



**Excmo. Ayuntamiento de Segovia**  
**Ilma. Sra. Alcaldesa**  
**Plaza Mayor, 1**  
**40001 SEGOVIA**

**Asunto: Traslado Estación de Autobuses de Segovia / disconformidad**

Ilma. Sra. Alcaldesa:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **4830/2020**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la queja era la disconformidad con el proyecto de cambio de ubicación de la actual Estación de Autobuses de Segovia, basándose en que no se puede consolidar en su situación actual, dado que no sería posible su ampliación. A tal efecto, se han presentado diversos escritos ante el Ayuntamiento por parte de la Plataforma en Defensa de la Estación de Autobuses de Segovia.

Según manifestaciones del autor de la queja, esta infraestructura pasaría de estar en una zona con una situación envidiable, cercana a todos los puntos de interés de la ciudad, a un emplazamiento más alejado, en unos terrenos de RENFE, concretamente al espacio que actualmente ocupa la estación de cercanías. Además, afirma que no es cierto que no se pueda ampliar la actual, dado que utilizando los espacios subterráneos, se dispone de aproximadamente 25.000 m<sup>2</sup> libres y aprovechables. Por otro lado, con este traslado se obligaría a los usuarios a tener que utilizar un autobús de transporte urbano para llegar a los puntos de interés, generando incomodidades y pérdidas de tiempo intolerables para una ciudad como Segovia.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella.

En atención a dicha petición de información se remitió informe en el cual se hacía constar lo siguiente:

1º.- Contestación de la Alcaldía:

*«En contestación al escrito remitido por D. TOMÁS QUINTANA LÓPEZ, Procurador del Común de Castilla y León, sobre la petición información en relación a la*



*queja presentada relativa al traslado de la Estación de Autobuses de Segovia, LE COMUNICAMOS QUE:*

*Se ha emitido informe técnico en relación a este asunto por el Arquitecto Municipal, del que se adjunta copia junto con esta comunicación, en el que indica la normativa urbanística aplicable a esta instalación, haciéndose constar que la parcela está calificada por el PGOU como sistema general de servicios comunitarios y residencial, en edificación cerrada. Se hace consta en el citado informe que la opción de usar sótanos bajo la estación para albergar instalaciones de transporte de autobús con gran afluencia de usuarios es disfuncional, antieconómica, insalubre y técnicamente compleja.*

*El Ayuntamiento de Segovia encargó en el año 2012 un estudio de viabilidad de la Estación de Autobuses de Segovia con el objeto de evaluar las distintas opciones de ubicación de una nueva estación de autobuses interurbanos en Segovia de forma que se asegurase la máxima funcionalidad a la movilidad interurbana en transporte público en un entorno definido por los desarrollos urbanos del PGOU, redactado por la empresa TOOL ALFA.*

*En dicho estudio de viabilidad, entre sus conclusiones se establecía: “La ubicación actual ha agotado su capacidad de mejora funcional (posibilidades de ampliación, interferencia con la actividad residencial en el mismo edificio, etc.”).*

*El informe técnico emitido por el Arquitecto Municipal indica que la actual configuración de las dársenas con un único vial de entrada y salida, las dificultades de accesibilidad universal que se generarían al usar plantas bajo rasante y de maniobra de los vehículos, las demoliciones, expropiaciones y obra nueva que habría que ejecutar bajo un edificio de cinco plantas de viviendas, que además es de titularidad privada, todo ello para lograr una solución de espacios en sótano o semisótano de baja calidad hacen enteramente irracional la actuación. Concluye el informe técnico afirmando que la opción planteada en el oficio remitido es disfuncional, antieconómica, insalubre y técnicamente compleja. Además, la instalación resultante sería de baja calidad al ocupar sótanos y semisótanos. Por lo que considera que es una opción irracional e inviable.*

*El Estudio de Viabilidad mencionado realiza una evaluación de la funcionalidad de tres posibles nuevas ubicaciones y de la ubicación actual de la Estación de Autobuses de Segovia teniendo en cuenta tanto la situación demográfica y urbanística actual como la prevista a medio plazo. Las ubicaciones analizadas son las siguientes:*

*0.- Ubicación actual de la infraestructura.*



1.- *Ubicación al final del Paseo de Ezequiel González (Velódromo).*

2.- *Ubicación junto a la estación de Renfe (antigua estación de ferrocarril de Segovia).*

3.- *Ubicación junto a la estación de ferrocarril de Alta Velocidad.*

*Los aspectos analizados de cada una de las ubicaciones fueron los siguientes:*

*-Aspectos directamente cuantificables:*

*- Población residente en coronas a una determinada distancia de la ubicación tanto en la actualidad como a largo plazo.*

*-Accesibilidad mediante la red de transporte urbano en autobús. Población con acceso directo en autobús urbano a cada ubicación según la red actual.*

*- Ahorro de energía y emisiones en los recorridos de los autobuses interurbanos, derivado del ahorro de kilómetros de cada uno de los servicios, que supondría el localizar la nueva estación en uno u otro punto dentro de la traza urbana de Segovia. Por ejemplo, para servicios que provienen de Madrid, ubicar la estación en las inmediaciones de la Estación de Renfe supondría un ahorro aproximado de 1,3 km. Por servicio.*

*- Aspectos funcionales:*

*- Accesibilidad a zonas comerciales.*

*- Accesibilidad a centros administrativos.*

*- Accesibilidad a áreas turísticas.*

*- Intermodalidad con el ferrocarril.*

*- Disponibilidad de aparcamiento.*

*- Cuestiones urbanísticas asociadas.*

*- Punto de vista actual de los operadores (a partir de entrevistas realizadas con las principales empresas que operan líneas de autobuses interurbanos en la ubicación actual).*

*- Accesibilidad en vehículo privado.*



*A partir de los análisis realizados en el Estudio de Viabilidad se concluye que:*

*La opción de ubicación junto a la estación de ferrocarril de Alta Velocidad de Segovia Guiomar sólo tiene como puntos positivos una reducción de los kilómetros recorridos por las líneas con La Granja y el corredor Segovia-San Rafael-Madrid y una intermodalidad directa entre las líneas provinciales con los servicios ferroviarios de alta velocidad. En todos los restantes puntos no tiene ninguna ventaja por lo que se descarta como ubicación final.*

*La opción de ubicación en la zona de El Velódromo tiene como mayor punto en contra la propiedad privada de los terrenos asociados a un previsto desarrollo urbanístico residencial contemplado desde el anterior PGOU. Además, su ubicación algo excéntrica no proporciona una accesibilidad relevante a los ejes comerciales principales y la accesibilidad con el Centro Histórico tendría que vincularse a un remonte o sistema de acceso específico, junto con el complejo acceso del tráfico debido al esquema viario existente.*

*La opción 2-ubicación junto a la estación de Renfe (antigua estación de ferrocarril de Segovia), es la que mayores ventajas tiene de las tres ubicaciones al estar más cerca del futuro centro de gravedad residencial (por las actuaciones urbanísticas Sector Plaza de Toros, La Estación) de actividades comerciales (Eje José Zorrilla) y administrativas (traslado previsto de los Juzgados y otros centros oficiales a las nuevas zonas urbanizadas). Además, no tiene limitaciones iniciales al poder obtenerse los terrenos a partir de las cesiones urbanísticas del Plan Regional la Estación (actualmente en fase inicial de tramitación urbanística). También tiene ahorros energéticos y de emisiones por menor kilometraje de los autobuses interurbanos. Como punto débil está la accesibilidad a las zonas turísticas.*

*La ubicación actual, establece el Estudio de Viabilidad, ha agotado su capacidad de mejora funcional (posibilidades de ampliación, interferencia con actividad residencial en el mismo edificio, etc.).*

*Desde un enfoque de visión a medio y largo plazo, concluye el Estudio de Viabilidad, que la opción 2 parece la de mayor potencial, teniendo presente la posibilidad de dejar en la actual infraestructura (actual Estación de Autobuses) o en sus proximidades, una parada preferente para el uso por parte de algunas expediciones en las relaciones Madrid-Segovia más utilizadas por los turistas y por las expediciones provinciales y de media distancia que acceden por la CL-605.*

*Por otra parte, en relación con el estado actual del proyecto de traslado de la estación de autobuses a unos terrenos de RENFE, concretamente al espacio que*



*actualmente ocupa la estación de cercanías, le comunicamos que el Ayuntamiento de Segovia contrató en el año 2017 una asistencia técnica para la redacción de un anteproyecto para la nueva Estación de Autobuses para su ubicación en el entorno de la estación de ferrocarril, esquina Calle Doctor Tapia-Carretera de San Rafael (Segovia), trabajo realizado por el arquitecto XXX.*

*Asimismo consta entre los antecedentes obrantes en el expediente documento remitido por el Director de Patrimonio y Urbanismo de ADIF, recibido en este Ayuntamiento de Segovia con fecha 06 de junio de 2019, en el que se hace constar que: “En relación con la petición realizada a raíz de la reunión mantenida con nuestra presidenta sobre la posible liberación de una parcela sobre la que existe interés en implantar la nueva estación de autobuses, adjunto se remite un CD con el estudio funcional de racionalización del recinto de la estación ferroviaria de ancho ibérico de Segovia redactado por la consultora INECO bajo nuestra dirección. En dicho estudio se analizan diversas alternativas de racionalización del recinto, dando como resultado la liberación de los suelos susceptibles de ello en el mismo”. No constan documentos posteriores en relación con este asunto con ADIF.*

*Con fecha 11 de septiembre de 2020 se ha firmado un PROTOCOLO GENERAL DE ACTUACIÓN ENTRE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN Y EL AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA PARA IMPULSAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE SEGOVIA, que tiene como objeto definir las futuras líneas de colaboración entre las administraciones públicas intervinientes para contribuir a la construcción de una nueva estación de autobuses en Segovia. En cumplimiento de lo dispuesto en la cláusula tercera del citado protocolo de actuación, se ha constituido una Comisión de Coordinación e Impulso, compuesta por miembros de ambas administraciones, con fecha 24 de noviembre de 2020 en la que se ha dado a conocer los antecedentes previos de las actuaciones realizadas, conforme a lo expuesto en esta comunicación, habiéndose dado traslado por parte del Ayuntamiento de Segovia a la administración autonómica del contenido del Anteproyecto para la nueva Estación de Autobuses para su ubicación en el entorno de la estación de ferrocarril, esquina Calle Doctor Tapia-Carretera de San Rafael (Segovia), redactado por el arquitecto XXX.*

*No constan otras actuaciones posteriores.*

*Por lo tanto se concluye que la decisión del Ayuntamiento de Segovia de buscar otro emplazamiento para ubicar una nueva Estación de Autobuses está basado en documentación y estudios técnicos de viabilidad, que ponen de manifiesto que la actual ubicación ha agotado su capacidad de mejora funcional y que sólo cabe el*



*mantenimiento de la infraestructura en las condiciones actualmente existentes y ello requiere la búsqueda de otra ubicación más idónea que asegure la máxima funcionalidad a la movilidad interurbana en transporte público en un entorno definido por los desarrollos urbanos del PGOU, actuación que está previsto se pueda realizar con la colaboración de la administración autonómica, manteniendo el uso de la actual infraestructura como parada preferente para el uso por parte de algunas expediciones más utilizadas por los turistas y por las expediciones provinciales y de media distancia que pueden acceder a la misma a través de la CL-605.*

*Por lo anteriormente expuesto, esperamos y confiamos en que pueda considerarse que este Ayuntamiento de Segovia cumple con la obligación de auxiliar al Procurador del Común en sus investigaciones, por lo que se ruega que se excluya a este Ayuntamiento del Registro de Administraciones y Entidades no colaboradoras con el Procurador del Común, omitiéndose cualquier referencia a la falta de colaboración de esta institución municipal en el Informe Anual a las Cortes de Castilla y León, lamentando que la respuesta solicitada se haya demorado en el tiempo y haya sido objeto de recordatorio de petición de información.»*

2º.- Informe Técnico:

**«PRIMERO.-**

*Normativa Urbanística.*

*- Ley 5/1999, de 08 de Abril, de Urbanismo de Castilla y León. En adelante LUCyL.*

*- Decreto 22/2004, de 29 de Enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.*

*- ORDEN FOM/2113/2007, de 27 de Diciembre, por la que se aprueba definitivamente de forma parcial la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Segovia.*

*- ORDEN FYM/73/2013, de 08 de Enero, por la que se aprueba definitivamente la adaptación del PGOU en el ámbito del Plan Especial de las Áreas Históricas y otras zonas de Segovia denominado DALS y se levanta la suspensión parcial acordada por la Orden FOM/2113/2007, de 27 de Diciembre.*

*- ORDEN FYM/681/2019, de 9 de julio, por la que se aprueba definitivamente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Segovia, para la introducción de determinados ajustes en la catalogación, en los sistemas generales, en la clasificación*



*del suelo y en la categorización del suelo urbano en el ámbito del Plan Especial de las Áreas Históricas de Segovia.*

*- ORDEN FYM/597/2019, de 5 de junio, por la que se aprueba definitivamente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Segovia, para su adaptación a las previsiones de la Norma Técnica Urbanística de equipamiento comercial, incorporar la estrategia Segovia Ciudad Empresarial y permitir la implantación de un gran establecimiento comercial en el Sector UZD-R-16-H Prado del Hoyo. BOCyL 25 de junio de 2019.*

*Otros documentos relacionados.*

*- Estudio de viabilidad de la Estación de autobuses de Segovia. Diciembre de 2.012. Redactado por TOOL ALFA, consultoría de Transporte y Movilidad. <http://tool-alfa.com/>*

*Se adjuntará el documento al presente informe.*

**SEGUNDO.-** *Cuestión que se suscita.*

*La estación de autobuses de Segovia se localiza en el Paseo de Ezequiel González C/V Calle 3 de Abril, en la planta baja de un edificio de viviendas de cinco plantas, la parcela tiene una superficie de 5.158 m<sup>2</sup> (Ref. Cat. 5635401VL0353S0001SP). Las últimas obras de adecuación de la Estación datan del año 2.017. Cabe destacar que bajo el Estacionamiento se sitúa el Aparcamiento público Ezequiel González, destinado principalmente a vehículos en la modalidad de rotación y abonados y debajo de éste diversos talleres y garajes de titularidad privada.*

*La parcela está calificada en el PGOU como SG-SC (servicios comunitarios) y residencial, edificación cerrada.*

*En relación a la ampliación de las actuales instalaciones téngase en cuenta que el anteproyecto de nueva estación cuantifica las necesidades para el desarrollo de la nueva estación una superficie de parcela afectada de 12.380 m<sup>2</sup>, muy superior a la que actualmente alberga la vieja Estación.*

*La opción de usar sótanos bajo la estación para albergar instalaciones de transporte de viajeros en autobús con gran afluencia de usuarios es disfuncional, antieconómica, insalubre y técnicamente compleja. Es por ello que el Estudio de viabilidad de la Estación de autobuses de Segovia entre sus conclusiones establecía: “La ubicación actual ha agotado su capacidad de mejora funcional (posibilidades de ampliación, interferencia con la actividad residencial en el mismo edificio, etc.)”. La*



*actual configuración de las dársenas con un único vial de entrada y salida, las dificultades de accesibilidad universal que se generarían al usar plantas bajo rasante y de maniobra de los vehículos, las demoliciones, expropiaciones y obra nueva que habría que ejecutar bajo un edificio de cinco plantas de viviendas, que además es de titularidad privada, y todo ello para lograr una solución de espacios en sótano o semisótano de baja calidad hacen enteramente irracional la actuación.*

*Por ello que el citado estudio evaluaba su posible nueva ubicación. Se analizaban tres posibles ubicaciones concluyendo que “la opción 2 (Estación de RENFE) es la que mayores ventajas tiene de las tres nuevas ubicaciones al estar más cerca del futuro centro de gravedad residencial”.*

#### **TERCERO.- Conclusión.**

*La opción planteada en el oficio del Procurador del Común es disfuncional, antieconómica, insalubre y técnicamente compleja. Además, la instalación resultante sería de baja calidad al ocupar sótanos y semisótanos. Por todo ello se considera una opción irracional e inviable.»*

A la vista de lo informado y acreditado en el expediente, procedemos a formular las siguientes consideraciones para fundamentar jurídicamente el contenido de la presente Resolución.

**Primera.-** La exposición realizada por esa Entidad local se puede resumir como sigue:

*- “Por lo tanto se concluye que la decisión del Ayuntamiento de Segovia de buscar otro emplazamiento para ubicar una nueva Estación de Autobuses está basado en documentación y estudios técnicos de viabilidad, que ponen de manifiesto que la actual ubicación ha agotado su capacidad de mejora funcional y que sólo cabe el mantenimiento de la infraestructura en las condiciones actualmente existentes y ello requiere la búsqueda de otra ubicación más idónea que asegure la máxima funcionalidad a la movilidad interurbana en transporte público en un entorno definido por los desarrollos urbanos del PGOU, actuación que está previsto se pueda realizar con la colaboración de la administración autonómica, manteniendo el uso de la actual infraestructura como parada preferente para el uso por parte de algunas expediciones más utilizadas por los turistas y por las expediciones provinciales y de media distancia que pueden acceder a la misma a través de la CL-605”.*

*- “La opción 2-ubicación junto a la estación de Renfe (antigua estación de ferrocarril de Segovia), es la que mayores ventajas tiene de las tres ubicaciones al estar*



*más cerca del futuro centro de gravedad residencial (por las actuaciones urbanísticas Sector Plaza de Toros, La Estación) de actividades comerciales (Eje José Zorrilla) y administrativas (traslado previsto de los Juzgados y otros centros oficiales a las nuevas zonas urbanizadas). Además, no tiene limitaciones iniciales al poder obtenerse los terrenos a partir de las cesiones urbanísticas del Plan Regional la Estación (actualmente en fase inicial de tramitación urbanística). También tiene ahorros energéticos y de emisiones por menor kilometraje de los autobuses interurbanos. Como punto débil está la accesibilidad a las zonas turísticas.*

*La ubicación actual, establece el Estudio de Viabilidad, ha agotado su capacidad de mejora funcional (posibilidades de ampliación, interferencia con actividad residencial en el mismo edificio, etc.)”.*

*- “La opción planteada en el oficio del Procurador del Común es disfuncional, antieconómica, insalubre y técnicamente compleja. Además, la instalación resultante sería de baja calidad al ocupar sótanos y semisótanos. Por todo ello se considera una opción irracional e inviable”.*

**Segunda.-** Recibida la información que antecede del Ayuntamiento, se procedió a dar traslado de la misma al interesado para que pudiera realizar las oportunas alegaciones, trámite que procedió a llevar a efecto, presentando un informe de 33 páginas, acompañado una prolija documentación de la que vamos a destacar aquellos aspectos más relevantes para esta Resolución.

A estos efectos, nos vamos a detener en el análisis del citado informe, donde se van fundamentando de forma detallada los argumentos que el autor de la queja sostiene para defender el mantenimiento de la actual ubicación de la Estación de Autobuses de la ciudad de Segovia, rebatiendo punto por punto la exposición de esa Entidad local, a saber:

**1º.-** Se comienza recordando que en el año 2010, la Plataforma en Defensa de la Estación de Autobuses de Segovia, se dirigió a esta Institución “*para denunciar la intención del Ayuntamiento de Segovia de trasladar la Estación de Autobuses a un emplazamiento claramente perjudicial para los intereses de los ciudadanos*”, y solicitar la realización de las gestiones pertinentes para conseguir la ampliación de la existente en unas condiciones que garantizaran su permanencia, en base a unos razonamientos que argumentaban, en el sentido de que la ampliación no sólo es viable, sino claramente la mejor opción.

Todo ello motivó la apertura del expediente 20101673, que finalizó con una Resolución de esta Procuraduría, de fecha 4 de enero de 2012, en la que se instaba a esa



Corporación, en colaboración con la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, a “(...) llevar a cabo la ampliación y modernización de la instalación municipal de transporte de viajeros existente en la capital segoviana, con la finalidad de que pueda alcanzar la categoría de estación de autobuses”. Se le exhortaba igualmente a “(...) la incoación de un expediente de investigación con el fin de determinar claramente la titularidad de los terrenos en los que se asienta la actual instalación de transportes (...)”, y finalmente se indicaba que “(...) se proceda igualmente, si fuera preciso, a la incoación de un expediente de recuperación de oficio con el fin de eliminar la intrusión de una superficie aproximada de 830 m<sup>2</sup> (...)”.

Esta Resolución fue contestada por un escrito de esa Entidad local, fechado de salida el día 21 de marzo de 2012, en el que se concluía “*la Estación de Autobuses de Segovia no va a ser trasladada a ninguna otra ubicación en el corto y medio plazo, no pudiéndose ampliar por falta de terrenos colindantes*”, añadiendo “*es voluntad de esta Corporación Municipal el mantenimiento de la Estación de Autobuses en su actual ubicación*”.

2º.- Continúan las alegaciones afirmando que, «*la postura del Ayuntamiento se sustenta en tres documentos:*

1. *Informe de la Alcaldía presentado ante esa Procuraduría en fecha 23 de febrero de 2021, que incluye a continuación el Informe técnico emitido por el Arquitecto Municipal.*

2. *Informe encomendado por el Ayuntamiento a la empresa Tool Alfa en el año 2012.*

3. “*Anteproyecto para la nueva Estación de Autobuses para su ubicación en el entorno de la estación de ferrocarril. Esquina Calle Doctor Tapia-Carretera de San Rafael (Segovia)*”, redactado por el arquitecto XXX en el año 2017.»

Respecto del primero, donde se refieren una serie de argumentos con los que se pretende demostrar que la ampliación de la actual Estación no es viable, se procede a dar contestación uno a uno.

Así es, en primer lugar sobre la afirmación realizada por el Ayuntamiento de que “la opción de usar sótanos bajo la estación para albergar instalaciones de transporte de autobús con gran afluencia de usuarios es disfuncional, antieconómica, insalubre y técnicamente compleja”, se argumenta “que nadie está hablando de que toda la Estación de Autobuses, una vez ampliada, quede oculta en el subsuelo. Más bien al contrario, hay metros en superficie más que suficientes para poder llevar a cabo esa ampliación sin



*problema, lo que no quita para que exista también un importante número de metros adicionales en los bajos de la actual Estación, o en los bajos de la campa o de la zona ampliada, que podrían tener un magnífico aprovechamiento.*

*Esos metros serían una excelente opción para ubicar en ellos el parking de autocares, para que no tengan que dormir en superficie, o también un parking de vehículos privados que posibilite el que los particulares que así lo precisen puedan dejar su coche cerca de la Estación.*

*Ni qué decir tiene que es extremadamente habitual el que ese tipo de parkings se ubiquen en espacios subterráneos, así que no se entienden las reticencias del Ayuntamiento a ese respecto.*

*Es más: incluso en el supuesto de que se quisiera utilizar parte de los bajos del edificio para localizar en ellos oficinas, tiendas o servicios de los que habitualmente se encuentran en las Estaciones de Autobuses, tampoco tendría nada de particular. Eso ocurre sin ir más lejos en Madrid, donde existe un entramado de intercambiadores completamente subterráneos (incluyendo taquillas, dársenas, cafeterías y todo tipo de servicios), que constituyen la base de su actual sistema de transporte público, y que nadie se atrevería a calificar de disfuncionales, antieconómicos, insalubres y técnicamente complejos.*

(...)

*Se da la circunstancia además de que las plantas inferiores de la Estación actual ya están construidas, y se trata únicamente de ponerlas en uso; así que en ningún caso esa solución puede ser antieconómica ni técnicamente compleja.*

(...)

*En definitiva, que el motivo esgrimido por el Ayuntamiento cae por su propio peso y roza lo ridículo, a pesar de que en el informe se repite como un mantra a lo largo de sus siete páginas.*

(...)

*En segundo lugar, el Ayuntamiento afirma categóricamente que “la ubicación actual ha agotado su capacidad de mejora funcional”, lo que parece dar a entender que hay ciertas necesidades del servicio de Estación de Autobuses que no pueden ser cubiertas con la actual infraestructura.*

(...)



*Es por eso precisamente por lo que la (...) no está defendiendo el mantenimiento de la actual Estación tal cual está ahora mismo, sino su ampliación.*

*Como ya explicamos en los primeros escritos que presentamos ante esa Procuraduría, las posibilidades de ampliación de la Estación en su actual ubicación son extraordinarias, llegando hasta un aprovechamiento de 25.000 m<sup>2</sup>. La superficie total que se expropió en su día con esa finalidad fue de 9.338 m<sup>2</sup>, de los que apenas se han utilizado sólo 5.000 m<sup>2</sup>. Se puede por tanto duplicar la superficie destinada a Estación simplemente haciendo uso de unos terrenos que fueron expresamente designados a tal fin.*

*Se adjunta como Documento n° 3 la certificación del Registro de la Propiedad correspondiente a la finca n° 11.043, en la que se menciona la superficie total de 9.338 m<sup>2</sup> antes citada.*

*A esa superficie hay que añadir, como se ha indicado ya anteriormente, todo el aprovechamiento subterráneo que se puede hacer tanto de la planta construida bajo el edificio de la Estación como del resto de la zona subterránea hasta alcanzar los 9.338 m<sup>2</sup> de la superficie. Sean dos plantas, o incluso una sola, suman muchos más metros cuadrados de los que una Estación de Autobuses necesita.*

*A eso habría todavía que añadir una tercera vía, que consistiría en hacer uso de la prerrogativa legal que asiste al Ayuntamiento en lo referente al desarrollo de la urbanización en una parcela colindante, dado que la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León le permitiría reclamar parte de los terrenos de cesión obligatoria de dicha urbanización. Es algo que el Ayuntamiento puede activar con los trámites correspondientes por lo que, en caso de considerarse necesario, podría disponer libremente de ese terreno adicional.*

*Con este escenario, cuesta creer que el Ayuntamiento se aferre a un supuesto agotamiento de la capacidad de mejora funcional de la Estación, cuando, según lo expuesto, la capacidad de mejora es más que evidente. Otra cosa es que se pretenda engañar a la opinión pública intentando hacer creer que la Estación es lo que es, y que se ha quedado pequeña, cuando lo que está pidiendo a gritos es simplemente su ampliación natural.*

En tercer lugar se procede a dar respuesta al argumento del Ayuntamiento de que la actual Estación produce una “interferencia con la actividad residencial”.

*A estos efectos se afirma que «Lo primero que hay que dejar claro a ese respecto es que las viviendas de titularidad privada que se encuentran sobre la actual Estación se*



*construyeron sabiendo perfectamente cuál era la actividad principal del edificio. Ese terreno se expropió en su día específicamente para destinarlo a la construcción de la Estación de Autobuses de la ciudad, y posteriormente una maniobra urbanística permitió que se edificaran varias plantas por encima, ya ajenas a lo que era el fin de la expropiación.*

*(...)*

*Es decir, que cualquiera que tenga una vivienda en ese edificio sabe, desde antes de su adquisición, que la planta baja y las subterráneas están destinadas a una infraestructura pública de la importancia de una Estación de Autobuses.*

*Por ello, no cabe en ningún caso hablar de “interferencia con la actividad residencial en el mismo edificio”, como pretende el Ayuntamiento, porque la actividad residencial siempre ha estado supeditada a la Estación, y no a la inversa.»*

En relación con el segundo de los documentos que respalda la postura del Ayuntamiento, a saber, el “Informe encomendado por el Ayuntamiento a la empresa Tool Alfa en el año 2012”, se procede a realizar un análisis detallado del mismo, en orden a dar respuesta al argumentario que incorpora.

Comienza diciendo que “De entrada llama la atención que lo que se esté evaluando sean las diferentes opciones para ubicar una nueva estación, descartando ya de antemano que la actual pueda ser elegida. Lo suyo habría sido que el objetivo fuera la evaluación de las distintas opciones de ubicación de la estación de autobuses interurbanos de Segovia, a secas, porque así al menos se habría dado a entender que la actual tenía alguna posibilidad.

*(...)*

*Lo que nos hemos encontrado es un informe de una extensión total de 82 páginas (más 35 páginas de Anexos), distribuido como sigue:*

*- Las 27 primeras páginas se corresponden con una descripción neutra del servicio que se presta en la actualidad en la Estación de Autobuses, con datos objetivos tales como situación de los distintos servicios, y sin entrar a mencionar -ni por supuesto valorar los motivos por los que resulta necesario contar con una infraestructura de mayor envergadura, o los motivos por los que sería imposible abordar esas necesidades mediante la ampliación de la infraestructura actual. Se trata de una introducción aséptica y meramente descriptiva que se come un tercio del informe.*



- Las páginas 28 a 33 son las únicas dedicadas a lo que podría llamarse un estudio comparativo entre las diferentes opciones. Es decir, 6 páginas del total de 82. Será por tanto en esas páginas en las que nos detendremos con más detalle.

- Entre la página 34 y la 82, Tool Alfa presenta un estudio específico relativo a la Opción 2, la correspondiente al traslado de la Estación a las inmediaciones de la Estación de RENFE. Es decir, que dedica casi dos tercios del informe a la opción que, ¡oh casualidad!, era la que el Ayuntamiento venía defendiendo desde hacía ya un tiempo en el momento en el que se encarga el informe a esta empresa.

Por último, se incluyen como Anexos 35 páginas en las que, dejando al margen las 6 primeras, en las que se recogen unos planos con los que se intenta medir el impacto social de las diferentes ubicaciones, todo lo demás hace referencia a costes y evaluaciones financieras de la infraestructura, aspectos completamente ajenos al objeto aquí debatido y comunes a cualquiera de las opciones.

Podemos afirmar pues que el estudio comparativo entre las diferentes opciones constituye apenas un 7% del total del volumen del informe, siendo el resto una introducción de relleno con intención de que el documento pese más, y un estudio de la única opción realmente contemplada, la que quería el Ayuntamiento.

(...)

(...) destacar que el 100% del análisis de Tool Alfa se concentra en dos páginas, la 31 y la 32. Ni más ni menos.

Y pasando ya al análisis de esas dos páginas, la primera de ellas contiene como hemos dicho un cuadro comparativo valorando los diferentes aspectos de cada una de las opciones. Pensábamos encontrar en esa comparación una abrumadora cantidad de apartados, todos ellos favorables a la opción de la Estación de RENFE, de manera que no nos quedara más remedio que rendimos a la evidencia de que, desde un punto de vista técnico, la mejor opción era ésa. Pero no. Cuál fue nuestro asombro cuando comprobamos que en esa comparativa la Estación actual no sólo no tenía valoraciones por debajo de las de la Estación de RENFE excepto en cuestiones muy menores, sino que en los aspectos más importantes, como son los relativos a la accesibilidad a los diferentes puntos de interés de la ciudad (es decir, que el medio de transporte cumpla su función, acercando a la gente a los sitios), salía claramente vencedora.

(...)Incluimos aquí una captura de ese cuadro, para tenerlo más a mano en su análisis”.



<b>Evaluación de cada una de las ubicaciones posibles</b>				
<b>Aspecto analizado</b>	<b>0-Ubicación actual</b>	<b>1-Final Pº Ezequiel G. (El Velódromo)</b>	<b>2-Estación Renfe</b>	<b>3-Estación Alta Velocidad</b>
Población a 1km.	20.802 (2012) Menor en 2022	16.346 (2012) Menor en 2022	22.444 (2012) Mayor en 2022	0
Líneas urbanas de conexión	Líneas 4, 6, 9 y 12	Líneas 6 y 4 y 12 ampliada	Líneas 4, 6, 8 y 12	Líneas 11 y 12
Población a 300 metros de líneas urbanas que la conectan	46.831	46.831	50.395	-
Ahorro de energía y emisiones	-	Negativo	Positivo	Positivo
Accesibilidad a zonas comerciales	Media-Alta	Baja	Media	Nula
Accesibilidad a áreas turísticas.	Alta	Media-Alta con remonte	Baja	Nula
Accesibilidad a centros administrativos	Alta	Media	Baja. Media con traslado centros	Nula
Intermodalidad con el ferrocarril.	Línea 11	Línea 11 ampliada	Línea 12	Directa
Disponibilidad de aparcamiento.	Media	Media	Media. Posibilidad de Park&Ride	Aparcamiento de pago AV
Cuestiones urbanísticas asociadas.	Sin posibilidad de mejoras funcionales ni de ampliación.	Terrenos de propiedad privada	Obtención de superficie necesaria a partir de las cesiones asociadas al desarrollo urbanístico PRAU-La Estación	-
Punto de vista actual de los operadores	Ubicación con funcionalidad aceptable y con la mayor demanda posible en la actualidad	Menor funcionalidad y demanda que en la actual ubicación	Menor funcionalidad y demanda que en la actual ubicación	Sin demanda
Accesibilidad en vehículo privado	Media	Baja	Media	Baja

A continuación se procede a analizar paso a paso cada uno de los apartados mencionados en el cuadro indicado, centrándose únicamente en la comparativa entre la Estación actual y la nueva ubicación que se pretende junto a la estación de RENFE, por ser la propuesta en el estudio realizado.

«1) Población a 1 km.

*Este aspecto mide al parecer qué volumen de población de la ciudad vive a menos de 1 km de la Estación. Siendo la población de Segovia capital en 2012 de 55.000 habitantes, el estudio de Tool Alfa se traduce en que el 37,8 % de la población vive a menos de 1 km. de la Estación actual, y el 40,8 % de la población vive a menos de 1 km. de la Estación de RENFE. Es decir, que hay apenas 3 puntos porcentuales de diferencia entre una y otra, lo que en cualquier caso hace que no pueda ser éste un aspecto determinante a la hora de tomar una decisión.*



*Además, este análisis deja fuera a muchísimos usuarios de la Estación, porque sólo tiene en cuenta a los habitantes de Segovia capital, sin percatarse de que la Estación ha de funcionar necesariamente en dos sentidos. Es necesario por tanto atender también a las necesidades de los habitantes del resto de la provincia, que se desplazan a la capital para realizar gestiones sanitarias y administrativas, o por motivo de trabajo y estudios, y también a las de los turistas, que lo que quieren lógicamente es que el autocar les deje lo más cerca posible de los lugares de interés turístico.*

*Dejar fuera esos colectivos supone hacer un análisis muy parcial de la situación.*

*(..)*

### *2) Líneas urbanas de conexión.*

*Aunque aparentemente en este apartado también habría un empate técnico, el informe omite un detalle crucial y sumamente significativo, que es que, además de las líneas que paran en la puerta de la Estación actual, el usuario puede acceder, andando exactamente 5 minutos desde allí, a todas las demás líneas de la ciudad, que paran a los pies del Acueducto. Eso cubre el 100% del transporte público de la ciudad de Segovia.*

*Ese pequeño detalle eleva exponencialmente las posibilidades de conexión de la Estación actual, mientras que la Estación de RENFE depende netamente de las líneas que paran en su puerta. Es lo que diferencia a una Estación céntrica de una que no lo es, y lo que convierte un aparente empate técnico en una contundente victoria de la actual ubicación.*

### *3) Población a menos de 300 metros de líneas que la conectan*

*Aquí se valora el volumen de población que vive a menos de 300 metros de las líneas de autobuses urbanos que llevan a una y otra estación, resultando que en el caso de la Estación actual se trata de un 85,14% del total de la población de la capital, y en el caso de la Estación de RENFE de un 91,62%. Ciertamente aquí son 6 puntos porcentuales los que separan una y otra opción -siempre fiándonos de las métricas utilizadas por Tool Alfa-, pero sigue sin ser representativa al no suponer una diferencia sustancial.*

*Nuevamente se vuelve a dejar fuera a otros colectivos importantes, como son los habitantes del resto de la provincia y los turistas de los que depende un alto porcentaje de los ingresos de la ciudad.*

*Y tampoco se menciona lo ya comentado en relación con todas las restantes líneas de autobús urbano que el usuario tiene disponibles a sólo 5 minutos de la Estación*



*actual, lo que en la práctica hace que se pueda llegar a todos los rincones de la ciudad sin necesidad de transbordo.*

*4) Ahorro de energía y emisiones.*

*La valoración de este aspecto es “positivo” en el caso de la Estación RENFE, y nada se indica al respecto en relación con la Estación actual. Desconocemos el motivo por el que se ha dejado de valorar este aspecto en la Estación actual, pero lo que sí sabemos es que cuando Tool Alfa habla de “ahorro de energía y emisiones” se está refiriendo al kilometraje de los autocares. Es decir, que cuanto más alejado de la ciudad sea el punto de destino, menos kilómetros tienen que hacer los autocares; y a la inversa, cuando más se acerquen los autocares al centro de la ciudad, más kilómetros tienen que recorrer.*

*Siendo eso algo evidente, en lo que no parecen haber pensado es en que al viajero al que hacen bajar en el extrarradio le toca coger un autobús urbano, un taxi u otro medio para llegar al centro, que era en realidad su objetivo, con lo que eso conlleva en términos económicos, de tiempo y de molestias. No hay duda de que hoy en día se deben tener muy presentes las cuestiones medioambientales, y precisamente por eso creemos que es preferible que los trayectos los completen los autocares hasta el centro, en lugar de obligar a los usuarios a recurrir a los taxis o los coches de familiares que les puedan ir a recoger a las afueras, lo que implica poner más vehículos en circulación.*

*5) Accesibilidad a zonas comerciales*

*El informe reconoce un mayor grado de accesibilidad a zonas comerciales desde la Estación actual (media-alta) frente al grado medio de la Estación de RENFE.*

*6) Accesibilidad a áreas turísticas*

*Aquí la diferencia es todavía mayor en favor de la Estación actual (alta) frente a la Estación de RENFE (baja).*

*7) Accesibilidad a centros administrativos*

*Nuevamente la comparativa es favorable a la Estación actual (alta) frente a la Estación de RENFE (baja). No obstante, en este caso Tool Alfa añade la curiosa coletilla de que la accesibilidad a centros administrativos pasaría de baja a media en el caso de la Estación de RENFE si esos centros se trasladaran a esa nueva zona. Pues nada, venga, movamos toda la ciudad y trasladémonos todos para allá.*



*Suponemos que en el caso de las áreas turísticas han descartado esa posibilidad porque el trasladar en bloque el Acueducto, la Catedral y al Alcázar podría quizás encarecer un poco el proyecto.*

#### *8) Intermodalidad con el ferrocarril*

*En ambos casos se cuenta con una línea directa de autobús urbano; nuevo empate técnico.*

#### *9) Disponibilidad de aparcamiento*

*En este caso se habla de disponibilidad media en ambos casos, lo que podría considerarse de hecho un punto a favor de la Estación actual, dado que la comparación que está haciendo Tool Alfa va referida a las posibilidades de la Estación en su situación actual (ésa al parecer tan precaria), y no a las magníficas posibilidades de ampliación que tiene y a las que ya hemos hecho referencia anteriormente, que permitirían habilitar plantas subterráneas para ese fin.*

#### *10) Cuestiones urbanísticas asociadas*

*Aquí Tool Alfa sentencia categóricamente que la Estación actual no tiene posibilidad de mejoras funcionales ni de ampliación. Obsérvese que éste es el único punto de todo el informe en el que se entra a “estudiar” las posibilidades de ampliación de la actual infraestructura. Esta (...) lleva lustros luchando por esa ampliación, y nos despachan con ocho palabras, sin hacer ningún tipo de análisis, sin dar ningún tipo de explicación, sin decir por qué ven complicada esa ampliación, o por qué no se pueden utilizar los terrenos municipales reservados para ello. Así, sin más.*

*(...)*

#### *11) Punto de vista actual de los operadores*

*También resulta muy significativo que en las opiniones de los operadores actuales, los que están utilizando la Estación todos los días, profesionales que además con toda probabilidad conocerán muchas otras estaciones del país, coincidan en que la Estación actual tiene una “ubicación con funcionalidad aceptable y con la mayor demanda posible en la actualidad”, y que en cambio la Estación de RENFE tiene “menor funcionalidad y demanda que en la actual ubicación”.*

*(...)*

#### *12) Accesibilidad en vehículo privado*



*Nuevo empate técnico, con valoración media en ambos casos.*

*Así pues, resumimos:*

*De los 12 aspectos estudiados, hay empate técnico en 4 de ellos (2, 8, 9 y 12) según la opinión de Tool Alfa, aunque hemos visto que en algunos aspectos, como el 2, la situación es en realidad muy favorable a la Estación actual.*

*- En 4 de ellos la valoración resulta favorable a la Estación actual (5, 6, 7 y 11), reconocido por la propia Tool Alfa.*

*- De los 4 restantes:*

*- Los dos referidos a aspectos poblacionales (1 y 3) son levemente (muy levemente) favorables a la Estación de RENFE, pero sólo si se deja fuera a los 100.000 segovianos que no viven en la capital, y a los aproximadamente 2.000.000 de turistas que nos visitan cada año; y omite además información importante relativa a líneas de autobuses adicionales muy cercanas a la Estación actual. Si se tienen en cuenta esos aspectos, la valoración es muy favorable a la Estación actual.*

*- El aspecto referido al ahorro de energía y emisiones (4) está primando reducir los costes en gasolina de los operadores (en un porcentaje bastante pequeño) sobre las necesidades de los ciudadanos, que deberían ser la prioridad número uno al evaluar un servicio público como éste.*

*- Por último, el aspecto referido a cuestiones urbanísticas (10) es tan parcial que mueve a la hilaridad.*

*Es con este panorama con el que Tool Alfa decide que la opción elegida ha de ser la Estación de RENFE. A pesar de que en todos los aspectos de accesibilidad -los más importantes- la Estación actual gana por goleada, y a pesar de que los operadores opinan que la Estación actual es mucho mejor.*

*(...)*

*Queremos recalcarlo nuevamente, por si no ha quedado suficientemente claro: el único análisis de Tool Alfa en relación con la Estación actual se limita a un comentario en el punto 10 de la página 31 (“no tiene posibilidad de mejoras funcionales ni de ampliación”), y la frase “La ubicación actual ha agotado su capacidad de mejora funcional (posibilidades de ampliación, interferencia con actividad residencial en el mismo edificio, etc.)” en las conclusiones de la página 32.*



(...)

Opción elegida

*Llama la atención las ponderaciones que hace en ciertos aspectos, alabando la accesibilidad de la Estación de RENFE en relación con la zona comercial aledaña, haciendo incluso un mapa (página 66) que incluye la señalización de los supermercados de la zona, una enumeración de los comercios de la calle José Zorrilla (página 68), o una alabanza del Centro Comercial Luz de Castilla (página 69).*

*Llama la atención por ridícula. Estamos hablando de una estación de autobuses interurbanos. ¿Van a venir los visitantes procedentes de Madrid, de Valladolid o de Ávila a hacer la compra en alguna de las 14 carnicerías y pollerías de José Zorrilla? ¿Van a venir de los pueblos a comprar el pan en alguna de las 8 panaderías y pastelerías de esa calle? Una calle con un comercio muy digno, pero comercio de barrio al fin y al cabo. ¿Y alguien en su sano juicio vendría a hacer la compra en el Luz de Castilla, efectivamente el único hipermercado de la provincia, para después cargar con ella en un autocar de línea? Cuando no hay argumentos razonables, hay que recurrir a los absurdos.*

*Se pone mucho énfasis en la población del barrio aledaño a la Estación de RENFE, como si fuera más o de mejor calidad que los vecinos de cualquier otro barrio de la ciudad, y se busca potenciar esa zona en concreto en detrimento de los intereses de la ciudadanía en general. Hay que tener en cuenta además que la Estación como tal limitaría con un Polígono Industrial y con unas instalaciones militares, zonas que de por sí carecen de movimiento vecinal.*

*Llama también la atención que como factores sociales destaquen la accesibilidad desde otros puntos, y la facilidad que tendrán los ciudadanos para llegar a la Estación, cuando, como hemos visto al analizar el cuadro comparativo elaborado por Tool Alfa, la accesibilidad desde la Estación actual es infinitamente mejor, dado que está mucho más cerca de los centros de interés de cualquier índole (administrativos, hospitalarios, académicos, turísticos,...) a los que se puede llegar andando, y cuenta además con un mayor número de líneas de autobuses urbanos en su entorno. Asombra pues que utilicen ese argumento como una de las bazas en favor de la Estación de RENFE.*

*Y hemos dejado para el final algo sobre lo que se pasa de puntillas en el informe, y que la (...) viene denunciando desde hace tiempo, que es que construir una nueva Estación de Autobuses junto a la Estación de RENFE implica, de facto, el fin de la propia Estación de RENFE. Así lo reconoce el informe en su página 44 al hablar de los aspectos urbanísticos del proyecto, que se basan en los objetivos del PGOU de Segovia, entre los que se mencionan:*



- *Transformación del ámbito actual de la estación ferroviaria para usos residenciales.*

- *El desarrollo se condiciona al cese de la actividad ferroviaria o al enterramiento.*

- *Es preciso un convenio entre el Ayuntamiento y la operadora de los terrenos.*

*Esto es, que el Ayuntamiento habla de trasladar la Estación de Autobuses junto a la Estación de RENFE, pero en realidad se trata de sustituir una por otra, condenando a la ciudad a vivir sin ferrocarril. Ciertamente todavía quedaría la Estación del Tren de Alta Velocidad, a 6 km. de la ciudad, pero estaríamos prescindiendo de los trenes de cercanías y de los de mercancías, tan necesarios para poder siquiera ponerse a pensar en una revitalización del tejido industrial de la ciudad, ya de por sí muy mermado.*

*(...)*

*Así que sólo estaríamos alejando la Estación de Autobuses del centro, sino que nos estaríamos llevando por delante otra infraestructura que, si bien es cierto que tuvo momentos mejores en términos de demanda, sigue prestando un servicio imprescindible, que debería ser reforzado de cara tanto a la conexión con los pueblos de la sierra como para posibilitar la revitalización industrial en nuestra ciudad, tan necesitada de nuevas inversiones.*

*Todo, por no querer ampliar la Estación en su ubicación actual.»*

En relación con el tercero de los documentos que respalda la postura del Ayuntamiento, se realiza una evaluación del anteproyecto para la nueva estación de autobuses.

A tal efecto se menciona que «llama la atención una afirmación nueva, según la cual “La ubicación ha sido consensuada entre las Administraciones Local y Autonómica, como mejor ubicación posible”, y que decididamente es falsa, (...). Efectivamente, el equipo de gobierno municipal mantuvo conversaciones sobre este tema sin llegar a decidir nada en absoluto sobre una ubicación concreta, más allá de lo que el propio Ayuntamiento iba presentando como irrefutable en sus ruedas de prensa, siempre en línea con su interés en llevarse la Estación a los terrenos de RENFE. Incluso en el Protocolo que se firmó entre ambas administraciones en septiembre de 2020, la Junta de Castilla y León adquirió compromisos económicos concretos, pero **en ningún momento se fijó la ubicación ni se indicó nada a ese respecto.**



*Lo que sí se visualiza perfectamente en este Anteproyecto es el espacio acotado sobre el que el Ayuntamiento pretende situar la nueva Estación de Autobuses de Segovia, que no es otro que el tramo final de la estación de ferrocarril, ese espacio que cualquier estación de tren necesita para maniobrar y apartar unidades de tren o vagones concretos.»*

Se continúa el razonamiento citando «*la publicación por parte de la AIREF del estudio “Infraestructuras de Transporte” en su “Evaluación del gasto público 2019”.*

*Pues bien, la AIREF en este estudio analiza en profundidad la situación de la alta velocidad en España y sus repercusiones económicas y de rentabilidad respecto al número de usuarios, contraponiéndola en varios momentos con las posibilidades de los trenes de cercanías tradicionales. De hecho, en su Capítulo VIII “Cercanías”, punto 18, plantea como uno de los objetivos prioritarios a futuro **“Reforzar el servicio de cercanías de acuerdo con el nuevo marco de Evaluación y Priorización de proyectos: Se propone reforzar el servicio de cercanías en los próximos años, partiendo de planes y proyectos realizados de acuerdo con un nuevo marco de evaluación y priorización”**»*

Nota aclaratoria: la AIREF es la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

Finalizado el examen de los tres documentos sobre los que el Ayuntamiento fundamenta su postura, prosigue el informe refiriéndose a hechos recientes que afectan al objeto de esta queja, a saber:

*«En 2019 se creó, en virtud de acuerdo del Pleno del Ayuntamiento, una Comisión de Estudio “a los efectos de determinar cuál es el modo de gestionar el servicio de la forma más sostenible y eficiente de la Estación de Autobuses de Segovia”, que emitió la correspondiente memoria en fecha 15 de noviembre de 2019.*

(...)

**- En las conclusiones de dicha memoria, por su parte, se destaca que:**

***“Desde la perspectiva social conviene resaltar la conveniencia y oportunidad de este tipo de instalaciones, que deriva de la indudable utilidad pública que la misma representa para los usuarios que superan los dos millones de personas al año, así como para vecinos de la ciudad de Segovia. Destaca la ubicación de la misma por encontrarse cercana a la zona de mayor afluencia turística y a puntos de interés ciudadano. Presta servicios, principalmente, a turistas nacionales e internacionales que tienen como destino la Ciudad de Segovia, a las personas residentes en el alfoz de la ciudad, así como aquellos que residen en pueblos más alejados de la capital. Así***



*como a aquellas personas que se trasladan a Madrid, bien por motivos laborales o académicos diariamente. Por tanto, desde el punto de vista social contar con una estación de autobuses situada en un enclave estratégico de la ciudad redundaría en el beneficio de la población en su conjunto”.*

(...)

*Por último, y ya en 2021, hay que destacar que, igualmente en el pleno municipal celebrado el 28 de mayo del presente año 2021, el Partido Popular presentó una moción para intentar sacar adelante una propuesta de declaración de la ubicación actual de la Estación de Autobuses como la más adecuada, y para que en consecuencia se dieran los pasos necesarios de cara a proceder a su ampliación y remodelación (...). Esta moción se aprobó por mayoría con los votos del Partido Popular, Ciudadanos y Podemos, con la abstención de Izquierda Unida.*

*A raíz de la aprobación de dicha moción, se ha constituido una mesa de trabajo con la que se pretende trabajar en esa línea. No obstante, y a pesar de que la aprobación de la moción debería ser definitiva a la hora de descartar cualquier otra opción y centrarse en la ampliación de la Estación, el Ayuntamiento ha conseguido reconducir el objetivo de esa mesa de trabajo para que no se centre únicamente en la ampliación de la Estación actual, sino que se estudie -de nuevo- cuál sería la mejor ubicación para la Estación valorando otras opciones, hasta el punto de que ha encargado un nuevo informe a otra empresa con ese propósito, con su coste correspondiente.»*

Culmina el documento de alegaciones con las siguientes,

“Conclusiones:

*(...) tenemos una Estación de Autobuses envidiable, prácticamente a los pies del Acueducto y con los centros de interés en un radio de quince minutos andando. Estamos hablando de casi todas las oficinas públicas, hospitales y centros de salud, notarías, despachos y estudios especializados, sedes centrales bancarias, comercio de firmas nacionales, y desde luego zonas monumentales. Y sorprendentemente situada en la carretera nacional 110.*

*De estas circunstancias se beneficia gran parte de la población de Segovia, tanto estudiantes, funcionarios y trabajadores que van o vienen desde Madrid, como la población de la provincia que sufriría enormemente con el cambio de ubicación. Por descontado también el turismo (ése del que depende en gran medida la economía*



*segoviana) se vería gravemente afectado, ya que actualmente el autobús le deja exactamente al comienzo del principal recorrido monumental»*

Llegados a este punto, a la vista de las alegaciones formuladas, los argumentos expuestos por ese Ayuntamiento han sido objeto de contradicción, por la opción por la decisión que resulte más acertada genera dudas, máxime cuando en fechas posteriores al informe elaborado por Tool Alfa, concretamente en el año 2019, la Comisión creada al efecto, anteriormente referida, concluyó, entre otras cosas, que ***“Por tanto, desde el punto de vista social contar con una estación de autobuses situada en un enclave estratégico de la ciudad redundaría en el beneficio de la población en su conjunto”***.

A mayor abundamiento, el propio Pleno municipal, en sesión celebrada el día 28 de mayo de 2021, aprobó una ***“declaración de la ubicación actual de la Estación de Autobuses como la más adecuada, y para que en consecuencia se dieran los pasos necesarios de cara a proceder a su ampliación y remodelación”***, que llevó a la constitución de una mesa de trabajo para trabajar en esa línea, ***“hasta el punto de que ha encargado un nuevo informe a otra empresa con ese propósito”***.

Justo es decir, que la decisión sobre la ubicación de una estación de autobuses no es sencilla, que se deben valorar muchos parámetros de todo tipo (sociales, económicos, ambientales, de tráfico y seguridad vial, etc.), en función de un concienzudo estudio que pondere todas estas circunstancias, y donde se escuche a los vecinos y a todos los sectores afectados, a través de las asociaciones legalmente constituidas o de otros mecanismos de participación que se tengan establecidos, procurando conseguir el máximo consenso, dado que se trata de una decisión cuyos efectos están llamados a permanecer en el tiempo, y se esta no es acertada, es difícilmente reversible por los altos costes económicos que ocasiona para las arcas públicas.

A estos efectos, es oportuno ahora detenernos en la regulación de la participación ciudadana en el proceso de adopción de estas decisiones, que por razón de la materia a la que afecta vamos a concretar en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, cuando en su exposición de motivos establece:

***“En línea con la nueva organización territorial derivada de la aplicación de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, que exige dotar a la Administración de las necesarias herramientas que permitan coordinar los servicios de transporte con las previsiones de la nueva estructura de ordenación administrativa, el objetivo de la norma es claro, y no es otro que modernizar y acercar la red de transporte público a las necesidades de la ciudadanía, para lo cual en todo caso se tiene en consideración a las personas, siendo***



*imprescindible que las decisiones en forma de planificación y coordinación sean tomadas, como efectivamente se prevé, con la participación activa de los potenciales destinatarios de las decisiones administrativas”.*

Consideramos, por ello, muy importante la participación ciudadana en los procesos de políticas públicas, al constituir un elemento fundamental para la toma de decisiones por los responsables públicos; pero también ha de ser tenido en cuenta que la Procuraduría del Común, además de estar habilitada legalmente, carece de medios técnicos y recursos para incorporar al expediente informes dirimientes ante supuestos como el que nos ocupa; por ello nuestra intervención ha de limitarse a recomendar a la Administración concernida la aplicación rigurosa de la normativa vigente (a la que nos referiremos seguidamente), prestando la máxima atención a los argumentos que proporcionan en sus alegaciones quienes han promovido la queja, a los efectos de su evaluación y valoración en aras de adoptar la decisión más favorable a los intereses generales.

Así, en cuanto al ámbito regulador de esta materia, recordemos que viene esencialmente determinado por la citada Ley 9/2018, en su Título V, artículos 62 a 72, al referirse a este tipo de instalaciones complementarias al transporte, y por determinados artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como por el ordenamiento urbanístico, en particular por las disposiciones del planeamiento del municipio de Segovia.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, consideramos oportuno formular la siguiente **Resolución**:

**Que por el Ayuntamiento de Segovia, a la hora de adoptar una decisión sobre la Estación de Autobuses de esa Ciudad, en orden a mantener la existente en su actual ubicación, realizando las obras de mejora que procedan, o realizar otra nueva en un sitio diferente, valore considerar los argumentos expuestos por el autor de esta queja, debiendo contemplar y tener en cuenta los parámetros de todo tipo (sociales, económicos, ambientales, de tráfico y seguridad vial, etc.), escuchando, además, a los vecinos, en particular a los representantes de sus asociaciones y de los sectores afectados, sin olvidar la posible existencia de otros mecanismos de participación que se tengan implementados, procurando conseguir el máximo consenso, dado que se trata de una decisión cuyos efectos están llamados a permanecer en el tiempo, de difícil reversión, por los altos costes económicos que ocasiona para las arcas públicas, en caso de no adoptar la decisión más adecuada.**



PROCURADOR DEL COMÚN  
DE CASTILLA Y LEÓN

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN

Tomás Quintana López