según las ofertas alternativas posibles.

3. Hay que diseñar una ciudad a la medida de las personas. Los movimientos peatonales deben ser fáciles y atractivos en cualquier punto del casco urbano.
4. La propuesta de zonas con usos de baja densidad favorecen el empleo del vehículo privado. Los usos como residencia y empleo agrupados en áreas con una densidad suficiente facilitan los desplazamientos a pie y el uso del transporte público.

6.5.2. Red viaria

Dentro del objetivo global fijado para la movilidad, a la red viaria le corresponde el objetivo de ofrecer accesibilidad y capacidad al vehículo privado a toda la ciudad sin promover su uso.

En gran parte de las relaciones de la ciudad con el exterior, sobre todo con otros municipios de la provincia, el vehículo privado seguirá siendo el modo más adecuado. La red viaria se debe diseñar para dar accesibilidad al exterior a los residentes de la ciudad.

Los criterios a seguir en el diseño del sistema general viario son:

1. Se debe establecer una red arterial mallada con características homogéneas que permita una buena comunicación de todas las zonas con las carreteras de acceso a la ciudad.
2. El diseño del viario zonal debe disuadir al posible usuario de su utilización como alternativa a la red arterial.
3. La red viaria debe permitir, además de la circulación de automóviles, el acceso a todas las zonas de los servicios urbanos, de emergencia y de distribución de mercancías.
4. La red arterial debe contar con una señalización informativa clara y concreta que oriente a los usuarios hacia sus destinos, tanto residentes como, fundamentalmente, no residentes. Evitar el tráfico de agitación contribuye a disminuir la congestión.

6.5.3. Transporte público

La ordenación de ámbito municipal tiene poca incidencia en las líneas de transporte público interurbano. Sólo se puede actuar en la situación y accesibilidad de las estaciones de los modos interurbanos en la ciudad. La ubicación de las estaciones vienen muchas veces condicionadas por situaciones preestablecidas (estaciones actuales de autobuses y ferrocarril) o por los requisitos de trazado de las nuevas infraestructuras (futura estación de alta velocidad).

Los criterios a considerar en el transporte público interurbano son:

1. Las estaciones de modos interurbanos deben estar conectadas directamente a la red arterial viaria, con lo que se facilitan las entradas y salidas, en el caso de autobuses interurbanos, y la accesibilidad en vehículo privado y taxi, en todos los casos.
2. Desde las estaciones debe ser posible el acceso cómodo a todas las zonas de la ciudad mediante el uso del transporte público colectivo. Se considera, por tanto, un acceso cómodo aquél que se puede realizar con un recorrido a pie de menos de trescientos metros y que no requiera más que un intercambio entre líneas de transporte urbano.
3. Hay que considerar el ámbito supramunicipal que tienen estas estaciones, debiendo prever los servicios complementarios que esta función pueda requerir: aparcamiento, superficies comerciales, información...

El transporte público urbano sí que debe ser objeto de la revisión del planeamiento. Los objetivos que se fijan para el transporte público urbano son la cobertura completa del casco urbano (una parada de transporte público a menos de trescientos metros) y unos costes de desplazamiento competitivos con los del vehículo privado.

Los criterios que se deben considerar son:

1. La red de transporte público urbano debe ser única, con independencia del tipo de vehículo utilizado y con integración tarifaria.

2. El viaje en transporte público de una zona a otra de la ciudad debe poder realizarse mediante un único trasbordo.
3. Las líneas pasantes por el centro de la ciudad presentan una mejor accesibilidad y una mayor ocupación que las líneas radiales equivalentes.
4. La adecuación oferta – demanda se debe realizar mediante el dimensionamiento adecuado de los vehículos, no modificando la frecuencia de las líneas. Un intervalo de paso superior a diez minutos puede ser inadmisibles con tiempos de viaje cortos como son los urbanos.
5. La coordinación de horarios de las diferentes líneas debe facilitar el intercambio entre ellas, por una parte, y complementar la oferta en tramos coincidentes (dos líneas que circulen por la misma calle no deben coincidir en el horario de paso por las paradas).
6. El transporte público urbano debe tener intercambio directo con el transporte público interurbano, mediante la integración en la misma estación, y con el vehículo privado de viajes de penetración, a través de puntos de intercambio en las áreas periurbanas.
7. El tiempo de viaje en transporte público debe ser independiente del nivel de congestión existente en la red viaria, debiendo preverse una red de calles y carriles de uso exclusivo sobre la que discurran las diferentes líneas.
8. El transporte público debe ser accesible a toda la población, debiendo contar con todos los avances que permiten la integración: piso bajo, información visual y acústica, zonas adaptadas para PMR, etc.

7. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

7.1. Abastecimiento

Esta infraestructura básica principal ha sido altamente condicionada por la morfología de los terrenos en los que se asentaba Segovia, las zonas alledañas en las que se han ido produciendo sus desarrollos, las procedencias y penetración de los recursos de los que se ha suministrado, la ubicación de

los depósitos, etc, todo ello desde puntos de vista tanto plani como altimétricos.

La infraestructura se gestiona directamente por los Servicios Técnicos Municipales, con contrataciones específicas externas en los elementos más tecnificados (como son la Estación de Tratamiento ETAP y, en la infraestructura de Saneamiento, la Depuradora EDAR) a empresas especializadas (en ambos casos a Seragua).

Al respecto, cabe estimar un techo de población futura de 75.000 habitantes y una dotación futura equivalente (incluyendo todos los gastos) de 300 l/hab/día.

Con ello las futuras cuantías resultarían:

Demanda anual	$75 \times 0,3 \times 0,365$	8,2 Hm3/año
Consumo medio diario	$75.000 \times 0,3$	22.500 m3/día
Consumo máximo diario	(1,5 el anterior)	33.750 m3/día
Caudal medio	$75.000 \times 300 / 8$	260 l/s
Caudal punta	(2,4 el anterior)	625 l/s

En relación a ello cabe indicar que la demanda deseable futura es muy inferior a la capacidad de regulación de los dos embalses, con tal diferencia que el recurso hidráulico cabe considerarlo casi **ilimitado**, salvo que se propusiesen crecimientos particularmente desmesurados.

Asimismo, las **aducciones**, que deben dimensionarse para los caudales medios demandados, resultan holgadas para éstos, al igual que las Estaciones de Tratamiento, aunque en éstas se considera conveniente la entrada en servicio de la ETAP del Rancho del Feo, actualmente muy infrutilizada, para garantizar también la calidad de las aguas que abastecen a Segovia, lo que permitiría mayor flexibilidad en la explotación de esta infraestructura.

Los **depósitos** deben tener capacidad (de regulación y almacenaje) equivalente al consumo del día máximo o, al menos, del día medio (34.000 o 23.000 m3), resultando éstos bastante inferiores a las capacidades de los

diversos depósitos existentes, disponiéndose de una razonable holgura actual y futura.

Respecto a los caudales punta en la **red de distribución**, en salida de Depósitos, aquéllos deberían ser superiores a 625 l/s, capacidad difícil de comparar por la diversidad de Depósitos intercomunicados.

No obstante, la evidente carencia de un Sistema General de Distribución permite sospechar sensibles déficit de esta infraestructura, a nivel urbano. Al respecto, cabe apuntar ya, como una necesidad propositiva, que se acometa un **Plan Director de Sistemas Generales Arteriales de Distribución**, que prediseñe, prevalore y programe las acciones precisas para, a corto-medio plazo dotar a Segovia de una adecuada Red de Distribución de Agua. (Este Plan Director deberá coordinarse con otro similar, referido a Colectores y Emisarios, que asimismo se estima preciso y al que se hace posterior referencia).

En particular, parece deseable que se produzca una zonificación altimétrica de la ciudad (y de sus ámbitos a desarrollar), al menos en tres categorías (alta, media y baja altitud) procurando sistemas correctores de presión que adecuen ésta a las diversas zonas a servir, en función de las cotas de los depósitos alimentadores y de las altimetrías correspondientes.

Por último conviene indicar que apenas hay Normativas Constructivas específicas de esta infraestructura (ni de la de Saneamiento). Se utilizan algunas oficiales del Ministerio de Fomento sobre tuberías, salubridad, etc, así como algún pequeño Reglamento (como el de Acometidas). Parece deseable procurar una mayor tecnificación del servicio, acaso mediante la redacción de alguna Normalización de Elementos Constructivos de infraestructuras de urbanización.

En resumen, cabe apuntar que en sus elementos principales y de mayor componente territorial (lo que comúnmente se denomina *abastecimiento en alta*) Segovia está particularmente bien dotada, pudiendo considerarse que sus límites de crecimiento por recurso hidráulico son casi ilimitados.

Por el contrario, el estado de sus infraestructura urbana (*abastecimiento en baja*) ha de calificarse de relativamente deficitario, conflicto al que hay que añadir el de las particularidades altimétricas de las posibles zonas a desarrollar, en relación con el abastecimiento actual.

7.2. Saneamiento

Como resulta lógico por sus particularidades altimétricas, el desarrollo y la conflictividad de esta infraestructura resulta muy condicionada por la morfología de los ámbitos en los que se ha ido asentando.

El hecho de que la Segovia histórica se asentase en el promontorio formado entre el río Eresma y el arroyo de Clamores (y al norte el ya desaparecido arroyo Alamillo, engullido por el crecimiento extramuros de la ciudad) ha conformado un Sistema General a partir de los citados, a los que se ha incorporado posteriormente el arroyo Tejadilla, debido a los crecimientos suroccidentales de la ciudad (a partir de la Estación ferroviaria), en especial el Polígono del Cerro (y después el de Hontoria, promovido por *Sepes*).

Toda esta red hidrográfica convergente tiene sus equivalente en el correspondiente Sistema General de Colectores, que se refleja en el Plano correspondiente.

En esta infraestructura la incidencia de la pendiente es principal, considerada desde diversos puntos de vista. Por una parte es obvia su incidencia en la mayor o menor capacidad de los conductos y en el comportamiento funcional de la red. Además, también aquella afecta, mediante la velocidad, en el desgaste de las tuberías, en este caso mayoritariamente de cierta antigüedad. Por otra parte, la pendiente también se precisa para poder estimar capacidades y deducir déficit u holguras para los diagnósticos del estado actual.

Los inventarios de los que se ha dispuesto, teniendo el lógico interés, no contienen información suficiente para estimar las capacidades de los Sistemas Generales de Colectores. Asimismo, tampoco son demasiado conocidas las características de los diversos **aliviaderos**, indispensables para contrastar la funcionalidad de sistemas unitarios, que son los existentes en Segovia. Al respecto, conviene destacar la mayoritaria carencia de zonas con sistemas separativos, que habrán de ser conveniente potenciados en los desarrollos futuros.

Por tanto la mayoría de las consideraciones subsiguientes se basan en los criterios empíricos, con el riesgo que ello comporta. (Cabe adelantar la conveniencia de procurar un Inventario plani y altimétrico de precisión, cuya

informatización posibilitará determinadas modelizaciones, de máxima utilidad para mejorar la explotación del servicio).

Volviendo a las consideraciones clinométricas, una de las particularidades de Segovia es la elevada pendiente de gran parte de sus calles, lo que es previsible se habrá trasladado al saneamiento (salvo que se hayan utilizado mayoritariamente pozos de resalto), conllevando deseables altas capacidades, pero también desfavorables velocidades altas, propensas al desgaste de las alcantarillas, lo que, unido a la antigüedad de gran parte de la red y a su escasa renovación, permiten sospechar posibles deterioros de importancia.

El hecho puede ser aún más acusado en el Recinto Amurallado, por la casi histórica implantación de parte de su red, pero la previsión no puede constatarse, por la práctica inexistencia de pozos registrables.

Esta situación ha de considerarse poco aceptable, dada la evidente calidad monumental y urbana del ámbito. Parece deseable que se potencien intensas tareas de renovación y adecuación, complementadas con los diagnósticos obtenibles de los convenientes nuevos Inventarios.

De hecho, convendría marcar las bases para un Plan de Renovación de la Red de Saneamiento que, comenzando por el casco Histórico, se extendiese posteriormente al resto de los desarrollos de baja calidad infraestructural.

Asimismo conviene comentar que el Sistema General de Colectores se enmarca conforme a la comentada rede hidrográfica, con el río Eresma, el antiguo arroyo de Alamillo y los actuales de Clamores y de Tejadilla.

Cabe destacar la más que aceptable dimensión del Colector del Clamores, pareciendo algo escasas las del antiguo Alamillo y su continuación por la margen del Eresma, hasta encontrarse con el Clamores, aunque en todo ello ha de incidir el funcionamiento de los diversos Aliviaderos.

Tras la confluencia de los Colectores del Eresma y del Clamores el emisario continúa por las márgenes del río, hasta la conexión del Emisario del Tejadilla, punto en el que se bombea (para coger carga) hasta la adyacente Estación Depuradora, a la que se hace mención posteriormente.

Por lo que respecta a las deseables diferenciaciones zonales (por su utilidad desde puntos de vista infraestructurales y urbanísticos), éstas no resultan

demasiado concretables, tanto por la relativa homogeneidad funcional de este servicio, como por la aludida falta de conocimiento de parte de sus características infraestructurales.

Tan sólo cabe apuntar alguna pequeña zona en la que se producen claros déficit de capacidades y algunos otros conflictos bastante localizados, así como la carencia de registros en el Recinto Amurallado, lo que imposibilita su preciso mantenimiento y limpieza. Todo ello se ha procurado reflejar en el correspondiente Plano.

Entrando en aspectos más ambientales, conviene destacar el importante componente industrial de la actividad del municipio de Segovia, La proliferación de Polígonos Industriales se complementa con otras actividades integradas en el continuo urbano y otras dispersas por el territorio municipal. Entre los sectores más principales y/o potencialmente contaminantes cabe citar a los alimentarios (con especial mención al conflictivo Matadero), así como a los químicos, de transformados metálicos, etc.

El descontrol sobre estos vertidos es evidente pareciendo deseable que, dentro de una mayor tecnificación del servicio se implanten sistemas de Análisis y Control, así como unas Normas de Vertidos Industriales para su conexión al saneamiento municipal (en su caso, con pretratamientos individuales o colectivos, previos a tales conexiones permitidas).

Ciertamente, no sólo la potencial contaminación de estos efluentes industriales al medio hídrico, sino también su muy negativa incidencia en el correcto funcionamiento de la Estación Depuradora, recomiendan una regulación de los importantes vertidos industriales.

Respecto a la EDAR, como se ha indicado, se localiza junto a la afluencia del arroyo de Tejadilla al río Eresma, tras el encuentro de los respectivos Emisarios (\varnothing 120 cm) y un bombeo para que los vertidos transportados cojan altura suficiente para las pérdidas hidráulicas que se producen en la Estación.

La Depuradora es de Fangos activos, con los lógicos elementos de la Línea del Agua: Pretratamiento, Decantación Primaria, Tratamiento Biológico en balsas de aereación y Decantación Secundaria. La Línea de Fangos se compone de Espesador, Digestor Anaerobio y Calentamiento, Almacenamiento y Deshidratación de Fangos. Tiene también reutilización del

Gas de la digestión anaerobia, que se usa para mantener la temperatura en dicha digestión.

La EDAR tiene una capacidad de unos **70.000 habitantes equivalentes**, con caudales medios de 1.300 m³/h (1.000 en estiaje), concentraciones de 185 mg/l (240 en estiaje) de DBO₅, con rendimientos del orden de 90 % en DBO y SS, y de 75 % en TKN.

La EDAR entró en servicio en 1993 y su explotación está contratada por el Ayuntamiento a la empresa especializada *Seragua*. Por lo que se refiere a aspectos funcionales, parece trabajar con suficiente holgura (70.000 hab eqiv), que se incrementaría si se produjese el mencionado mayor control de vertidos industriales.

Al parecer, uno de los aspectos que más caracterizan a los efluentes que entran en la EDAR es que entran bastante diluidos, con poca carga, lo que dificulta el rendimiento para el que fue diseñada la Planta.

Resulta extraña tal particularidad, que se mantiene incluso en momentos carentes de pluviometría. Evidentemente, ello ha de ser debido a la intromisión de aguas naturales en el saneamiento de Segovia.

Esta penetración podría tener diversas causas. En primer lugar, podría tratarse de infiltraciones en los Colectores Generales desde el río Eresma (la única corriente de caudal continuo). En segundo lugar, podrían ser cursos de agua subterránea que se hayan conectado al alcantarillado en el correspondiente proceso urbanizador. En tercer lugar, podrían provenir de antiguos viajes de agua (de suministro al Alcázar, a la catedral, a Conventos, etc, igualmente conectados. Por último podrían ser aguas de las fuentes públicas, aunque en este caso no se consideran de suficiente caudal.

La única posibilidad de investigación (y corrección) de las causas que provocan tal dilución sería encontrar los puntos del saneamiento en los que se producen incrementos sensibles de caudal, lo que sólo podrá realizarse a partir del ya solicitado Inventario de precisión, de especial dificultad en el Casco Histórico, por su escasez en pozos de registro.

Por otra parte, la particularidad anterior contrasta con las frecuentes sedimentaciones que, al parecer, se producen en periodos de estiaje, con los correspondientes malos olores.

Respecto a los restantes núcleos, todos disponen de alcantarillado, lógicamente de escasas dimensiones, dadas las bajas poblaciones y actividades a las que sirven. Por lo que se refiere a sus poco caudalosos efluentes, esta previsto un Plan de Saneamiento Integral, que prevé 3 tratamientos depurativos de tipo *blando* (lagunajes de bajo coste y mantenimiento) para Revenga, Fuentemilanos (ambas casi terminadas) y Madrona (algo más atrasada por problemas administrativos).

7.3. Residuos sólidos

Esta infraestructura tiene una serie de particularidades, en relación a las demás denominadas básicas, que la diferencian claramente. En efecto, tiene muchas connotaciones de transporte viario convencional (aunque con vehículos especializados) y suele carecer de elementos de tipo lineal (como es prototípico en las restantes con sus conducciones, cableados, etc), salvo en las recogidas neumáticas de residuos, desgraciadamente muy poco implantadas en nuestro país.

Por lo que respecta al presente análisis del servicio, se presta muy superior atención a aquellos aspectos más relacionados con sus relación con la trama urbana y con sus elementos de mayor incidencia territorial, como son los sistemas de tratamiento y los vertederos.

Por lo que se refiere al primer tema, uno de sus aspectos más primordiales, a nivel deseable (que desgraciadamente no se cumple demasiado en Segovia), es el disponer en el viario de espacios reservados para contenedores, así como disponerlos a distancias cortas de las viviendas.

Respecto a ello, conviene hacerlo a modo de retranqueo en la acera, de forma que se minimice su movimiento y manipulación por los operarios, así como sus interrelaciones con los aparcamientos en aceras de vehículos convencionales. Se trata de evitar estas interferencias, lo que mejora la calidad (y la rapidez) de este servicio que, por su nocturnidad, puede causar afecciones a los vecinos.

Por lo que se refiere a distancias, existe una contradicción entre la minoración de ellas y las incidencias negativas, aunque debe primar lo primero, acompañado de un adecuado mantenimiento sanitario de los contenedores.

Aludiendo a la recogida, la flota utilizada parece estar adecuadamente compatibilizada a las diversas áreas urbanas de la ciudad, presentando lógicamente mayores conflictos el casco histórico, por la irregularidad y estrechez de su ancestral trama viaria, lo que parece resolverse con suficiente eficiencia.

7.4. Electricidad

La especial ubicación de Segovia, respecto al macrosistema eléctrico peninsular, es evidentemente favorable. En efecto, Segovia está situada casi en el punto intermedio entre Madrid y La Mudarra, siendo este enclave (próximo a Valladolid) el principal nudo eléctrico de interconexión de las redes de más altas tensiones.

Prueba de ello son las dos Líneas, una de 400 kV y otra de 220 kV que discurren ligeramente al oeste de Segovia capital, incluso existiendo en el entono cercano de ésta una Subestación muy principal, en el municipio de Lastras del Pozo (25 km al oeste de Segovia), con una potencia instalada de 320 MVA.

Esta Subestación de Lastra, alimentada en 400 kV, transforma a 132 kV, tensión con la que alimenta a las diversas Subestaciones del territorio segoviano, entre ellas las de Puente Piedra, Langa (en la provincia de Ávila) y, en nuestro caso, Perogordo (a la que se hace seguida referencia).

La Subestación de Perogordo (perteneciente a la empresa encargada del servicio, Unión Eléctrica Fenosa, UF), de 132/45 kV, tiene una potencia instalada de 120 MVA, con dos módulos de 60 MVA. Su ámbito de acción es más que comarcal, pues alimenta a todo el ámbito subregional segoviano meridional (por ejemplo, hasta El Espinar y San Rafael), mientras que el septentrional lo realiza similarmente la Subestación de Puente Piedra, también de Unión Fenosa y de 132/45 kV.

7.5. Alumbrado público

El Alumbrado Público es una infraestructura básica convencional (con sus elementos lineales y puntuales, su subterrneidad, etc), pero que se caracteriza por su ámbito exclusivamente urbano y por la posible heterogeneidad de los servicios prestados. Asimismo, conviene destacar los

lógicamente mínimos condicionantes que comporta, salvo la deseable resolución de sus frecuentes déficit.

Por el contrario, su servicio cobra especial importancia en ámbitos como el presente, de especial calidad monumental e histórico-ambiental, siendo destacable la variación continua de los estándares deseables, como se ha producido recientemente con la puesta en mercado del concepto de contaminación luminosa.

En el caso de Segovia la situación actual ha de calificarse de cualitativamente deficitaria, con múltiples particularidades que así lo atestiguan (pocos medios técnicos y humanos en el servicio, escaso presupuesto, etc), que comportan un simple mantenimiento de reposición, sin ningún carácter preventivo, para los más de 5.000 puntos de luz, repartidos entre 150 cuadros que conforman la infraestructura.

La mayoría del alumbrado es de vapor de sodio de alta presión VSAP, al que se ha ido pasando desde las similares de mercurio. El principal problema es que la carencia de una Normativa a cumplir (existe una en proyecto, aún no llevada a cabo) permite que las aportaciones de nuevos alumbrados a recibir (principalmente de infraestructuras viarias de organismos públicos como M^e de Fomento o Junta) sean muy heterogéneas en sus materiales, lo que dificulta su posterior mantenimiento.

La escasez de renovación metódica dificulta las deseables mejoras lumínicas, provocando déficit en los que coexisten excesos con contaminación luminosa (Carretera de Soria), farolas y lámparas no adecuadas a las calidades deseables y/o a los rendimientos actuales (Casco Histórico).

Parece preciso acometer determinadas renovaciones selectivas, tanto por antigüedad de la infraestructura (en muchos casos de más de 15 o 20 años), como por la heterogeneidad del servicio (por ejemplo, en Fernández Ladreda hay dos soluciones distintas para su alumbrado).

De hecho, los déficit no pueden calificarse de graves, pero con un estudiado Plan de Renovación de Alumbrado Público, adecuado al carácter y calidad de cada ámbito, se lograrían muy superiores calidades y, sobre todo, se posibilitaría un mantenimiento más económico y tecnificado.

Complementariamente, debería crearse una Normativa que regulase los futuros alumbrados, acorde con los criterios de renovación que se hubiesen adoptado como adecuados.

Por lo que respecta a los restantes núcleos, su situación (como era previsible) es bastante deficitaria, debiéndose plantear sus renovaciones prácticamente totales, salvo en Zamarramala, recientemente reimplantado.

En resumen, esta infraestructura tiene déficit no preocupantes y difíciles de constatar en muchos casos. Además, como se ha indicado, su importancia condicionante al planeamiento municipal en estudio es mínima.

7.6. Gas

La infraestructura de gas canalizado se ha implantado en la ciudad de Segovia, recientemente (a partir de 1998), a partir de la puesta en servicio del gasoducto de ENAGAS, proveniente del de Burgos-Madrid, que se divide en dos, alimentando a Nueva Segovia y al Polígono Industrial de El Cerro, lo que se refleja en los Planos correspondientes.

A partir de ello, la labor de la empresa que gestiona el servicio, **Gas Natural Castilla y León**, ha de calificarse de ingente y modélica, ya que en tan breve periodo de tiempo ha "levantado" el subsuelo de gran parte de la ciudad, implantándose de forma mayoritaria.

Tan sólo cabe destacar, como principal excepción, al casco histórico, cuyas particularidades han imposibilitado su puesta en servicio. No así la implantación, pues aprovechando determinadas operaciones reurbanizadoras, en ellas se ha instalado el gas canalizado, como ya ocurre en el subsuelo de la Plaza Mayor, de parte de la Calle Real y de alguna otra zona más oriental. Incluso ya dispone de servicio, dentro del recinto amurallado, la Calle del Taray y adyacentes.

Asimismo, carece de este servicio el polígono de Hontoria, acaso porque se este a la espera que se consoliden los espacios interpuestos, con los desarrollos previstos de Gelco y la Terminal de Transportes

Los citados dos ramales del gasoducto funcionan en Alta Presión AP-16 bares (kg/cm²), mientras que las redes de gas natural Castilla y León lo hacen en Media Presión MPB (0,4 a 4 bares) y MPA (0,05 a 0,4 bares).

Como consumos unitarios más atípicos, cabe destacar la cárcel en Perogordo (pues todos los usos, incluso la climatización caliente y fría, utilizan esta infraestructura energética) y la industria Avigase (pero ésta se ubica en el municipio de La Lastrilla, aunque lindando con el de Segovia, y además parece estar previsto su traslado).

Por lo que respecta a previsiones de desarrollo e implantación, las principales parecen centrarse, sobre todo en el Casco Histórico y, en menor medida (por su inferior demanda) en los restantes núcleos extraurbanos del municipio y de los adyacentes.

7.7. Telecomunicaciones

La infraestructura de Telefónica parte de 2 Centrales, la de Huertos (en Plaza de los Huertos nº 1) y la de Caño Grande (en Calle Sargento Provisional nº 8), ambas con equipos digitales, capaces de dotar a cualquier abonado de los lógicos servicios básicos telefónicos, así como los de RDSI y/o ADSL, siempre que la demanda se encuentre dentro de la distancia que permitan los parámetros del alcance de la transmisión de dichos servicio (que ahora, gracias a la fibra óptica, permite que tales distancias no suelen ser condicionantes).

Aparte de ello y dentro del ámbito municipal, también hay que considerar los restantes núcleos, como Zamarramala, concentrada con la Central de Caño Grande (con lo que su oferta también es óptima), Madrona, con Central específica (c/ Caño 1), Fuentemilanos, concentrada con Madrona con cables de pares, **Revenga**, con Central (c/Segovia s/n), etc. En resumen, todos los núcleos están interconectados con las Centrales provinciales, por cables de pares y/o por fibra óptica.

Por lo que respecta a los Sistemas Generales, en los Planos correspondientes se han representado las Redes de Conducciones de Telefónica que, como puede observarse, abarca gran parte del continuo urbano segoviano.

No obstante, como ámbitos de mayor carencia cabe destacar la inexistencia de canalizaciones en el Polígono del Cerro (la telefonía es totalmente aérea), así como en las entidades de poblaciones exteriores a Segovia.

Por su parte, también conviene apuntar su escasa presencia en barrios como Nueva Segovia, El Carmen, El Salvador-San Justo, etc, así como, lógicamente, en las zonas más periurbanas.

Mención especial merece el Casco Histórico. Por una parte, sus necesidades de relativa preservación, las calidades de su pavimentación, la angostura y pendiente de muchas de sus calles, etc, han dificultado una mayor y deseable implantación de canalizaciones telefónicas.

Mayor importancia tiene la problemática del cableado aéreo, por su negativa incidencia en la estética visual de ámbitos de especial calidad monumental. A la dificultad de disimulo de los cableados por cornisas y aleros (garantizando la accesibilidad para su adecuado mantenimiento) se une el aún superior impacto de las acometidas domiciliarias, mayoritariamente con cableados verticales.

La resolución de este problema cabe calificarla de artesanal y específica en cada edificación, siendo precisa la implantación en ella de una red interior, que suele también chocar con dificultades por preservación del patrimonio.

En cualquier caso, el proceso ha de realizarse con relativa lentitud, tanto por su evidente dificultad, como por sus elevados costes. No obstante, parece deseable que se iniciase un Plan de Minoración de los Cableados en el interior del Recinto Amurallado, que programase importantes acciones, en las que deberían compatibilizarse las diversas infraestructuras básicas (de previsiblemente deseable renovación).

Inciendo en Planes y Proyectos de importancia, la lógica postura de Telefónica es acudir a ellos en plazos cortos respecto a la puesta en mercado de los ámbitos correspondientes, procurando la mayoritaria canalización de sus tramas viarias. Como ejemplo, en la futura promoción de Gelco y de la Terminal de Carga, prácticamente está finalizada su canalización total, a falta de las lógicas tareas de interconexión. Asimismo, se está iniciando la planificación telefónica para otros posibles desarrollos, como El Bonal o las Mil Viviendas.

Por lo que respecta a otros operadores de Telefonía, conviene destacar, en telefonía fija a *Retecal sot* operador de Castilla y León, que ha implantado asimismo una importante red de canalizaciones, sobre todo en el ámbito exterior a la ciudad amurallada (habiendo penetrado apenas en ésta por cuestiones monumentales ya comentadas).

En telefonía móvil Airtel/Vodafone también ha creado su propia red, razonablemente extensa, aunque hay que destacar que ella es para enlaces de su sistema, no para posible telefonía fija.

Finalmente, conviene hacer alguna consideración respecto a la progresiva minoración de los escasos condicionantes urbanísticos que comporta esta infraestructura. En efecto, la distancia para servicios avanzados va perdiendo importancia. De hecho, con equipos tipo *muxfin* o similares (con enlaces por cobre o fibra) se ha acertado mucho el denominado bucle de abonado, lo que permite muy superior acceso a los servicios avanzados de banda ancha, sin más que estar discretamente próximo a redes de fibra óptica.

Al respecto, en Segovia hay fibra óptica en la práctica totalidad de canalizaciones, habiéndose aplicado, hace unos años, el correspondiente Plan Fotón, tendente a la mayoritaria implantación de fibra óptica en las ciudades españolas de mayor importancia.

8. MEDIO URBANÍSTICO

En suelo urbano los Sistemas Generales de Comunicaciones, Espacios Libres y Equipamiento Comunitario, han sido parcialmente ejecutados, ello no obstante la parquedad de sus previsiones. Recuérdese que las previsiones para la realización de los Sistemas Generales de Espacios Libres y Equipamiento comunitario, se encontraban gestionadas y eran de propiedad pública en el momento de elaboración del Plan General de Ordenación Urbana. Aún así, las comunicaciones concretas integrantes del Sistema General, como las llevadas a cabo en los Espacios Libres y de Equipamiento Comunitario han sido escasas, estando algunas todavía sin desarrollar, otras parcialmente y, de entre las efectuadas, siendo conscientes de las dificultades que su puesta en práctica ha representado para el Ayuntamiento: Tramitación de Modificaciones Puntuales de Planeamiento, Expropiaciones y celebración de Convenios.

Las unidades de actuación desarrollables directamente desde el Plan General, han sido también dificultosamente desarrolladas. Ha sido necesario modificar el Plan General, aprobar Estudios de Detalle, firmar Convenios. Trabas que han motivado retraso y, en ocasiones, ausencia de desarrollo. No quedaban establecidas las condiciones de su desarrollo de manera pormenorizada, lo que explica la dificultad de su puesta en actividad.

Las unidades de actuación o ejecución previstas en los diversos Planes Especiales, han tenido como rémora principal que ha habido que esperar a la aprobación del correspondiente Plan Especial para su desarrollo. Así ocurre, por ejemplo, en el Plan Especial de Protección Histórico-Artística, Paisaje y Reforma Interior de San Lorenzo – Valle del Eresma – San Marcos, aprobado definitivamente en 1999, y del que un número escaso de unidades se encuentran en fase avanzada de desarrollo.

El suelo urbanizable, entonces dividido en Programado y no Programado, está siendo desarrollado. Todo el suelo urbanizable programado está actualmente en curso de ejecución. Fue necesario modificar el Programa de Actuación del Plan General para permitir su desarrollo posteriormente. El suelo urbanizable no programado está también sustancialmente desarrollándose por medio de Consultas urbanísticas y con la celebración de Convenios Urbanísticos entre los propietarios y el Ayuntamiento.

En general, a la vista de las consideraciones precedentes, puede concluirse que el grado de cumplimiento de los suelos previstos ha sido escaso. Procesos especialmente largos, dificultosos, en ocasiones recurridos ante los Tribunales de Justicia, y en circunstancias distintas de las originariamente previstas. Remisión excesiva por parte del Plan General a Planeamiento de desarrollo, retardando hasta la aprobación del Plan Especial correspondiente o Estudio de Detalle las áreas sometidas a su ordenación. Aprobaciones que han tardado en producirse, creándose un aletargamiento de esas zonas. Recurso excesivo a la expropiación en detrimento de otros sistemas de actuación con intervención de la iniciativa privada.

De un tiempo a esta parte se aprecia una mayor actividad urbanística. Así se refleja en las fechas en que firman Convenios, se modifican los planes, se aprueban planes de desarrollo. El ejemplo más significativo lo encontramos en el suelo urbanizable. Hasta el año 2000 no se aprueba el

primer Plan Parcial de Segovia producto del General de 1984; ahora hay cuatro Planes Parciales aprobados. La clasificación del Sector Bonal como Suelo Urbanizable Delimitado, planteada como modificación puntual al Plan General de 1984, es otro elemento de reciente aparición, por vía de convenio.