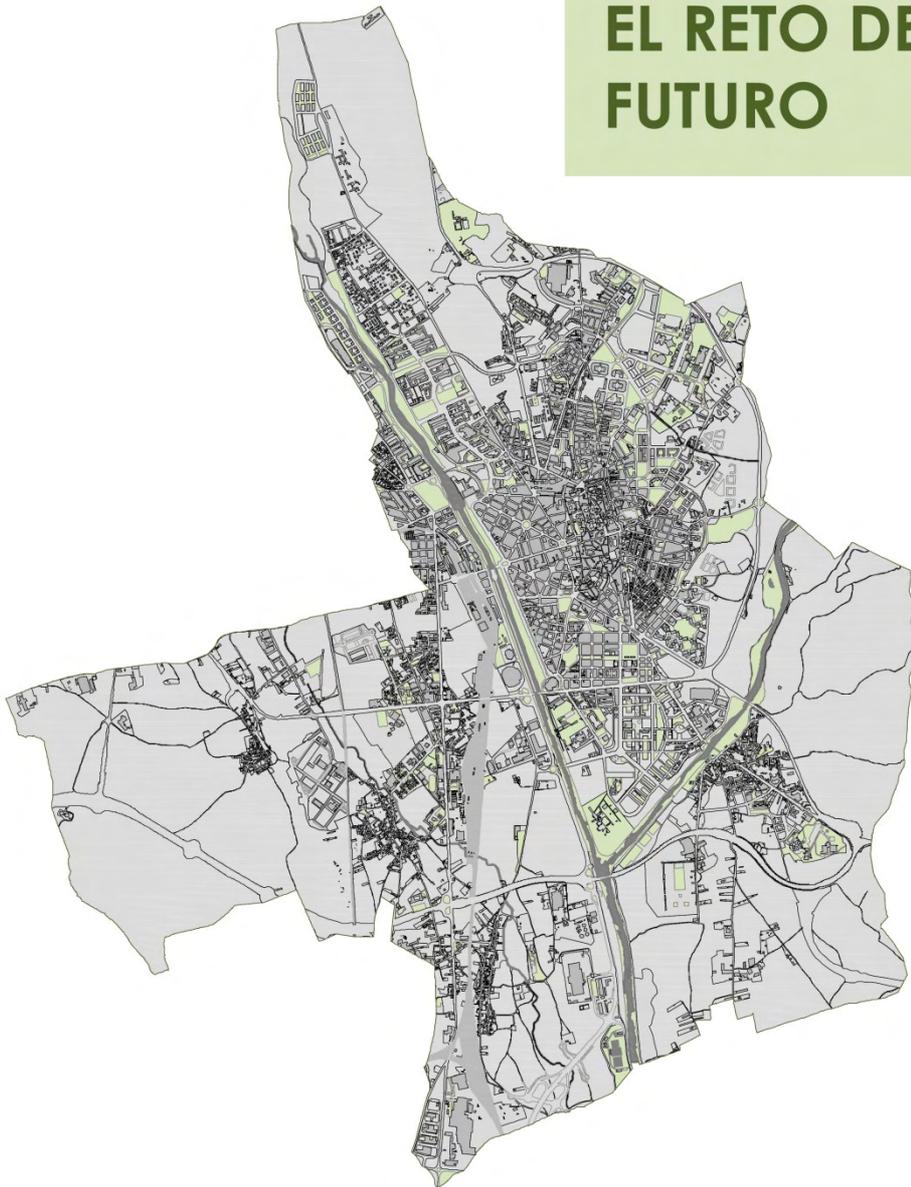


LEÓN ANTE EL RETO DEL FUTURO



**INSTRUMENTOS ESTRATÉGICOS
PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE**



**Instituto Leonés de Renovación Urbana y Vivienda, S.A.
Concejalía de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de León.**

Diseño y maquetación: ILRUV.

Gerente del ILRUV:

Belén Martín-Granizo López, Arquitecta, Concejal-Delegada de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de León.

Elaboración:

Begoña Gonzalo Orden, Directora del ILRUV, Arquitecta del Ayto. de León.
Carmen Ibáñez León, Arquitecta del ILRUV.

Textos, fotografías y planos:

Servicios Técnicos Municipales (Urbanismo, Medio Ambiente, Patrimonio, Movilidad, Servicios Económicos y Empleo), ILDEFE e ILRUV.

<http://www.aytoleon.es/es/ayuntamiento/areasmunicipales/urbanismo/ILRUV/Paginas/home.aspx>

León, 3 de noviembre de 2014.

INSTRUMENTOS ESTRATÉGICOS DEL AYUNTAMIENTO DE LEÓN PARA EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

Se elabora este documento con la finalidad de **ofrecer una visión conjunta de todos aquellos planes, programas y proyectos que, en materia de desarrollo urbano sostenible y planificación urbana estratégica, se encuentran vigentes en el Ayuntamiento de León.**

Pretende ser un documento abierto, que **será revisado anualmente**, de forma que se incorporen regularmente los nuevos proyectos, programas y planes que incidan en la estrategia de desarrollo urbano sostenible del municipio.

El documento se elabora además para **facilitar a los ciudadanos el acceso a la información** en esta materia.

Objetivos estratégicos: Cohesión e integración social, desarrollo armónico de la diversidad urbana, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, mejora ambiental para el mantenimiento residencial, impulso de la actividad económica y del empleo, adecuación del patrimonio edificado, implicación y desarrollo de la sociedad civil y del tejido asociativo, dinamización de la pirámide de población, sostenibilidad económica de los servicios públicos, accesibilidad universal.

Áreas de trabajo transversales en todos los proyectos, programas y estrategias.

- A. Aplicación de los principios y estrategias para una política de desarrollo urbano de la "Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles", así como de las estrategias definidas en Lisboa y Gotemburgo.
- B. Ahorro y eficiencia energética.
- C. Nuevas tecnologías.
- D. Participación pública.

Se enumeran a continuación las principales líneas de trabajo actuales de la ciudad de León para el desarrollo urbano sostenible, integradas en los planes estratégicos municipales, y ajustadas a las políticas y estrategias de la Comunidad Autónoma y del Estado. Se acompaña esta relación con una serie de fichas resumen de los principales proyectos, planes y programas.

1. Movilidad urbana sostenible.

- 1.1. Plan integral de movilidad urbana sostenible de la ciudad de León.
- 1.2. Integración urbana del sistema ferroviario.
- 1.3. León te presta la bici.
- 1.4. Premios de la ciudad en materia de movilidad.
- 1.5. Plan de movilidad a colegios.
- 1.6. Plan de transporte a centros de actividad. PTT Ordoño II.
- 1.7. Plan de movilidad de la Universidad de León.
- 1.8. Proyecto europeo City Mobil 2.
- 1.9. Portal INTEGRÁ.
- 1.10. Proyecto Europeo TIDE.

2. Planeamiento urbanístico y territorial.

- 2.1. Plan general de ordenación urbana.
- 2.2. Plan especial de la Ciudad Antigua.
- 2.3. Plan especial del Conjunto Urbano.
- 2.4. Plan regional de ámbito territorial para la planificación de la ordenación y ejecución de las actuaciones urbanísticas derivadas de la implantación de las nuevas infraestructuras y equipamientos ferroviarios en León, San Andrés del Rabanedo, Onzonilla, Vega de Infanzones y Santovenia de la Valdoncina.
- 2.5. Plan regional de ámbito territorial del Camino de Santiago en Castilla y León.

3. Rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

- 3.1. Áreas de rehabilitación integral.
- 3.2. Plan director de las Murallas de León.
- 3.3. Plan director del León Romano.
- 3.4. Plan de rehabilitación de fachadas del corredor de FEVE.
- 3.5. Centro cultural Casona de Puerta Castillo. León Cuna del Parlamentarismo.

4. Plan de Acción para el desarrollo dotacional.

- 4.1. Nuevo palacio de congresos y recinto ferial de León.
- 4.2. Acciones de equipamiento.
- 4.3. Acciones de cualificación de la red viaria.
- 4.4. Acciones singulares de revitalización.

5. Medio ambiente urbano y ahorro y eficiencia energéticas.

- 5.1. La Agenda 21.
- 5.2. Plan especial para la mejora de la calidad del aire en la ciudad de León.
- 5.3. Mapa estratégico del ruido en la ciudad de León y Plan de acción.
- 5.4. Estrategia de mejora de la eficiencia y reducción del consumo energéticos en edificios y alumbrados públicos municipales
- 5.5. Declaración de zona natural del esparcimiento del Monte San Isidro.
- 5.6. Proyecto Arce.

6. Programas de cohesión social.

- 6.1. Plan especial municipal de accesibilidad.
- 6.2. Programa de preformación laboral para la inclusión social.
- 6.3. Plan municipal de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

7. Programas de desarrollo económico, fomento del empleo y nuevas tecnologías.

- 7.1. Vivero de empresas.
- 7.2. Proyecto PARTICIPA.

8. Sostenibilidad económica de los servicios públicos municipales.

- 8.1. Plan de Ajuste del Ayuntamiento de León 2012-2032.

9. Instrumentos de gestión de las estrategias para el desarrollo urbano sostenible.

- 9.1. El Instituto leonés de renovación urbana y vivienda. ILRUV.
- 9.2. El Instituto leonés de desarrollo económico, formación y empleo. ILDEFE.

10. Principales proyectos y programas de desarrollo urbano sostenible que recibieron financiación europea y/o de otras administraciones ya finalizados.

- 10.1. Proyecto piloto urbano para la Ciudad Antigua.
- 10.2. Proyecto Urban León Oeste.
- 10.3. Proyecto Re-Urban Mobil.
- 10.4. Programa POMAL.
- 10.5. Proyectos del FEDER-POL.
- 10.6. Proyectos del Fondo de Cohesión.
- 10.7. Proyectos del BEI.
- 10.8. El 1% Cultural.



Movilidad Urbana Sostenible

01



1.1. Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible de León

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible de León se aprobó por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de León de 27 de junio de 2014 con un horizonte temporal de hasta 2021. Constituye un instrumento estratégico vital en el desarrollo sostenible del municipio, sin embargo será necesaria su adaptación ante las nuevas condiciones surgidas en el ámbito de la movilidad. El PIMUS tiene como **objetivos:**

- **CONOCER EL SISTEMA DE TRANSPORTE** de León en todos sus aspectos, y sus interrelaciones con el medio.
- **GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD** y cubrir las necesidades de movilidad, de personas y mercancías.
- Reducir los impactos negativos del transporte sobre el medio natural y social, potenciando los **SISTEMAS** de transporte **MÁS SOSTENIBLES** y respetuosos con el medio ambiente, logrando una mayor participación de éstos en el conjunto de la movilidad de León.
- Potenciar la **INTERMODALIDAD** del sistema (interna: bus-peatón-ciclista y externa: RENFE, FEVE, aeropuerto, bus interurbano).
- Promover la **INCLUSIÓN SOCIAL** (igualdad de oportunidades) para el acceso al transporte.

En base a estos objetivos se han planteado una serie de planes sectoriales definiendo sus objetivos y principales medidas de actuación. El documento se estructura en cinco grandes **campos de actuación**, que son:

- Plan Sectorial del Transporte Público.
- Plan Sectorial de Aparcamiento.
- Plan Sectorial de Red Viaria y Transporte Privado.
- Plan Sectorial de Transporte en Bicicleta.
- Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.

Plan Sectorial del Transporte Público.

OBJETIVOS

Aumentar el porcentaje de captación de viajes del transporte público, a costa de la reducción del número de viajes en vehículo privado.

Mejorar los indicadores principales de eficacia y eficiencia del sistema.

Coordinar las medidas sobre transporte público con el resto de medidas en los demás modos para conseguir una reducción de las emisiones y del gasto total de energía.

MEDIDAS

Programas de potenciación del transporte público para colectivos específicos (ordenanzas, normativa y actuaciones para PMR, usuarios de bicicletas, niños).

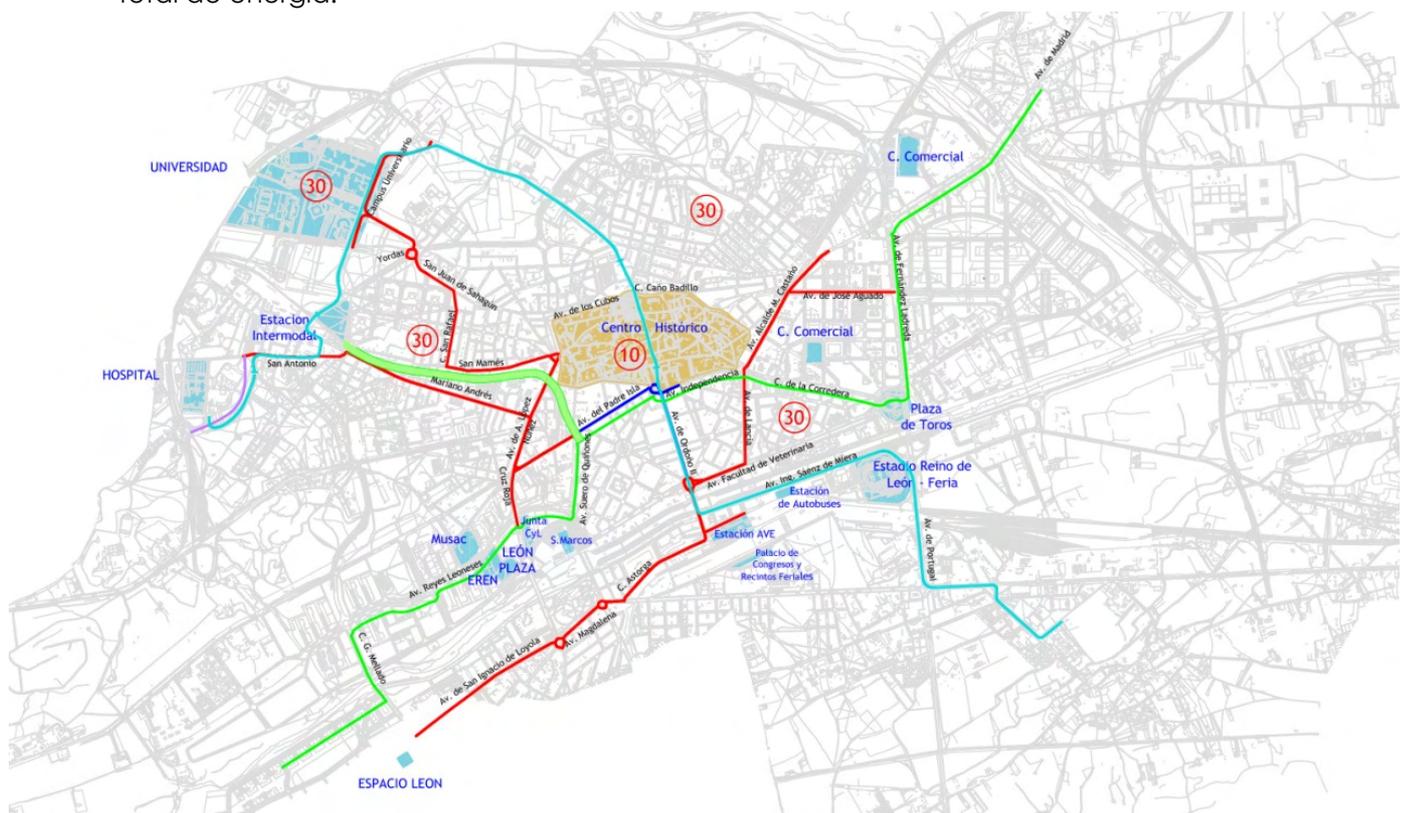
Implantación de carriles bus.

Tecnologías para la mejora de tiempos y frecuencias en líneas de autobuses.

Medidas de coordinación con el transporte interurbano (intermodalidad).

Reorganización de líneas de autobús.

Impulso al Taxi como transporte público.



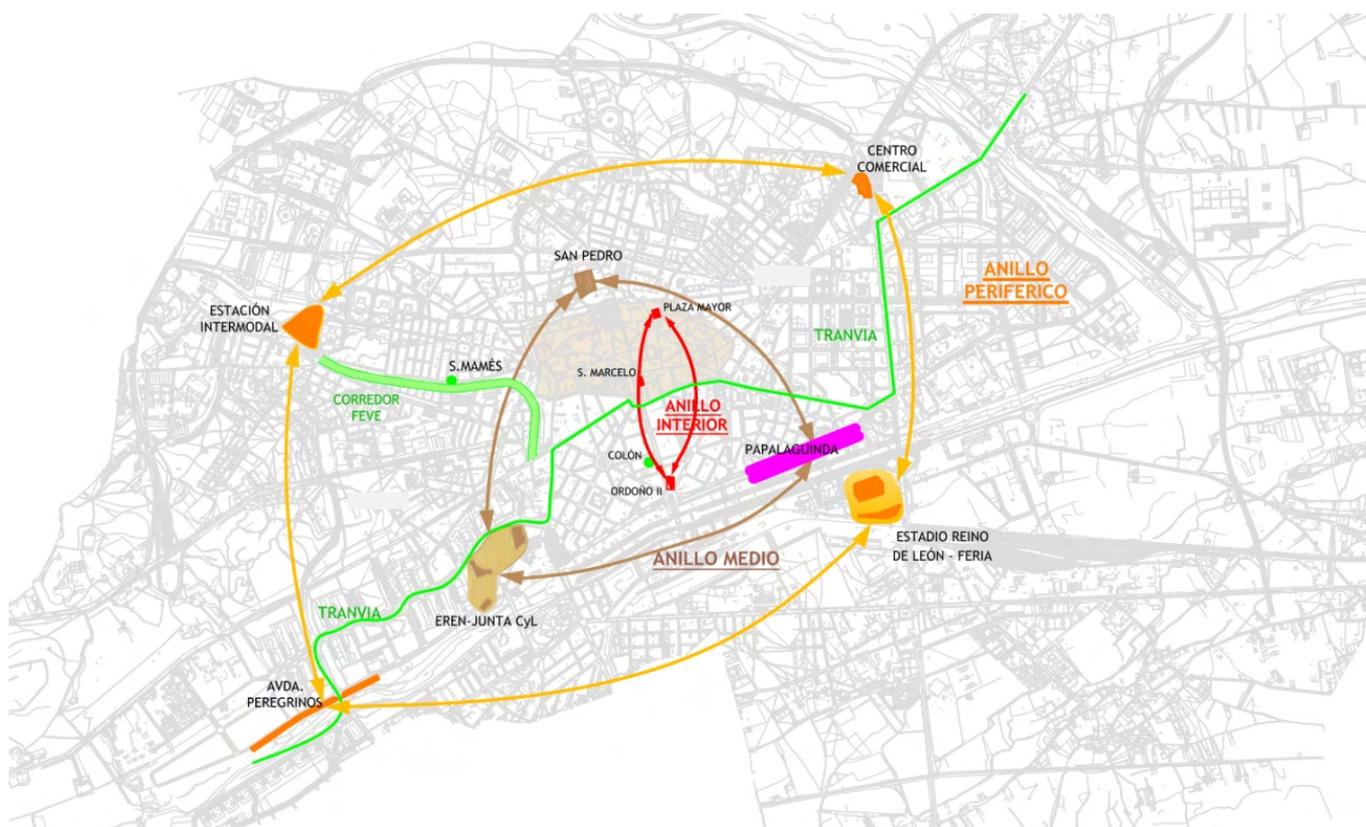
Plan Sectorial de Aparcamiento.

OBJETIVOS

- Conectividad entre modos.
- Reducir la ilegalidad.
- Liberar espacio en viario.
- Proveer de aparcamiento al residente.
- Disponer aparcamiento temporal favoreciendo la actividad comercial de la ciudad (carga y descarga).
- Reducir disponibilidad para desplazamientos pendulares cotidianos.

MEDIDAS

- ANILLO INTERIOR: aparcamientos de rotación existentes.
- ANILLO MEDIO: aparcamientos existentes de larga estancia.
- ANILLO EXTERIOR propuesta de 4 nuevos aparcamientos en puntos clave (Universidad, Estadio, Centro Comercial, Avda. Peregrinos).



Plan Sectorial de Red Viaria y Transporte Privado.

OBJETIVOS

Conectividad de la red, "expulsar hacia exterior".

Canalización de los tráficos entre barrios por vías principales.

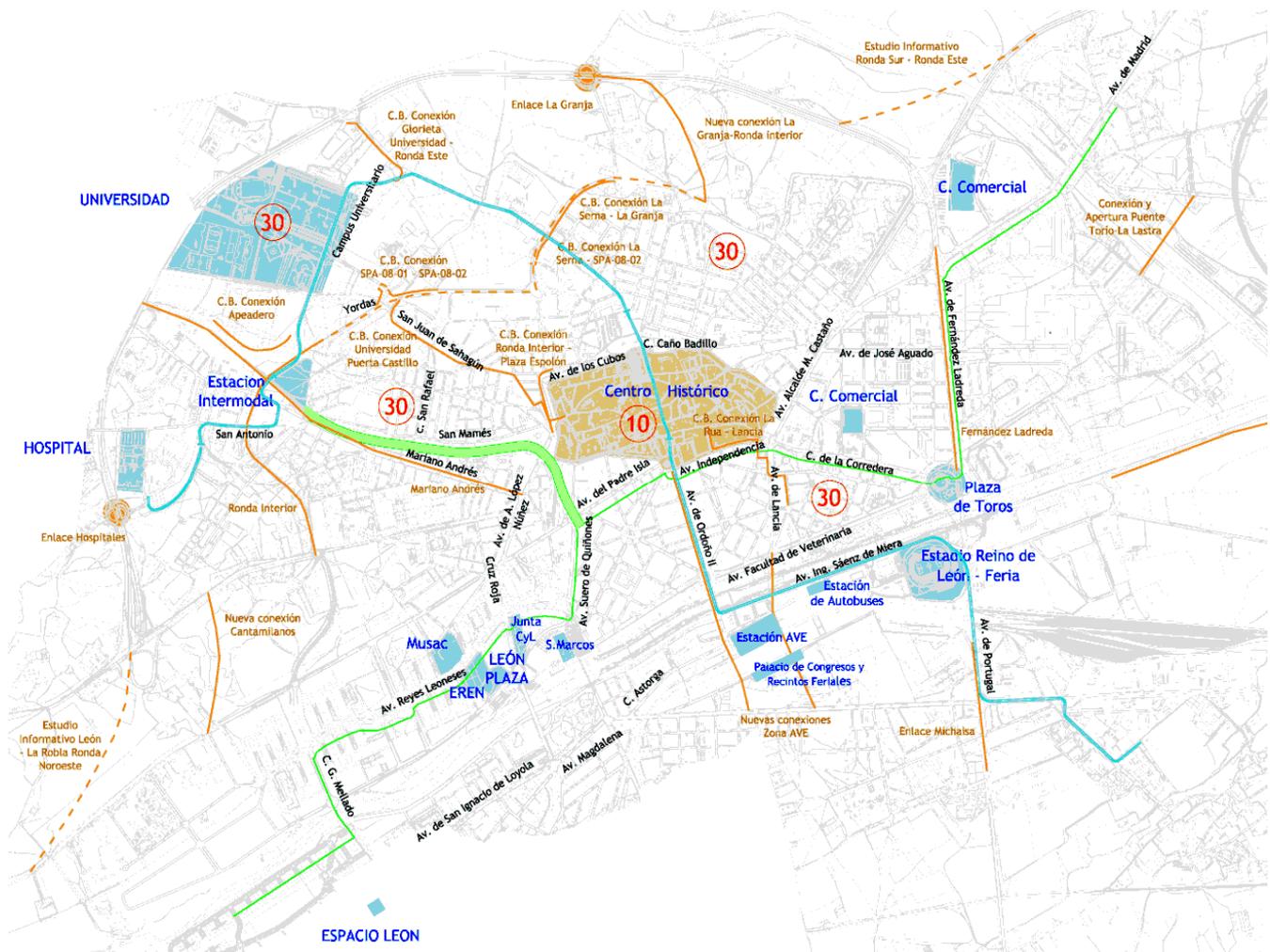
Seguridad: garantizar la seguridad de peatones y ciclistas, es imprescindible la regulación de la velocidad.

MEDIDAS

Compleción de las rondas.

Nuevas conexiones viarias.

Creación de itinerarios ciclistas, zonas 30 en barrios residenciales y zona 10 en el centro histórico.



Plan Sectorial de Transporte en Bicicleta.

El principal objetivo es integrar la bicicleta como medio de transporte competitivo y seguro en el sistema urbano de movilidad y en la conciencia ciudadana. Se proponen una serie de medidas mínimas:

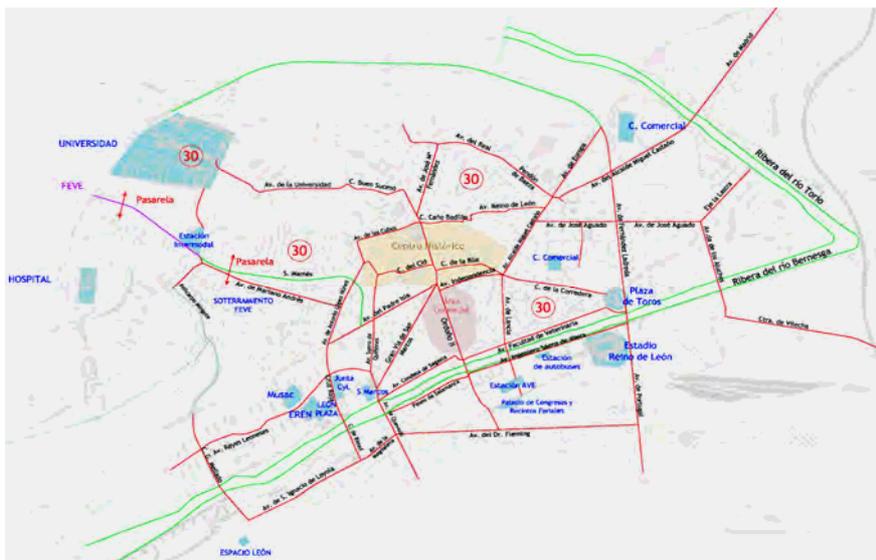
- Extensión del servicio de préstamo de bicicletas.
- Calmado de tráfico y coexistencia vehículo-bici.
- Creación de carriles bici donde la dimensión de la vía lo permita.
- Dotación de aparcabicis a lo largo de la ciudad.

Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.

Su objetivo es conseguir una red específica para movilidad a pie efectiva, con criterios de continuidad, calidad urbana y universalidad para llegar a todo el territorio.

Se proponen tres tipos de ejes:

- **Ejes de actividad principales.** Estructuran la movilidad peatonal en el medio recorrido (ampliación de aceras, acondicionamiento de encuentros con tratamientos de continuidad para viandantes, así como su integración en espacios verdes y de coexistencia).
- **Corredores verdes.** Dan continuidad a parques forestales y áreas verdes (ribera de los ríos Bernesga y Torio). Se trata de movilidad relacionada con el ocio.
- **Centros y ejes peatonales de barrio,** para la movilidad cercana. Aseguran la autonomía de peatones especiales (personas mayores, niños, personas con movilidad reducida,...).



El PMUS prevé además varios **planes especiales para la intervención y mejora global** en todos los ámbitos de la movilidad en el municipio:

- Plan especial de creación de una oficina municipal de Movilidad Sostenible (gestión de la movilidad y del transporte).
- Plan especial de movilidad a centros atractores. (Plan integral de transporte a centros de Trabajo).
- Plan especial de accesibilidad para todos (eliminación de barreras).
- Plan especial de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible.
- Plan estratégico de seguridad vial. (Constituye un plan transversal con todos los demás cuyo objetivo es reducir la siniestralidad y mejorar la seguridad en la movilidad.)

1.2. Integración urbana del sistema ferroviario

El sistema ferroviario es sin duda un elemento fundamental en el marco de la ciudad de León. En primer lugar porque como infraestructura es posiblemente la barrera que más limita las ocupaciones urbanísticas por el occidente de León. Esta limitación, que tuvo su momento histórico positivo para el desarrollo de la ciudad, actúa negativamente cuando se han alcanzado unos niveles de consolidación urbana en sus márgenes y unos niveles de interrelación metropolitana como los actualmente existentes. Así, todo el actual trazado ferroviario en su discurrir por el término municipal de León aparece como un elemento fuertemente disgregador y fraccionador de las funcionalidades y desarrollo urbano.

León dispone de **dos subsistemas ferroviarios** y por tanto dos elementos a integrar. Por un lado el ferrocarril de ancho ibérico (**RENFE**) y por otro el ferrocarril de vía estrecha (**FEVE**).

Desde el año 2000 se han venido realizando esfuerzos para conseguir la integración de ambos subsistemas en la trama urbana.

RENFE

En sus primeras fases se proponía rehundir las vías ya que parecía inviable el soterramiento completo, creando puentes sobre la infraestructura que enlazaran ambos lados. Sin embargo la propuesta final sí que incluye el **soterramiento**, eliminando el paso a nivel existente en el Crucero (el único que aún quedaba en el interior de la ciudad) así como la configuración de un **intercambiador modal** uniendo la estación de tren con la estación de autobuses.

El 6 de noviembre de 2002 se suscribió un **convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y los Ayuntamientos de León y San Andrés del Rabanedo**, con el objeto de llevar a cabo la integración urbanística de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad en dichos municipios. En 2003 todas las administraciones implicadas constituyeron la Sociedad "León Alta Velocidad", con el objetivo de conseguir el impulso, gestión y financiación de todas aquellas obras necesarias para la incorporación de las instalaciones de la ciudad de León a la futura red de Alta Velocidad, pero también para alcanzar la integración urbana de este medio de transporte tanto en el municipio de León como en el cercano de San Andrés. Dicha sociedad ha sido disuelta en 2012, por entenderse que es necesario redefinir el escenario del actual proyecto global con una postura más realista, para lograr una contención del gasto y evitar el derroche presupuestario, manteniéndose vigentes sin embargo sus objetivos.

León Alta Velocidad elaboró el " **Plan Regional de Ámbito Territorial para la planificación de la ordenación de las actuaciones urbanísticas derivadas de la implantación de las nuevas infraestructuras y equipamientos ferroviarios en León, San Andrés del Rabanedo, Santovenia de la Valdoncina, Onzonilla y Vega de Infanzones**", aprobado por Decreto 29/2010, de 22 de julio, de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León. El objeto de este Plan Regional es el de resolver la implantación territorial y la integración urbanística de la nueva infraestructura ferroviaria de alta velocidad en la ciudad de León y en los municipios colindantes afectados, así como la renovación y modernización urbana de las zonas afectadas mediante su transformación y el traslado de algunas instalaciones ferroviarias fuera del medio urbano, reubicándolas en terrenos aptos para su uso.



Hasta ahora se han ejecutado parte de las obras de integración, sin embargo, aún no se ha hecho efectivo el soterramiento. Las obras más importantes llevadas a cabo son: la eliminación del paso a nivel del Crucero, la creación de un bypass para evitar que las mercancías entren en la ciudad y la continuación de la calle Ordoño II, uno de los principales ejes viarios del centro de la ciudad. Se ha construido también una estación provisional en las proximidades de la estación de autobuses, de manera que se facilite el cambio modal.

FEVE

Este subsistema de comunicaciones debe considerarse en una doble vertiente: como infraestructura apta, sin existiese en un futuro demanda suficiente, para un **transporte de tipo urbano**, como mucho metropolitano (tipo tren-tram), pero sobre todo como

modo de **transporte de cercanías**; y finalmente como **infraestructura de potencialidad turística** basada en sus valores etnográficos y socioculturales.

La integración en un inicio pretendía la conversión del tramo urbano ferroviario en un tranvía, pero los estudios de viabilidad no resultaron favorables, optando finalmente FEVE por un modelo ferroviario de tren-tram. Debe señalarse que las acciones a desarrollar dentro de este sistema ferroviario se encuentran encuadradas dentro del denominado "**Convenio marco para la integración de la línea de FEVE en la ciudad de León**", suscrito con fecha 6 de Febrero de 2010 entre el Ministerio de Fomento, el Ente Público "Ferrocarriles de Vía Estrecha" (FEVE) y el propio Ayuntamiento de la ciudad, posibilitando ciertas acciones necesarias para la integración urbana de este modo de transporte, tanto en el ámbito urbanístico como en el resto de los campos. La mayor parte de la traza ferroviaria se dispondría en rasante, facilitando la conectividad transversal de los barrios que atraviesa. FEVE opta finalmente por un modelo ferroviario del tipo TREN-TRAM, compatible con estos objetivos de integración urbana.

Además de las obras en la propia vía de ferrocarril y de los terrenos afectados por las modificaciones de la traza, se han desarrollado una serie de trabajos de reurbanización en el entorno inmediato para garantizar la integración global del conjunto en la ciudad.



Las actuaciones llevadas a cabo para la correcta integración del nuevo tren-tram en la ciudad, atienden a las normativas de seguridad ferroviaria y accesibilidad y buscan una limpieza y mantenimiento razonables, así como la eliminación de los espacios residuales en los entornos urbanos. Se muestran a continuación las principales intervenciones en la traza ferroviaria:

- Estación de Matallana y entorno (reforma de los andenes, conexión con el espacio vías, etc.).

- Diseño del encuentro de la traza ferroviaria con la calle Bilbao, centro de transformación integrado.
- Conexión, peatonal y rodada, entre las calles Ramón y Cajal y Álvaro López Núñez, nuevo espacio público estancial, diseño y ejecución de elementos de protección en los viaductos.
- Mejora en el acceso al patio y ejecución de un nuevo cerramiento en el Colegio Hermanos Maristas.
- Cruces en el tramo desde el parque de San Mamés a Juan de Austria. Actuaciones de mejora en el parque de San Mamés, incorporando una conexión rodada entre el barrio de las Ventas y el de San Mamés.
- Diseño y reurbanización de la plaza Juan de Austria (plaza en dos niveles dividida por las vías).
- Diseño de barandillas y elementos de cerrajería traza general, así como de las paradas.
- Accesos a andenes y resolución del desnivel existente entre la calle Compludo y la traza.
- Cruce rodado en calle Peligros y conexión de los andenes con la calle Dueñas.
- Resolución de la urbanización del encuentro de la traza con el parque existente al final de la calle Nocedo y con la urbanización existente en el sector Universidad. Cruces de conexión entre el barrio de la Asunción y el sector Universidad.

Además, el Ayuntamiento de León desde sus servicios de infraestructuras ha facilitado la conexión a las redes e infraestructuras urbanas existentes.

1.3. León te presta la bici

El Ayuntamiento de León, mediante colaboración con el Ente Regional de la Energía de Castilla y León, el IDAE y el Ministerio de Fomento, ha implantado un sistema de préstamo de bicicletas en el marco del Plan de Acción de 2006 de la Estrategia de Eficiencia Energética en España y del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) de los años 2009 y 2010. El servicio "León te presta la bici" entró en funcionamiento en la primavera de 2007. Se han instalado sistemas avanzados e innovadores de préstamo y diseño urbano en el centro de la ciudad, que ponen a disposición de los ciudadanos una bicicleta de forma gratuita. Durante los últimos años estos puntos se han incrementado considerablemente, existiendo ya 20 puestos de préstamo y 200 bicicletas en calle.

Las principales ventajas de "León te presta la bici" son:

- Reducción del ruido y de las emisiones contaminantes.
- Mejora el grado de ocupación del espacio público urbano.
- Mejora del grado de abastecimiento energético de la ciudad.
- Mejora de la salud y el bienestar de los usuarios.
- Preservación del patrimonio histórico.



Se han hecho cálculos de lo que supondría el uso de una bicicleta en León en lugar del vehículo particular, teniendo en cuenta cuatro trayectos al día de unos 2,5 km por trayecto, se ahorrarían 180 litros de gasolina, se reduciría la emisión de CO₂ en 495 kg/año, se reduciría en un 98 % el riesgo de inducir un accidente y en un 92 % la ocupación del espacio público para un mejor uso del mismo.

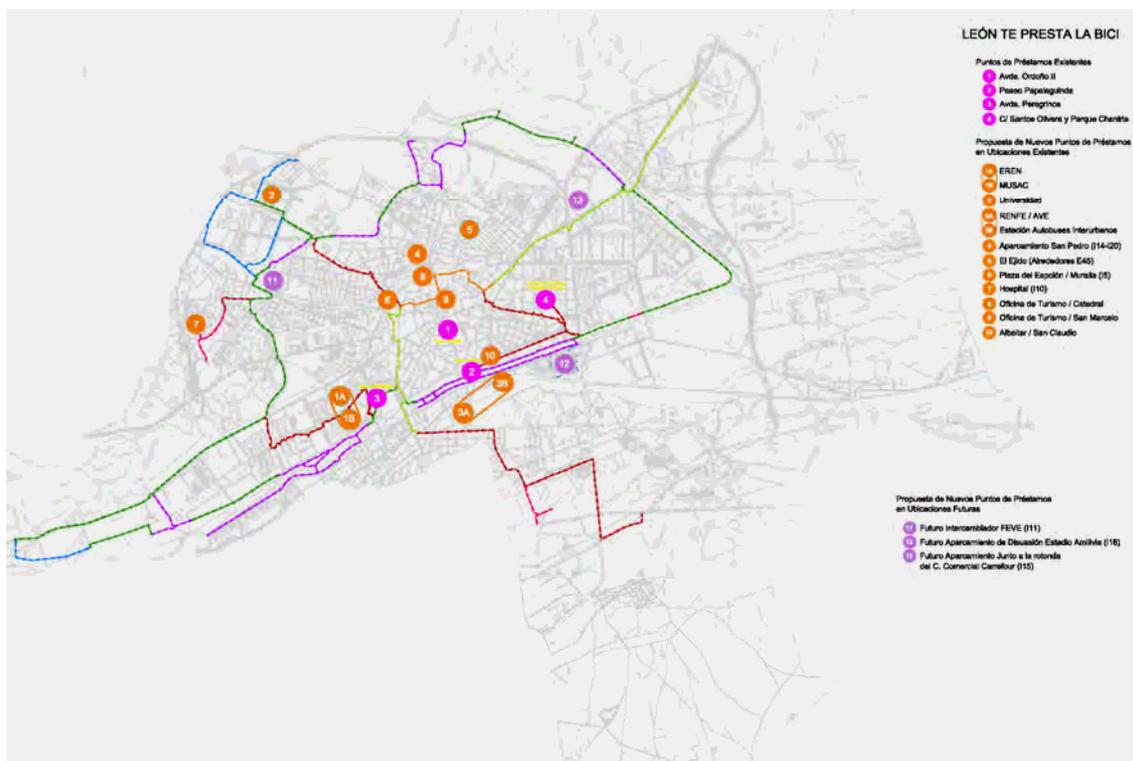
Para hacer uso del servicio es necesario disponer de la tarjeta de transporte del Ayuntamiento, estando previsto que en un futuro pueda facilitar otros trámites como el pago de transporte público urbano. Las bicicletas pueden ser usadas todo el año por todos los residentes durante tres horas seguidas y se pueden recoger y devolver en cualquiera de los puntos previstos.

El servicio se completa con un sistema de aparcamiento de bicicletas con marquesinas que integran los anclajes y la conexión a la red de control de usuarios. Su difusión se hizo con una importante campaña publicitaria que incluía la distribución de elementos promocionales, trípticos, carteles, reflectantes, cursos y campañas de formación vial, etc.

En 2007 se pusieron en funcionamiento 4 puntos de préstamo: Papalaguinda, Chantre, Ordoño y Junta de Castilla y León.

En 2010 se pusieron en funcionamiento 16 nuevos puntos de préstamo: Cafetería Central en el Campus Universitario, Cafetería de Industriales en el Campus Universitario, Calle San Juan de Sahagún, Plaza de VÍAS en Padre Isla, Calle Covadonga-Albeitar, Estación de ferrocarril de Renfe, Estación de autobuses, Centro Cívico León Oeste, EREN-Centro Comercial, enfrente del MUSAC, Centro de idiomas de la Universidad, Piscinas del Ejido, San Marcelo, Aparcamiento de San Pedro, Plaza de Santo Martino, Mariano Andrés, plaza de San Juan de Sahagún y Centro comercial del Área 17.

En 2012 se acordó con el municipio colindante de Villaquilambre la utilización conjunta de los ciudadanos de ambos municipios del sistema de préstamo, quedando 4 nuevos puntos de préstamo abiertos en su término municipal: Ayuntamiento de Villaquilambre, centro Cívico de Navatejera, casa de Cultura de Villaquilambre y Polideportivo de Navatejera.



1.4. Premios de la ciudad en materia de movilidad

PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS INTERNACIONALES

IX CONCURSO INTERNACIONAL DE BUENAS PRÁCTICAS DE DUBÁI

La Organización de Naciones Unidas convocó en febrero de 2012 el IX Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Dubái, en su ánimo de elevar la conciencia de la sociedad a mejorar las políticas dirigidas a incrementar la calidad de vida de los ciudadanos desde la perspectiva del desarrollo sostenible, de acuerdo con los principios establecidos en la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II) y la Declaración de Dubái, ratificados con motivo de la Sesión Especial de la Asamblea General de Naciones Unidas (Estambul + 5) celebrada en Junio de 2001 con el objetivo de evaluar el desarrollo del programa Hábitat.

El Comité Técnico Asesor reunido en Dubái, en octubre de 2012, seleccionó la Buena Práctica presentada por el Ayuntamiento de León, **“Proyecto de accesibilidad universal mediante la colocación de un sistema sonoro de semaforización con mando a distancia para personas ciegas o con deficiencia visual”**, para formar parte de la Base de Datos de Buenas Prácticas de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, Habitat.

VIII CONCURSO INTERNACIONAL DE BUENAS PRÁCTICAS DE DUBÁI

La Organización de Naciones Unidas convocó en febrero de 2010 el VIII Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Dubái, en su ánimo de elevar la conciencia de la sociedad a mejorar las políticas dirigidas a incrementar la calidad de vida de los ciudadanos desde la perspectiva del desarrollo sostenible, de acuerdo con los principios establecidos en la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II) y la Declaración de Dubái, ratificados con motivo de la Sesión Especial de la Asamblea General de Naciones Unidas (Estambul + 5) celebrada en Junio de 2001 con el objetivo de evaluar el desarrollo del programa Hábitat.

Como culminación de casi un año de trabajo de validación y evaluación de Buenas Prácticas recibidas desde todo el mundo, el Comité Técnico Asesor reunido en Dubái, en octubre de 2010, seleccionó la Buena Práctica presentada por el Ayuntamiento de León, **“Creación de un Sistema Específico de Préstamo de Bicicletas en el Albergue de Peregrinos de la Ciudad de León”**, para formar parte de la Base de Datos de Buenas Prácticas de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, Habitat, que ya cuenta con casi 4.000 prácticas de 140 países, compiladas anualmente en los últimos catorce años.

PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS EUROPEOS

FINALISTA - PREMIO DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2012 - BRUSELAS

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea seleccionó a la ciudad de León como una de las diez finalistas al **Premio de la Semana Europea de la Movilidad 2012**, por las actividades y programación realizadas durante la misma entre los días 16 y 22 de septiembre.

FINALISTA - PREMIO DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2011 - BRUSELAS

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea seleccionó a la ciudad de León como una de las diez finalistas al **Premio de la Semana Europea de la Movilidad 2011**, por las actividades y programación realizadas durante la misma entre los días 16 y 22 de septiembre.

FINALISTA - PREMIO DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2010 - BRUSELAS

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea seleccionó a la ciudad de León como una de las diez finalistas al **Premio de la Semana Europea de la Movilidad 2010**, por las actividades y programación realizadas durante la misma entre los días 16 y 22 de septiembre. En la edición 2010 de la SEM, participaron 2.221 ciudades de 42 países.

ACCÉSIT - PREMIO DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2009 - BRUSELAS

El tribunal de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea para el Premio de la Semana Europea de la Movilidad 2009, seleccionó a la ciudad de León como una de las tres candidatas al galardón, por las actividades y programación realizadas durante la celebración del evento. El premio se falló en Bruselas el día 23 de marzo de 2010, resultando el municipio de León accésit y ganadora la ciudad sueca de Gävle. En 2009 participaron 2.181 ciudades europeas en la SEM 2009, lo que supuso una buena oportunidad para dar a conocer la ciudad de León a nivel europeo.

Asimismo, en el marco de las sesiones de trabajo llevadas a cabo durante la celebración de los premios, el Ayuntamiento de León fue invitado a dirigir una de ellas, para lo cual se dieron dos ponencias y se coordinó a sendos grupos de debate.

RECONOCIMIENTO - FORO CIVITAS

La iniciativa europea CiViTAS persigue que las ciudades europeas dispongan de un transporte más limpio y eficiente, mediante el apoyo a la implementación de estrategias de transporte urbano sostenible y su evaluación continua, que deben suponer una diferencia real para el bienestar de los ciudadanos europeos.

En este contexto, la ciudad de León se ha comprometido a introducir una política ambiciosa de transporte sostenible y este compromiso fue aprobado políticamente en la **"Declaración del Foro CiViTAS"**, que se firmó el día 12 de marzo de 2010. Igualmente, el Ayuntamiento de León se adhirió a la **Red CiViTAS España y Portugal**, CiViNET, el día 12 de marzo de 2010.

Como reconocimiento a las actuaciones en materia de movilidad sostenible llevadas a cabo en el municipio de León, la ciudad fue invitada a participar en el Foro CiViTAS España y Portugal que se celebró el día 14 de octubre de 2010 en Burgos donde se impartió una ponencia sobre las actuaciones desarrolladas en el municipio en materia de movilidad sostenible.

PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS NACIONALES

PRIMER PREMIO EN LA CATEGORÍA DE MOVILIDAD - III PREMIO A LAS BUENAS PRÁCTICAS LOCALES POR EL CLIMA EN MATERIA DE MOVILIDAD

En el marco de trabajo de la prevención de la contaminación y el cambio climático en un contexto general y dirigido a la sostenibilidad local, la FEMP convocó el III Premio a las Buenas Prácticas Locales por el Clima, en el que el Ayuntamiento de León resultó galardonado a propuesta del Comité Técnico Asesor en la categoría de Movilidad por la iniciativa denominada **"Obras de mejora de la seguridad vial y la movilidad urbana sostenible en la ciudad antigua, en el municipio de León"**. De las acciones realizadas, destacaron las que tienen que ver con la movilidad sostenible y que afectan a peatones, al uso de la bicicleta, a la restricción de la velocidad de los vehículos y al control de las plazas libres de aparcamiento.

RECONOCIMIENTO - NOVENO CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS DE LA FUNDACIÓN BIODIVERSIDAD

El Comité Hábitat Español, se sumó a la iniciativa de la Organización de Naciones Unidas planteando la convocatoria del IX Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Dubái, a través de su Grupo de Trabajo de Buenas Prácticas, con el fin de seleccionar las nominadas para el certamen, que integrarán, a su vez, el IX Catálogo Español de Buenas Prácticas. Puesto que el Ayuntamiento de León ha venido realizando una serie de actuaciones coherentes con los objetivos del Programa Hábitat, se presentó como Buena Práctica el **"Proyecto de accesibilidad universal mediante la colocación de un sistema sonoro de semaforización con mando a distancia para personas ciegas o con deficiencia visual"**, iniciativa que resultó elegida para integrar el IX Catálogo Español de Buenas Prácticas de la Fundación Biodiversidad.

RECONOCIMIENTO - BBPP MUNICIPALES DEL PLAN ESPAÑOL PARA EXTRANJEROS DE CASTILLA Y LEÓN

El Plan de Español para Extranjeros de Castilla y León señala la necesidad de trabajar en la mejora de la oferta que la Comunidad realiza a los estudiantes extranjeros teniendo los municipios un papel clave en la competitividad del sector del español para extranjeros, disponiendo de una excelente oportunidad para reforzar la posición comercial de los centros que atraen estudiantes de español. Dentro del Plan de Acción 2010-2011, el Manual de Buenas Prácticas Municipales de Atención a Estudiantes Extranjeros es la herramienta que actúa como marco de referencia a la actuación de los municipios, a través de las mejores prácticas y experiencias identificadas, siendo también un instrumento de trabajo para la colaboración local, y un medio adicional de difusión y promoción.

El Ayuntamiento de León, como municipio referente en movilidad sostenible, fue elegido para formar parte del **Manual de Buenas Prácticas por las actuaciones desarrolladas en transporte y movilidad**, e invitado a impartir una ponencia para mostrar a otros actores locales las actuaciones acometidas en el municipio en materia de movilidad.

1.5. Plan de Movilidad a Colegios. PTT CEIP Ponce de León

En las últimas décadas el parque automovilístico ha experimentado un gran aumento como consecuencia del desarrollo urbanístico, provocando que los desplazamientos cotidianos sean de mayor recorrido y poniéndose en peligro la sostenibilidad económica, social y ambiental.

Con el término movilidad se hace referencia a los desplazamientos, así como al modo en que éstos se realizan. En la actualidad, la movilidad insostenible presenta numerosas problemáticas asociadas al elevado tráfico, esto se da principalmente en los trayectos obligados (como los traslados desde el domicilio al puesto de trabajo), contribuyendo a incrementar el consumo energético, las emisiones de gases de efecto invernadero, los niveles de contaminación y la siniestralidad. Todas estas consecuencias conforman las causas para establecer Planes de Movilidad Sostenible.

En el Plan de Transporte y Movilidad Sostenible del colegio público de educación infantil y primaria (CEIP) Ponce de León se han analizado los desplazamientos de profesorado, trabajadores/as y alumnos/as de dicho centro, con el objeto de diseñar un modelo que apueste por la eficiencia energética y medioambiental. En el desarrollo del mismo se hace prioritaria la implicación y concienciación de todos los destinatarios.

Los Planes de Movilidad se han financiado gracias a fondos europeos. Estos fondos se han distribuido en España, según la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética (E4) desarrollada por el IDAE, a los diferentes entes autonómicos encargados de su implantación, en Castilla y León el EREN.

OBJETIVOS

OBJETIVO PRINCIPAL

Conseguir que las personas del CEIP Ponce de León cambien su forma de desplazarse, efectuando un cambio hacia un mayor uso de los modos de transporte sostenibles en detrimento del uso del vehículo privado con baja ocupación.

OBJETIVOS GENERALES

1. Estudiar la modalidad actual de los desplazamientos e informar sobre las consecuencias de la utilización excesiva del transporte privado.
2. Concienciar hacia el uso de vehículos energéticamente más eficientes.
3. Proporcionar acciones de desplazamientos sostenibles.
4. Mejorar la accesibilidad al centro escolar.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Reducir los desplazamientos individuales en coche.
2. Incentivar el uso compartido del coche entre los integrantes del centro.
3. Concienciar a los alumnos/as de la importancia de la movilidad sostenible.
4. Mejorar la oferta del transporte público en los accesos al centro.
5. Mejorar la calidad de vida de trabajadores/as y profesorado, acomodando sus horarios laborales a la realidad familiar.

CONCLUSIONES

La modalidad en los transportes que presentan trabajadores/as y profesorado del centro, denota un elevado uso del transporte privado. Bien es cierto que la mayoría acuden caminado, no obstante, el hecho de que el uso del coche sea elevado, incrementa los consumos energéticos de este grupo.

Los alumnos/as de todos los grupos de edades presentan una movilidad muy similar. La gran mayoría acuden al centro escolar caminando debido a la proximidad de sus hogares. El uso del vehículo privado está destinado a los padres y madres que después de dejar a sus hijos/as en el colegio, utilizan el coche para acudir al trabajo. El coche aporta la flexibilidad y compatibilidad de horarios necesaria a la hora de compaginar ambos trayectos.

En ambos colectivos, tanto alumnos/as como trabajadores/as y profesorado, el uso de otros medios de transporte como la bicicleta o el transporte público, no están fuertemente arraigados. Se deben implantar acciones que fomenten el uso de estos transportes sostenibles, en detrimento del vehículo privado.

Los consumos energéticos del profesorado y trabajadores/as son elevados, debido a las distancias recorridas y a las características de los vehículos privados utilizados. Una reducción de los desplazamientos en coche estaría directamente relacionada con una disminución tanto en los consumos energéticos, como en las emisiones de CO₂.

Los consumos energéticos de los alumnos/as de los diferentes cursos estudiados presentan unos valores muy aproximados. Estos datos son debidos a la similitud que presentan en los desplazamientos. El consumo mínimo en los tres grupos lo presentan los alumnos/as de 4º a 6º ya que son los alumnos/as que mayor eficiencia adquiere, debido al amplio porcentaje de desplazamientos a pie.



1.6. Plan de Transporte a Centros de Actividad. PTT edificio Ordoño II

Los **Planes integrales de Transporte a Centros de Trabajo y de Estudio** (PTTE), según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía, en adelante IDAE, se inscriben dentro de las medidas conocidas como gestión de la demanda de la movilidad, es decir, actuaciones destinadas a lograr que los ciudadanos modifiquen sus hábitos de movilidad a gran escala, utilizando para ello una serie de alternativas válidas, reales y atractivas que provoquen esos cambios. Se trata, en definitiva, de favorecer el uso más racional del coche y los modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, los viajes a pie, en bicicleta, etc.

Tras la aprobación del Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4), y con el fin de actuar sobre la movilidad domicilio - lugar de trabajo/estudios para conseguir cambios importantes en el reparto modal, con una mayor participación de los medios más eficientes de transporte en detrimento de la utilización del uso del vehículo privado con baja ocupación, se contempló como una de sus medidas prioritarias la implantación de Planes de Transporte en todas las empresas y centros de actividad de más de 200 trabajadores.

Por su parte, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), estableció entre sus prioridades el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en los ámbitos urbanos y metropolitanos, e igualmente el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión recogió los planes de transporte en centros de actividad como medidas a fomentar para frenar el fuerte crecimiento de las emisiones de CO₂ en el sector del transporte, y así cumplir con los objetivos de emisiones marcados en el mencionado Plan.

En Castilla y León el Ente Público Regional de la Energía de Castilla y León, EREN, en colaboración con el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía, IDAE, impulsó el desarrollo de estos Planes, a través de estudios y financiación de los mismos.

OBJETIVOS

TRANSPORTE

Cambio modal, reducción del uso del vehículo privado en un porcentaje determinado, reducción del tiempo de viaje.

ENERGÉTICOS

Reducción de consumos y sustitución de carburantes.

MEDIOAMBIENTALES

Reducción de emisiones de CO₂ y contaminantes.

ECONÓMICOS

Racionalización del uso de modos de transporte.

SOCIALES

Seguridad vial, salud, inclusión social.

CONCLUSIONES

RESULTADOS PRINCIPALES DE LA ENCUESTA

El modo de acceso mayoritario observado fue el modo a pie con un 42% de los trabajadores declarando éste como su modo principal de acceso al edificio. El siguiente modo en porcentaje de uso fue el vehículo privado con un 39% de los trabajadores declarándolo como su modo de acceso al edificio municipal de Ordoño II. Los porcentajes en ambos modos son muy similares y recogen el 81% de la movilidad al centro de trabajo, lo que lleva a que el resto de los modos sean marginales.

Un objetivo debería ser que la preponderancia del desplazamiento a pie no se perdiera y que el desplazamiento en el vehículo privado disminuyese, revisando las alternativas y la disposición a cambiar modos.

El uso del transporte público como el autobús urbano, interurbano y tren tuvo un porcentaje del 17% pero, a diferencia del muy positivo uso mayoritario del modo caminar, el uso en el edificio del otro modo suave, la bicicleta, fue nulo. Esto llevó a la reflexión de que cualesquiera que fueran las medidas implantadas hasta la fecha para impulsar la movilidad en bicicleta, no surtieron efecto entre la plantilla de trabajadores del edificio de Ordoño II. Es por ello que se puso a disposición del personal municipal una serie de bicicletas para su uso en los desplazamientos y salidas en comisión de servicio.

Una reflexión sobre los motivos del reparto modal expuesto arriba se puede encontrar en que el tiempo y la distancia de desplazamiento al centro de trabajo son de forma mayoritaria muy favorables a un desplazamiento a pie, ya que la mayoría de ellos han mostrado ser de menos de 15 minutos y de menos de 3 Km. Nada menos que un tercio de los desplazamientos resultaron ser de menos de un Km a lo que si se suman el 53% de los que declararon entre 1 y 3 Km, supone que el 86% de los desplazamientos eran de menos de 3 Km.

En términos de tiempo se puede destacar el muy positivo dato de la duración del 57% de los desplazamientos, que ha demostrado ser menor de 15 minutos. Si se suman los viajes declarados entre 15 y 30 minutos, nada menos que el 95,5% de los viajes resultaron ser de menos de 30 minutos.

En este punto, se ha de tener en cuenta que no hay una relación directa del tiempo de viaje y la utilización del vehículo privado. Es decir, el 39% de uso del coche no está en relación directa con el 38,5% de los viajes de una duración de entre 15 y 30 minutos. Precisamente, quienes declararon utilizar el vehículo privado destacaron la rapidez como un motivo para su uso y los que declararon caminar estaban dispuestos a usar un poco más de tiempo en el desplazamiento por las razones obvias de caminar para hacer algo de ejercicio, no usar el coche y así no incurrir en costes de gasolina y aparcamiento, etc.

Abundando en el concepto de cercanía del centro de trabajo por los bajos tiempos de acceso al mismo y la escasa distancia recorrida, se puede aludir nuevamente al dato de concentración geográfica de los trabajadores.

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA

Los trabajadores del Edificio de Ordoño II provienen todos de 15 códigos postales y de las respectivas zonas en las que esta información se ha tratado geográficamente. Pero además, cuatro de esos códigos mostraron reunir al 50% de las personas encuestadas.



PUESTO DE PRÉSTAMO DE BICIS JUNTO AL EDIFICIO MUNICIPAL DE ORDOÑO II

1.7. Plan de movilidad de la Universidad de León. PTT ULE

La movilidad obligada, es decir, los viajes cotidianos por razón de trabajo o estudios sigue unas pautas muy poco sostenibles, contribuyendo a incrementar los consumos energéticos, las emisiones de gases de efecto invernadero y los niveles de contaminación atmosférica y acústica en nuestras ciudades. Igualmente, esta movilidad favorece el crecimiento de la exclusión social y territorial, y supone importantes pérdidas económicas en forma de congestión circulatoria, absentismo laboral e impuntualidad, además de una elevada siniestralidad *in itinere*.

En este contexto, con los planes de transporte, se pretende conseguir cambios importantes en el reparto modal de los desplazamientos, con una mayor participación de los medios más eficientes de transporte en detrimento de la utilización del uso del vehículo privado con baja ocupación. La Universidad de León está presente con sus campus de León y Ponferrada, las dos principales ciudades de la provincia.

En León capital, los edificios y terrenos de la Universidad se encuentran distribuidos por toda la ciudad, aunque con una concentración mayoritaria en el Campus de Vegazana o zona de Universidad, que es como se conoce al barrio en el que está inscrito este campus.

OBJETIVOS

OBJETIVO PRINCIPAL

El objetivo principal perseguido con la elaboración del Plan de transporte-movilidad de la Universidad de León es hacer todo lo posible para mitigar los impactos negativos derivados del transporte generado por las actividades desarrolladas a lo largo de los campus. Esto se apoyará en políticas que aseguren que todos los aspectos de su trabajo que tienen un impacto en el transporte se realizarán de una forma sostenible.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Además del objetivo principal y como objetivos derivados, el Plan de transporte de la Universidad de León persigue:

La promoción del uso de medios de transporte sostenible para los desplazamientos de todos los grupos relacionados con la Universidad (estudiantes, profesorado, trabajadores, etc.).

La implementación de medidas que incentiven el uso de modos de transporte más sostenible en desplazamientos habituales a la Universidad o instalaciones complementarias a su funcionamiento.

La organización y coordinación con toda la comunidad educativa.

La difusión pública del proyecto con el fin de promocionarlo.

La preparación de informes sobre el progreso de estas medidas que detalle lo acontecido y que permita el desarrollo de este Plan de transporte y movilidad y su éxito a largo plazo.

CONCLUSIONES

CAMPUS DE VEGAZANA

Este campus se originó en una finca situada a la altura del Km 3 de la carretera de Santander, denominada "Vega" o "Huerta del Obispo", que restaba como reliquia de las antiguas propiedades del Obispo de León que quedaban en torno a la capital junto al pueblo de Villaobispo de las Regueras. La extensión inicial de la finca era de 24,7 Has. A ella se añadieron otras parcelas, más los accesos desde el barrio de La Palomera. La entrada inicial desde el barrio de San Mamés, por los prados de La Palomera, sirvió para que, al principio, se denominara de este modo al campus, que recuperó finalmente el topónimo que actualmente lo designa: Vegazana. El Campus de Vegazana, en sus comienzos, era una zona urbanizada separada de la ciudad y rodeada de campos. En la actualidad el campus ha crecido y los campos verdes han dado paso a una zona que se va urbanizando paulatinamente y que poco a poco va cosiendo" la ciudad en términos de continuidad urbanística.

Al Campus de Vegazana de la Universidad de León se puede acceder en autobús interurbano concesionado por la Junta de Castilla y León, además de con una serie de líneas de ALESA, concesionaria del transporte público urbano de la ciudad de León. Este campus tiene un acceso por carretera adecuado. Por encontrarse muy próximo a la ronda de circunvalación y en un área de urbanización en desarrollo, reúne dos tipologías de calle de acceso: una de un carril por sentido y otra de mayor capacidad con dos carriles por sentido.

El acceso peatonal a las diferentes localizaciones de la Universidad de León difiere entre el Campus de Vegazana en León y el resto. El campus se encuentra en una zona muy diferenciada del noroeste de la ciudad, rodeado por un área con una urbanización en desarrollo, lo que significa que tanto el acceso peatonal como en bicicleta se hace por zonas que todavía no han completado su urbanización lo que les confiere una menor calidad. En el futuro esto se revertirá a medida que se complete la urbanización y se sigan las directrices marcadas en los respectivos planes sectoriales y en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, de la ciudad de León.

Un elemento muy importante propulsor de la movilidad ciclista en la universidad es el sistema de préstamo de bicicletas que impulsan conjuntamente la Universidad y el Ente Regional de la Energía de Castilla y León, EREN. Este sistema se denomina UleBici (ulebici.unileon.es) y tiene como objetivo primordial incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos urbanos de los miembros de la Universidad de León.

Paralelo al objetivo de impulsar la bicicleta como medio de transporte, el hecho de prestar también un GPS junto con la bici permite realizar una toma de datos (en términos de rutas, distancias, hábitos, etc.) que en un futuro servirá para incorporar esta información al Plan de transporte de la Universidad además de involucrar a los usuarios y permitirles conocer dicha información de forma casi inmediata. Los puntos de préstamo en León son 3, en las Facultades de Filosofía, en la Casa del Estudiante en el Edificio Albéitar y en la ESTI Agraria. Las bicicletas a disposición de la comunidad universitaria son 156 en total de las cuales 114 están en León.

Como podría esperarse a priori, es el vehículo privado el modo de transporte principal utilizado por la comunidad universitaria para acceder a los campus. Así, acceden en coche el 53% de las personas, siendo el siguiente modo a pie, puesto que el grupo de los que caminan como su modo de transporte principal lo constituye el 26% de los miembros de la comunidad.

El transporte público se hace mayoritariamente en autobús urbano: el 14%. Los otros dos modos públicos: el interurbano y el tren alcanzan cada uno un humilde 1%. La bici reúne un porcentaje del 5%. Otro dato interesante que se desprende es el de la comparación de esta movilidad universitaria con la general en la ciudad de León ya que el porcentaje de desplazamientos a pie es el 64% para el total de los ciudadanos de León. Sin embargo el porcentaje de uso de la bici en el caso de la Universidad quintuplica el de la ciudad en conjunto.

Es reseñable que el 63% de los desplazamientos se cataloguen por debajo de los 3 Km. Puesto que el 17% están por debajo del Km, se explica el dato del 26% del modo a pie como principal, aunque deja un amplio margen de maniobra para cambiar hacia modos más sostenibles, entre aquellas personas que tienen menos de 3 Km de desplazamiento hasta la Universidad. Hay otro elemento a incorporar y es el mayoritario porcentaje de miembros del colectivo universitario que hace el trayecto hasta la Universidad y de vuelta dos veces al día: el 71%.



Vista aérea de los campus de León (izda.) y Ponferrada (Dcha.). Imágenes obtenidas de la página web de la ULE.

1.8. Proyecto europeo City Mobil 2

CityMobil2 es un proyecto de investigación y desarrollo tecnológico financiado por el Séptimo Programa Marco (FP7) de actividades de Investigación, Desarrollo Tecnológico, Innovación y Demostración de la Comisión Europea.

Los 47 socios participantes pertenecen a los siguientes países: Italia, Francia, Reino Unido, España, Bélgica, Alemania, Suiza, Finlandia, Grecia, Portugal, Holanda y USA.

Coordinador de proyecto

Centro di Ricerca sul Trasporto e la Logistica Sapienza, University of Rome (Italia).

Socios

Institut National de Recherche en Informatique et Automatique (Francia). Transportation Research Group, University of Southampton (Reino Unido). Groupe d'Etudes en Aménagement, Vallotton et Chanard (Suiza). European cities and regions networking for innovative transport solutions, POLIS (Bélgica). European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation (Bélgica). Institute of Studies for the Integration of Systems (Italia). Institute for transport studies, University of Leeds (Reino Unido). German Aerospace Centre (Alemania). Partners for Advanced Transportation Technology ITS, Berkeley PATH (USA). Comune di Reggio Calabria (Italia). Ingegneria dei Trasporti Srl (Italia). Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (Suiza). Swiss Federal Institute of Technology Lausanne (Suiza). **Autobuses Urbanos de León León S.A.U. ALESA (España)**. Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, INTA (España). Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (Francia). Vantaan kaupunki (Finlandia). Vantaan Innovaatioinstituutti Oy (Finlandia). Helsingin Seudun Liikenne, Helsinki Regional Transport Authority (Finlandia). Liikenteen turvallisuusvirasto (Finlandia). Liikennevirasto (Finlandia). Metropolia ammattikorkeakoulu Oy Metropolia (Finlandia). Region de Bruxelles Capital, Admin de l'Équipement et des Déplacements (Bélgica). STRATEC (Bélgica). Communauté d'Agglomération de La Rochelle (Francia). **Ayuntamiento de León (España)**. Ville de La Rochelle (Francia). Proxiway (Francia). Ecole d'Ingénieurs généralistes La Rochelle (Francia). Anaptyxiaki Etaireia Dimou Trikkaion, Anaptyxiaki Anonymi Etaireia Ota (Grecia). Institute of Communication and Computer Systems (Grecia). Comune di Oristano (Italia). Systematica SYS (Italia). ARST SpA (Italia). Click Utility Srl (Italia). Fundación Tecnalia Research & Innovation (España). NOVADAYS S.L. (España). European Organisation for Nuclear Research (Suiza). Comune di Milano (Italia). ATM SpA (Italia). GetThere Sustainable Mobility Solutions (Holanda). Robosoft advanced robotic solutions (Francia). Lohr Industrie (Francia). Yamaha Motor Europe (Holanda). MoveMile (Portugal). Induct (Francia).

Objetivos y antecedentes

El **objetivo general** del proyecto es **construir una plataforma piloto de sistemas autónomos de transporte terrestre, con el fin de que puedan ser puestos en marcha en diversos entornos urbanos europeos.**

El transporte con vehículos urbanos autónomos, ha demostrado poseer el potencial de atraer usuarios del vehículo privado en aquellas situaciones en que el transporte urbano convencional es menos eficiente: áreas periféricas disgregadas de ciudades de tamaño medio a grande, ciudades pequeñas o, en general, siempre que la demanda sea dispersa. Este transporte se desarrolla con vehículos autónomos eléctricos, de diferente capacidad de pasajeros, que disponen de un complejo sistema de control que hace que puedan funcionar a la demanda, con o sin conductor, previa fijación de las rutas gracias a un sistema GPS. Se trata de vehículos seguros que circulan a una velocidad preestablecida y que están diseñados para evitar cualquier tipo de impacto con otros vehículos, objetos y, lo que es más importante, con las personas.

Los proyectos llevados a cabo con anterioridad han destacado **dos barreras** que los sistemas autónomos de transporte han de sortear antes de ser comúnmente adoptados.

La primera, implica un **marco legal todavía incierto**, lo cual supone la segregación de estos sistemas y no permite que los vehículos autónomos circulen por las vías públicas.

La segunda, es la **cuantiosa inversión necesaria** para la instalación de los sistemas, si se compara con una red de autobuses convencional, lo cual obstaculiza la posibilidad de que sean implementados a pesar de que el ahorro en costes de operación haga que esta opción pueda ser la más conveniente.

En base a estos antecedentes, el Centro de Investigación del Transporte y la Logística de la Universidad 'La Sapienza' de Roma, ha promovido y coordinado la propuesta del proyecto **CityMobil2**, del que el Ayuntamiento de León forma parte como socio, con el objeto de acometer las barreras anteriormente citadas y eliminarlas. De esta forma, se pretende conseguir los siguientes **objetivos específicos**:

1. **Cambio del marco legal.** Se plantea generar un grupo de trabajo que englobe a los científicos que han contribuido al desarrollo tecnológico de los vehículos, a los fabricantes y operadores de los sistemas, a una serie de ciudades europeas y a las autoridades nacionales y expertos de cada país con competencias en la evaluación de la seguridad y la certificación de los sistemas autónomos de transporte. Este grupo trabajará para desarrollar una propuesta de Regulación que la Comisión Europea pueda adoptar para establecer el marco legal que permitirá la circulación de los vehículos autónomos en las carreteras europeas.

2. **Facilitar el proceso de implementación.** Se propone eliminar las dos principales incertidumbres que actualmente obstaculizan la implementación de los sistemas autónomos de transporte en las ciudades. La primera de ellas, supone la elección de un problema de movilidad a solucionar en cada ciudad y el lugar, así como determinar qué tipo de sistema autónomo es el más adecuado.

Duración del proyecto

36 meses, desde septiembre de 2012 hasta septiembre de 2015.

Enlace

<http://www.citymobil2.eu/en/>



1.9. PORTAL INTEGRRA

Antecedentes

En la actualidad, suele ser difícil para un viajero ocasional obtener información clara y precisa sobre su destino en lo referente al transporte pues, por una serie de razones, no está incluida en las guías de viaje y otras herramientas turísticas habituales. Esta limitación recae principalmente en los sistemas públicos de transporte, cuya forma de operación varía entre los diferentes países y, algunas veces, dentro del mismo territorio. Por ello, el **portal INTEGRRA** pretende facilitar los desplazamientos hacia, desde y a través de Europa, mediante modos de transporte sostenibles y colectivos. INTEGRRA aboga por conseguir una mayor interconectividad entre los sistemas de transporte así como por proporcionar una información más clara dentro de los centros regionales de transporte, tales como los aeropuertos, puertos marítimos, estaciones ferroviarias e intercambiadores modales.

Se trata de formar una red europea de autoridades públicas y privadas que mejore los sistemas públicos de transporte y las conexiones intermodales con el transporte interregional.

El portal es una de las **acciones del proyecto START** (cuyo consorcio está formado por países del Arco Atlántico), comprometido a mejorar la accesibilidad y la movilidad dentro de la región europea.

Coordinadores del portal

Instituto Supérieur de Engenharia de Lisboa ISEL (Portugal).

Mersey Travel (Reino Unido).

Ayuntamiento de Burgos (España).

École d'Ingénieurs Généraliste EIGSI de La Rochelle (Francia).

Socios

FRANCIA

Communauté Urbaine de Rochefort. Nantes Métropole Communauté Urbaine. Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Communauté Urbaine de Grand Poitiers. Grand Angoulême Agglomération. Communauté Urbaine de Le Choletais. Caen La Mer Communauté d'Agglomération. Brest Communauté Urbaine. Communauté d'Agglomération de Niort. Communauté Urbaine de Bordeaux. Offices de Tourisme de France. La Rochelle Tourisme. Région Bretagne. Agglomération Royan Atlantique. Communauté Urbaine de Caen. Mecatran. Région Basse Normandie. General Council La Charente Maritime. Departement Ille & Vilaine. Communauté d'Agglomération de Saintes.



IRLANDA

Údarás Náisiúnta Lompair National Transport Authority.

PORTUGAL

Transportes Públicos. Transportes, Inovação e Sistemas. Oramix Expert Services. Ourém Municipio. Municipio de Oeiras. Câmara Municipal de Lisboa. Municipio de Alcanema. Câmara Municipal de Torres Vedras. Municipio de Ferreira do Zêzere. Municipio de Entroncamento. Câmara Municipal de Águeda. Intermunicipal Community Médio Tejo. Horários do Funchal. EDP MOP Mobilidade Eléctrica.

REINO UNIDO

Transport and Travel Research Ltd.

ESPAÑA

Ayuntamiento de Palencia. Ayuntamiento de Irún. Ayuntamiento de Santander. Ajuntament de Sabadell. Ayuntamiento de Ponferrada. Ayuntamiento de Pamplona-Iruñeko Udala. Ayuntamiento de Murcia. Ayuntamiento de Madrid. **Ayuntamiento de León**. Ayuntamiento de Huesca. Ayuntamiento de Gijón. Ayuntamiento de Aranjuez. Oficina de Turismo y Convenciones Donostia-San Sebastián. d.bus.

BÉLGICA

Mobil ESEM.

Objetivos

El objetivo principal del portal consiste en facilitar y promover los desplazamientos en el espacio del Arco Atlántico mediante la utilización del transporte público y las soluciones que ofrece la movilidad sostenible. Se aspira a proporcionar apoyo al viajero antes, durante, e incluso después de su viaje, mediante la creación de sistemas de información perfeccionados y de la unificación de criterios en su viaje.

Puesta en marcha

Mayo de 2013.

Enlace

<http://www.integra-travel.eu/eng/>

Enlace proyecto START

<http://www.start-project.eu/en/Home.aspx>



1.10. Proyecto Europeo TIDE

Antecedentes

El proyecto europeo **TIDE** es una de las acciones de coordinación de la Dirección General de Investigación e Innovación de la Comisión Europea, financiadas por el Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo.

La misión principal del proyecto consiste en favorecer la cooperación europea y el intercambio de una quincena de medidas innovadoras de movilidad y transporte urbanos, así como conseguir establecer estas medidas como prácticas habituales de movilidad en las ciudades.

Las quince medidas innovadoras se engloban en cinco **grupos temáticos**:

- Modelos de financiación y de tarificación.
- Transporte no motorizado.
- Gestión de redes de tráfico.
- Vehículos eléctricos.
- Organización del transporte público.

Asimismo, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible constituirán un tema horizontal que integre las actividades de los grupos anteriores.

En el marco de cada uno de los cinco grupos temáticos se ha seleccionado, a su vez, un **Círculo de Ciudades Innovadoras**, a las que se han unido otras 53 ciudades de 23 países con el fin de aprender de su experiencia e intercambiar buenas prácticas y oportunidades. Las ciudades innovadoras son: Milán, Donostia-San Sebastián, Reading, Rotterdam, Budapest, Gante, Huesca, Aalborg, Craiova, Lyon, Roma, Barcelona, Tampere, Bolonia y Vilnius.

En este contexto, la ciudad de León ha sido elegida para unirse al grupo de Movilidad Eléctrica, cuya ciudad innovadora leader es Rotterdam.

Coordinador del proyecto

POLIS European cities and regions networking for innovative transport solutions (Bélgica).

Socios

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (Alemania).

EUROCITIES (Bélgica).

WSP Analysis & Strategy (Suecia).

Transportation Research Group, University of Southampton (Reino Unido).

Fraunhofer-Gesellschaft IAO (Alemania).

University of Gdansk (Polonia).

Reading Borough Council (Reino Unido).

Rotterdam (Holanda).

Donostia-San Sebastián (España).

BKK Budapesti Közlekedési Központ (Hungría).

Milán (Italia).

Wuppertal Institute (Alemania).

Objetivos del grupo de Movilidad Eléctrica

Las Ciudades participantes en el grupo de Movilidad Eléctrica, entre las cuales se encuentra León, conocerán las últimas innovaciones en materia de transporte sostenible en Europa, así como la manera de transferir buenas prácticas y conocimiento entre ciudades. De la misma forma, se beneficiarán de la experiencia adquirida por otras ciudades más avanzadas en aspectos de movilidad eléctrica.

La movilidad eléctrica ha demostrado proporcionar soluciones adecuadas para reducir las emisiones contaminantes y de ruido a nivel local, y puede ser un importante componente de las estrategias de transporte sostenible si se integra en ellas de manera sistemática. Los aspectos fundamentales para la implantación de soluciones vanguardistas de movilidad, que incluyan tanto vehículos eléctricos como híbridos para el transporte de personas y bienes, implican que haya interconexión entre los usuarios y los vehículos, un acceso fácil a esos vehículos, la coexistencia con otros modos de transporte, el desarrollo y la financiación de nueva infraestructura y la puesta en marcha de prácticas innovadoras de coche compartido y de logística urbana.

En el pasado, se ha puesto en marcha con éxito numerosos proyectos piloto sobre este tema a lo largo de toda Europa, así como diferentes ensayos de campo que han

establecido las bases para la implementación de medidas a gran escala. No obstante, en las ciudades todavía se ha llevado a cabo pocos estudios y se ha detectado una serie de barreras de aceptación social, como son: la percepción del riesgo que existe ante la implementación de nuevas medidas, las incertidumbres económicas o la falta de información acerca de tecnologías relevantes, inversores y posibles usuarios.

Duración del proyecto

36 meses, entre 2012 y 2015.

Enlace

<http://www.tide-innovation.eu/en/About/Overview/>





**Planeamiento Urbanístico
y Territorial**

02

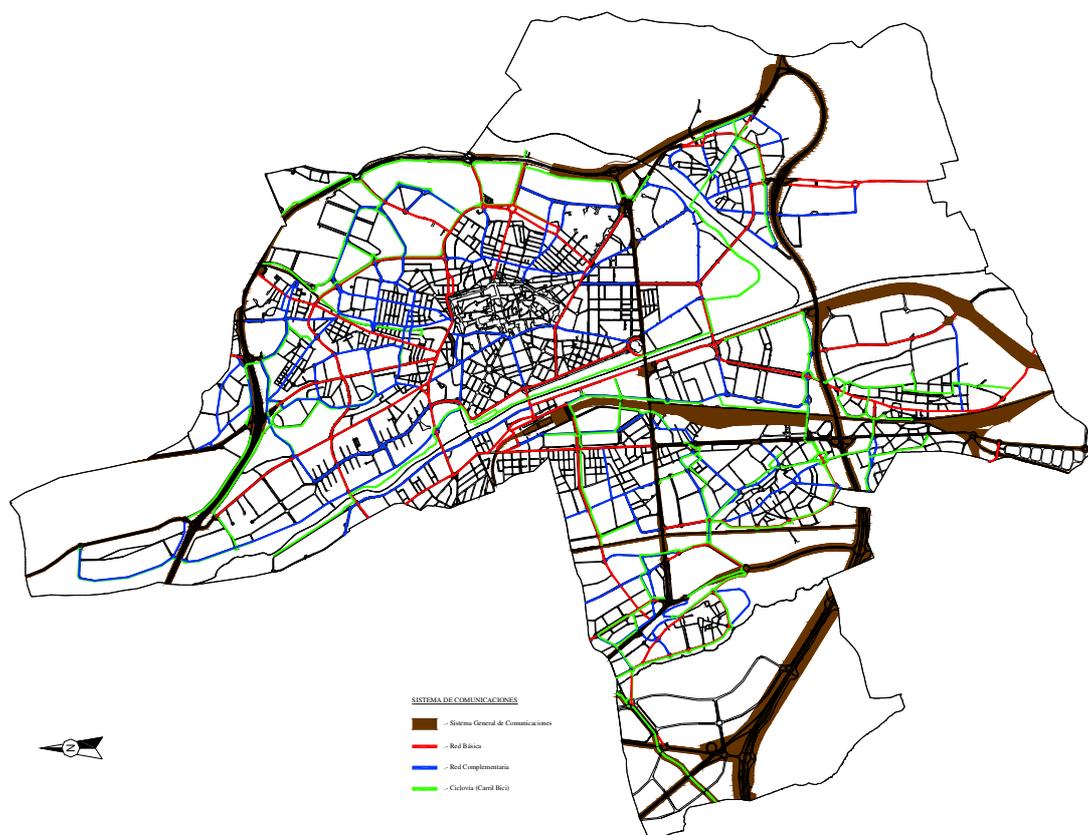


2.1. Plan General de Ordenación Urbana de León

El Plan General de Ordenación Urbana de León se aprobó en 2004. En él se establece el modelo territorial propuesto para el municipio de León a largo plazo, aunque sin horizonte temporal determinado. Hablamos de modelo territorial como la base estructural que organiza la forma de ocupación humana del territorio. Esta base estructural se define por los elementos que desde su funcionalidad organizan y prefiguran la distribución de los distintos usos del suelo y desde los que se define el "plano" final de la ciudad.

Se pueden concretar las estrategias planteadas por el Plan General en cuatro grandes líneas de intervención:

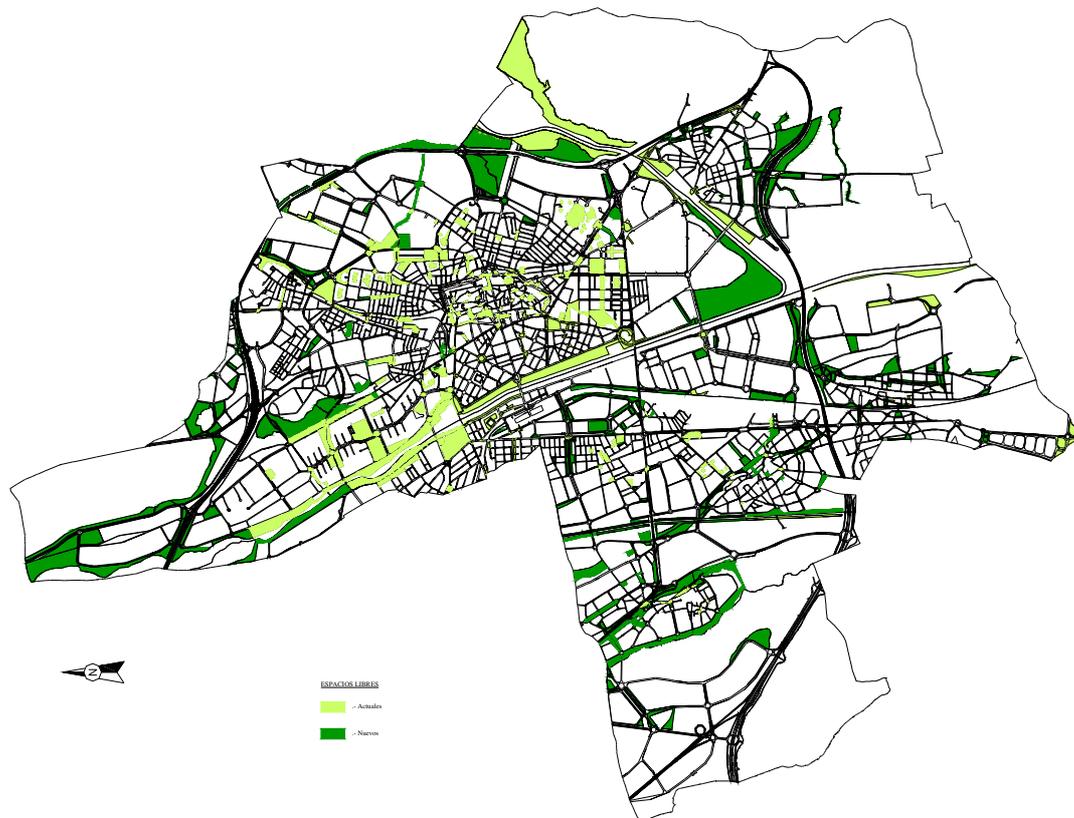
-En materia de movilidad: integración/soterramiento ferroviario (tanto RENFE como FEVE), compleción de las infraestructuras viarias principales (rondas y viario estructurante), jerarquización del viario (red básica, complementaria y capilar o local), obligación de realizar ciclovías en nuevos desarrollos, creación de nuevos aparcamientos disuasorios.



-**En materia de vivienda:** aumento de la oferta de vivienda protegida prescribiendo a los nuevos desarrollos en suelo urbanizable la ejecución de un 50% de la edificación residencial en este tipo de viviendas.

-**En materia de equilibrio social y calidad de vida:** mejora de la conectividad entre núcleos mediante una reestructuración del sistema de movilidad de personas y mercancías que facilite la relación interna y con el exterior; recuperación de espacios obsoletos o poco integrados; redistribución de los equipamientos mediante la generación de nuevas áreas de centralidad: estación intermodal - Palacio de Congresos y Recinto Ferial, instalaciones deportivas en nuevos desarrollos, parque tecnológico, reequipamiento de los núcleos tradicionales, etc.

-**En mejora del medio ambiente:** generación del sistema de espacios verdes mediante la creación de una red de espacios verdes conectados potenciando las riberas de los ríos Bernesga y Torío, conservación de elementos patrimoniales y núcleos tradicionales, protección como suelo rústico de zonas de alto valor ambiental (monte San Isidro y Candamia) como elementos de transición con el mundo rural, así como zonas de riesgos naturales (Cantamilanos, barranco de la Fontanilla).



El nuevo Plan pretende una **ciudad atractiva en materia de vivienda, equipamientos, zonas de uso público y espacios de actividad económica**, asignando un 61% del suelo urbano a usos residenciales y un 39% a otros usos. De esta forma, León dispone de 5.474.412 m² para dotaciones urbanísticas, lo que ha supuesto un avance importante en materia de equipamientos, contando con una red de servicios sanitarios, educativos, comerciales, culturales y de ocio de gran calidad.

Se han afrontado ya muchas de las medidas planteadas en el Plan General. Se han desarrollado algunos de los equipamientos en los núcleos secundarios del municipio (p.ej. el Centro Integrado de Armunia), se han construido varios equipamientos deportivos y otros están en proyecto, está en ejecución el Palacio de Congresos y Recinto Ferial, se han ampliado los kilómetros de carriles bici e itinerarios ciclistas, se han construido viviendas de protección pública en los sectores Juncales y Portillo, se ha completado el acceso sur (LE-11) al municipio, etc. Sin embargo otros elementos se encuentran pendientes, entre ellos la estación intermodal, el soterramiento ferroviario, la compleción de las rondas, etc.

2.2. Plan Especial de la Ciudad Antigua

El **Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de la Ciudad Antigua** (PECA), se **aprueba definitivamente** por acuerdo de Pleno Municipal el 2 de marzo de 1993, publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia número 119, de 28 de mayo de 1995, y en el Boletín Oficial de Castilla y León del día 22 de Junio de **1995**. Debido al largo periodo de vigencia del mismo, ha sufrido diversas modificaciones y ajustes.

Su **ámbito de aplicación** incluye el interior del recinto amurallado tanto romano como medieval, además de algunos terrenos aledaños que constituyen los arrabales históricos. Cuando se aprobó la Ciudad Antigua constituía un espacio degradado, a pesar de haber sido declarado Conjunto Histórico Artístico en 1962 y de diversas declaraciones BIC de parte de sus construcciones.

En la década de los treinta, tras la Reforma Interior, la Ciudad Antigua de León había alcanzado una situación de equilibrio precario entre la morfología y el contenido socioeconómico, y continuaba siendo el centro tanto a nivel histórico-monumental como comercial-administrativo y residencial. A partir de 1940 la Ciudad Antigua entra en una de las fases más críticas de su larga historia, pierde buena parte de las funciones centrales, se deteriora física y socialmente y se despuebla de manera alarmante. Los procesos de ruina, las renovaciones poco acertadas (anteriores a 1990) y las conflictividades funcionales reflejan con claridad las dificultades que la Ciudad Antigua tiene para encontrar un modelo urbanístico de equilibrio que clarifique su papel en el marco de la estructura urbana de León. Con esta problemática fue con la que surgió el Plan Especial, buscando un impulso de regeneración urbana, más allá de la simple protección del patrimonio.



La **Ciudad Antigua de León**, a través del Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de su Ciudad Antigua, recibió en el año 2002, el **Gran premio Europeo de Urbanismo** en la especialidad de Planeamiento de Ciudades y Diseño Urbano de manos del "European Council of Town Planners" con sede en Bruselas.

La situación socio-urbanística previa y la estrategia de revitalización social y económica.

A finales de la década de los ochenta del pasado siglo, la Ciudad Antigua de León presentaba una situación de pleno decaimiento, tanto en la vertiente económica como social, que se traducía en una grave degradación física y ambiental de su espacio urbano. En esas fechas era tan evidente el deterioro del espacio ambiental y el progresivo empobrecimiento del espacio social, que se hizo imprescindible una estrategia de intervenciones dirigida a combatir sus orígenes y lograr un desarrollo económico y social fundamentado sobre bases de sustentabilidad y sostenibilidad.

- En 1988 la población intramuros (recinto del conjunto histórico de la Ciudad Antigua) no alcanza los 6.000 habitantes, prácticamente la mitad que en 1960: en tres décadas se había perdido el 50% de la población, y su peso en el conjunto de la ciudad no llegaba al 5%, porcentaje prácticamente irrelevante.
- El 40% del parque residencial estaba constituido por viviendas desocupadas, el grado de envejecimiento de la población era de inmigrantes llegados en los últimos 15 años, lo que permite estimar que el éxodo de población había alcanzado en realidad al 75% del padrón de 1960.
- Las condiciones de habitabilidad en muchas manzanas, aún sin llegar a la infravivienda, eran bastantes precarias y no se conocían intentos de rehabilitación, aunque sí los procesos de ruinas encadenadas, y en parte provocadas, que contribuyeron a la paulatina desaparición de la estructura histórica y de la imagen urbana.
- El nivel económico de la población que aún permanecía era acentuadamente bajo; sólo persistía una parte del comercio tradicional, casi en exclusiva comercio de primera necesidad, dirigido a una población envejecida y empobrecida, con signos manifiestos de acelerada decadencia.
- La Ciudad Antigua había dejado de ser el centro de la actividad social y comercial, y había entrado en una etapa avanzada hacia su total marginación como espacio residencial.
- Algunas actividades de la Administración aún permanecían: Diputación, Audiencia, Policía Municipal y el Ayuntamiento mantenían un nodo de atracción. Únicamente los antiguos conventos, transformados en centros de Enseñanza, y el

mercado, que dos días a la semana viene celebrándose desde la Alta Edad Media, o el "Barrio Húmedo", la tradicional zona del vino, manifestaban un residuo de vitalidad y mantenían todavía un lazo de relación social con el resto de la ciudad.

No obstante esta grave situación de deterioro, la Ciudad Antigua seguía conservando en su trama de calles las viejas esencias de su pasado histórico.

El espacio de la Ciudad Antigua, sus estrechas calles, plazas y plazuelas constituyen el material sobre el que ha cristalizado su pasado colectivo. En la vieja ciudad la historia se materializa en hechos tangibles, en edificios y espacios urbanos en los que es fácilmente legible un ilustre pasado: su morfología medieval y su carácter son capaces de hablar a la conciencia colectiva.

No debe resultar extraño que entre la población de León se haya producido una cultura especial de valoración de su pasado histórico, de repetición de los antiguos ritos y costumbres, y de conservación de las viejas tradiciones, mitos y leyendas.

Este es, sin duda, un hecho social que el planeamiento urbanístico hubo de tener en cuenta a la hora de plantear una estrategia para la recuperación urbana de la Ciudad Antigua y especialmente para su revitalización como espacio social y económico.



El patrimonio arquitectónico y urbanístico

La Ciudad Antigua de León posee un **rico patrimonio arquitectónico**, plasmado en **edificios y monumentos**, reflejo de su singular historia. No obstante, seguramente sea necesario valorarlo también en términos puramente urbanísticos, en relación con su trama urbana, además de en términos simplemente arquitectónicos: la ciudad ha conservado su estructura urbana casi intacta desde la Alta Edad Media, cuando se repuebla como capital del reino en el siglo IX. Es muy significativo en este sentido que cuando el historiador **Sánchez Albornoz** se propone recrear el ambiente de la vida urbana en la península en plena Edad Media elige las dos ciudades para él más paradigmáticas: **León en la España cristiana** y Córdoba en la España musulmana.

En la **riqueza urbanística** que encierran sus viejas **calles, las “carreras” y plazuelas** que definieron durante los primeros siglos su tejido urbano, es donde Sánchez Albornoz encontró esas esencias medievales que tanto gustaba de alabar y glosar.

Los monumentos arquitectónicos, los viejos palacios mudéjares y renacentistas, las iglesias medievales, aunque en ocasiones muy deteriorados, no dejan de construir un rico patrimonio arquitectónico; pero la estructura urbana de la ciudad, el conjunto de calles y callejas, plazas y plazuelas, encerrado entre gruesos muros fortificados, constituye un patrimonio histórico de muy difícil conservación, puesto que se fundamenta sobre una arquitectura popular relativamente pobre, y por tanto muy expuesta a las transformaciones estructurales y funcionales espontáneas.

Esta sencilla arquitectura constituye, en el caso de la Ciudad Antigua, no solamente el marco que por su sencillez contribuye a realzar los monumentos “emergentes”, sino que es la esencia misma de la estructura urbana a preservar.

El Plan Especial, que no solamente se define como de “ordenación y mejora”, sino también como “de protección”, ha tenido en cuenta este hecho: la conservación ambiental de la trama de Ciudad Antigua.

Siguiendo este criterio la **Normativa de protección** del Plan Especial extiende sus medidas de protección y sus regulaciones a todos y cada uno de los edificios de la ciudad como integradores de un tejido urbano a preservar: cualquier propuesta de intervención debe ser integrada y contrastada en los frentes de las calles y de las plazas, que el propio planeamiento ha cartografiado e incorporado al Catálogo. Esta integración en los alzados de calles recogidos en el Plan se plantea como una norma de obligado cumplimiento ante cualquier intervención en la edificación civil, que se añade a la catalogación aislada y pormenorizada de cada uno de los edificios.



La actuación urbanística.

El Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección es el documento director de las actuaciones urbanísticas en este ámbito, se inscribe en las figuras de planeamiento reguladas en la Legislación Urbanística y de Patrimonio, pero en las circunstancias que tan brevemente hemos reseñado, es evidente que la ciudad histórica no sólo está necesitada de protección para su conservación, sino de una estrategia eficaz para la recuperación urbana.

El Plan realizado, además de las imprescindibles medidas de ordenación espacial, volumétrica, y de protección de la arquitectura, edificios, espacios y ambientes, desarrolla en como línea estratégica una amplia serie de intervenciones dirigidas a solucionar los orígenes de la grave problemática urbana que presenta la Ciudad Antigua, tanto en temas de accesibilidad y control de tráfico externo, una de las causas más evidentes de la degradación ambiental, como en cuanto a las intervenciones para la mejora cualitativa y ambiental del espacio urbano. El documento incluye varias decenas de propuestas de intervención, encaminadas a forzar situaciones de rehabilitación y de mejora del espacio urbano, se intenta que el recinto intramuros recupere sus antiguos valores.

A finales de los años 90 de pasado siglo, el primer paso que se tomó desde la administración Local fue definir un proyecto global para la Ciudad Antigua, que permitiese no equivocarse en las actuaciones concretas.

Se planteó un **modelo de desarrollo que compatibilizase la cohesión económica y social, el desarrollo a largo plazo, las mejoras en las infraestructuras y la calidad ambiental**. Para que tuviese lugar este desarrollo, se tomaron medidas urbanísticas orientadas a la recuperación económica y comercial del centro histórico; se ejecutaron proyectos orientados a revalorizar el patrimonio arquitectónico, que permitieron el relanzamiento de la actividad turística; es decir, se actuó y se está

actuando de una forma profunda en las dotaciones e infraestructuras del barrio, de forma que se produzca un desarrollo equilibrado.

En este proceso global integrador de desarrollo económico y social de una sociedad que quiere tener relaciones de competencia y complementariedad con otras ciudades del entorno europeo internacional, hay que tener en cuenta el papel que juegan los temas de patrimonio. **El patrimonio desde la óptica de un proyecto integral de ciudad**, es visto desde los siguientes puntos de vista:

- En primer lugar, como un elemento básico de valor de uso de la ciudad para el ciudadano.
- En segundo lugar, un proyecto de futuro que sea ilusionante y que quiera articular, con unos objetivos concretos, a la mayoría de los sectores económicos y sociales, necesita de un simbolismo basado en la identidad histórica.

El patrimonio es además un elemento con capacidad de proyección y atracción de la ciudad, es decir, un elemento más para poner a la ciudad en el mapa, para que sea identificable y por tanto que esté en la mente de los que deciden cuando haya que tomar las decisiones que se consideren oportunas.

Y por último, es el elemento básico para fomentar los estudios de perspectiva turística, que tienen un gran futuro, es la **generación de un turismo urbano** basado en una singularidad e identificación propia de la ciudad.

Problemas seleccionados que se han resuelto o paliado en los últimos años:

1. El abandono del centro como lugar de residencia.
2. El envejecimiento de la población.
3. La infravivienda.
4. Declive de las actividades artesanales y comerciales.
5. La hostelería y el ocio nocturnos.
6. Tráfico y aparcamiento.
7. El deterioro ambiental.

Estrategias realizadas en los últimos años:

1. Las que buscan la dinamización de la actividad económica de la Ciudad Antigua (actividad comercial principalmente).



2. Las que intentan lograr la recuperación del centro como lugar de residencia, corrigiendo los desequilibrios de edad y sociales de la población actual.
3. Las que persiguen la recuperación del medioambiente urbano.
4. Las que pretenden potenciar actividades de tipo cultural.

Estas cuatro estrategias se estructuraron a su vez en diferentes actuaciones, estando todas ellas íntimamente relacionadas entre sí.

Por último, a modo de conclusión, se indica que la gestión y las actuaciones que se han y se están acometiendo por el Ayuntamiento de León, y que quedan reflejadas en la ejecución de los sucesivos presupuestos que se van aprobando, pretende conseguir un relanzamiento económico y social de la Ciudad Antigua en torno a tres ejes fundamentales:

- **EL RELANZAMIENTO DEL SECTOR DE ACTIVIDAD DEL TURISMO.**
- **EL AFIANZAMIENTO DEL CARÁCTER DE CIUDAD COMERCIAL Y DE SERVICIOS.**
- **UNA CIUDAD ANTIGUA REHABILITADA Y RECUPERADA PARA LOS CIUDADANOS Y SUS VISITANTES.**

2.3. Plan Especial del Conjunto Urbano

El **Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano** de la Ciudad de León (PECU), se aprobó definitivamente el 28 de abril de **2000**, y comprende un Catálogo de Edificación y Bienes Protegidos del municipio, con excepción del ámbito del Plan Especial de la Ciudad Antigua (PECA) y unas normas de protección.

Este Plan especial pretende proteger no solo elementos edificados de valor sino también puntos de interés por su tipología o disposición urbana, en la base de la conservación pero permitiendo en algunos casos intervenciones puntuales que garanticen una adecuada regeneración urbana.

Partiendo de la base de que los hechos culturales descontextualizados son piezas de museo o de Parques Temáticos, pero no patrimonio cultural, **el PECU pretende conservar la identidad de la ciudad, ponerla en valor y hacerla formar parte de la vida de los ciudadanos.**



Objetivos del PECU

Los objetivos básicos del Plan son:

- El Plan atiende a la ciudad construida, desde criterios de mantenimiento de la estructura existente, sus elementos urbanos y arquitectónicos con los que el ciudadano se identifica. Pretende un ajuste de las determinaciones que establecen las condiciones físicas que garanticen la conservación de aquellas unidades y conjuntos arquitectónicos y urbanísticos que identifican y singularizan tanto la ciudad como determinados ámbitos de más pequeña escala.
- El Plan Especial matiza y concreta las determinaciones contenidas en el Plan General.

- El Plan define condiciones específicas y particularizadas de edificación, valorando las variables ambientales y la heterogeneidad u homogeneidad histórica.

Grados de protección

Se han determinado los tipos de bienes catalogados y los grados y condiciones de protección e intervención a atribuir a cada uno de ellos mediante un exhaustivo análisis de la ciudad. Este análisis ha dado lugar a la catalogación de los edificios y construcciones en los siguientes grados:

-Grado I Monumental

Se incluyen en este grado aquellos edificios cuyo valor o interés arquitectónico es patente; o aquellas piezas consideradas monumentales por haberse erigido en símbolos vivos de valores o corrientes sociales, políticas o culturales de una época; aquellas que han ejercido como elementos definitorios de las estructuras territoriales,; o aquellos raro y escasos ejemplos que aportaron un enfoque innovador a las corrientes de la época.

Se considera imprescindible el mantenimiento de la totalidad de sus características físicas definitorias, extendiéndose la protección también al uso y a la parcela que ocupan.

-Grado II Integral

Se incluyen en este grado edificios que responde a características definitorias similares al grado anterior pero no llegan a su representatividad y aquellos cuyos valores aportan significado al espacio urbano en que se insertan.

Se considera imprescindible mantener la totalidad de sus características físicas definitorias pero se permiten actuaciones tendentes a mejorar las condiciones de adecuación de los elementos no característicos, incluido el cambio de uso.

-Grado III Estructural

En este caso las pautas compositivas y estilísticas de los edificios permiten o demandan la adición o sustitución parcial de elementos sin alterar por ello la significación de sus valores.

-Grado IV: Escénico o ambiental

Responde a edificios de un cierto valor arquitectónico formal que, por su carácter o por su relación con el entorno merecen ser conservados en lo que se refiere a su aspecto y composición exterior. Se refiere en general a una arquitectura más doméstica.

En todos los grados se define en las correspondientes fichas individualizadas los criterios particulares de intervención.



Actuaciones permitidas sobre los elementos catalogados

A-Restauración

Las obras tendentes a **recuperar el estado original** del edificio en sus aspectos formales, estructurales, de organización espacial y decorativos, no permitiéndose en ningún caso aportaciones de nuevo diseño.

B-Conservación

Obras dirigidas al **mantenimiento** normal de las condiciones de habitabilidad, salubridad, estabilidad y ornato de las edificaciones, incluyendo las obras de **reparación** que se deberán realizar con técnicas y materiales lo más aproximados posibles a los originales.

C-Consolidación

Obras tendentes a la **recuperación**, refuerzo o reparación de la **estabilidad estructural** al objeto de evitar la ruina, colapso o derrumbamiento.

D-Rehabilitación

Obras tendentes a **modificar las condiciones de habitabilidad o adecuar a nuevos usos los edificios**, incluyendo la posible redistribución de los espacios interiores, pero manteniendo en cualquier caso las características definitorias de la tipología.

E-Reestructuración

Obras que **modifican el espacio interior** y que pueden llegar a alterar sustancialmente tanto elementos comunes como estructurales, debiendo **mantener en todo caso las fachadas exteriores**.

F-Adición de plantas



2.4. El PRAT planificación de la ordenación de las actuaciones urbanísticas derivadas de la implantación de las nuevas infraestructuras y equipamientos ferroviarios

Se trata de una figura de **planeamiento a nivel regional** pero con una alta incidencia en el municipio de León. El PRAT IF LEÓN (Plan Regional de Ámbito Territorial para la planificación de la ordenación de las actuaciones urbanísticas derivadas de la implantación de las nuevas infraestructuras y equipamientos ferroviarios en León, San Andrés del Rabanedo, Santovenia de la Valdoncina, Onzonilla y Vega de Infanzones) pretende definir las condiciones básicas de implantación de las infraestructuras ferroviarias en los municipios afectados (**León, San Andrés del Rabanedo, Santovenia de la Valdoncina, Onzonilla y Vega de Infanzones**), estableciendo las clasificaciones, calificaciones y demás determinaciones precisas a fin de adecuar los planeamientos urbanísticos a los requerimientos territoriales y funcionales de la red ferroviaria, garantizando su adecuada integración en la malla urbana.

Los **objetivos de ordenación** específicos para el municipio de León son:

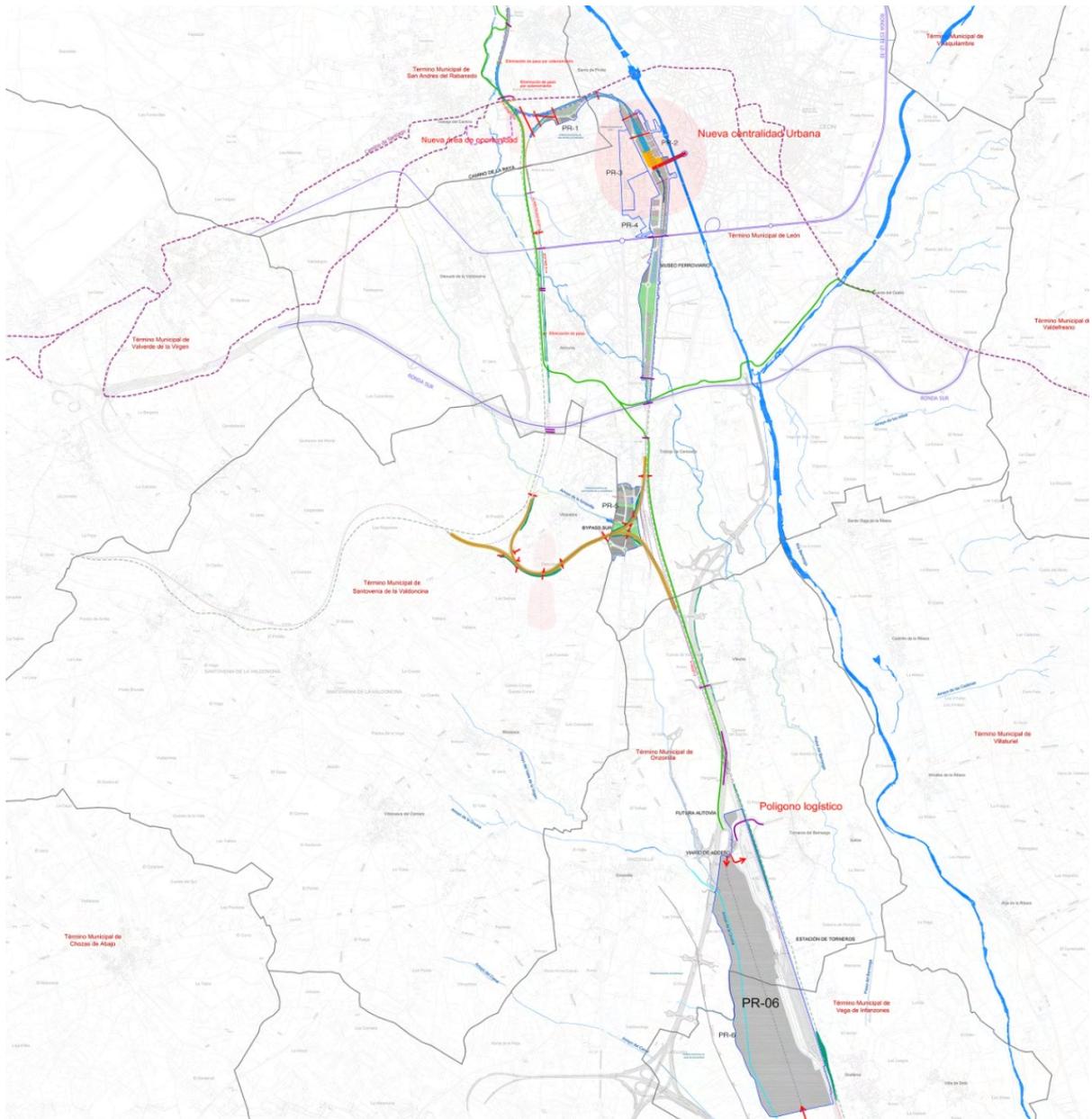
- Eliminar la actual barrera urbana que supone el trazado del ferrocarril, solucionando las situaciones de conexión y permeabilidad transversal entre los márgenes de dicha barrera.
- Integrar en la malla urbana los grandes vacíos constituidos por sectores de suelo urbano no consolidado.
- Dotar a León y sus alrededores de un complejo de transporte ferroviario multifuncional capaz de absorber las demandas de la población y provocar una nueva centralidad moderna y bien equipada.
- Crear un enclave singular dentro de la ciudad de León que integre valores de paisaje, tratamiento vegetal eficiente de los espacios libres, así como valores socioculturales, históricos y simbólicos del ámbito.
- Conseguir una nueva lectura de la ciudad que valore las cualidades positivas de las preexistencias y corrija sus deficiencias.
- Poner de relieve las últimas intervenciones en la zona, fundamentalmente la nueva Estación de Alta Velocidad y el nuevo Palacio de Congresos y Exposiciones, creando un entorno que no interfiera en su lectura y garantizando la accesibilidad y funcionalidad del mismo.

- Provocar una interrelación funcional entre la nueva estación ferroviaria y la estación de autobuses, integrando sus operativas para conseguir la intermodalidad deseada. Integrar en el ámbito de la estación los movimientos de los autobuses urbanos y de los vehículos no contaminantes.
- Establecer una reserva dotacional para la ubicación de un nuevo Museo del Ferrocarril, vinculado a la traza ferroviaria.

Los ejes de la propuesta territorial se centrarán en la consecución de una serie de **estrategias** consecuencia directa del análisis realizado y, por tanto, del diagnóstico percibido:

- 1) Dotar de accesibilidad rodada a los nuevos enclaves que surgen como consecuencia del desmantelamiento de infraestructuras ferroviarias en el territorio.
- 2) Garantizar la eliminación del efecto barrera que suponen los nuevos trazados ferroviarios, tanto en áreas urbanas como en zonas periféricas.
- 3) Promover la integración ambiental de los trazados ferroviarios antiguos y nuevos, a través de actuaciones en función de su localización, ya sea en suelo rústico, dentro de áreas urbanas, junto a núcleos rurales o frente a zonas industriales o productivas.
- 4) Lograr una ordenación eficaz de los nuevos polígonos ferroviarios que aglutinan las infraestructuras necesarias para la explotación ferroviaria y una accesibilidad como corresponde al uso, facilitando la racionalización y traslado de dichos elementos.
- 5) Conseguir un sistema de accesibilidad que facilite la inserción territorial de los trazados ferroviarios minimizando la fragmentación.
- 6) Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito.

En definitiva interviene en materia de movilidad sostenible, regeneración urbana (con la creación de nuevas áreas de centralidad, la eliminación de la barrera ferroviaria y la compleción de los vacíos urbanos), vivienda (se prevén cerca de 6.000 nuevas viviendas en todo el ámbito, al menos un 30% de protección), patrimonio (puesta en valor del paisaje natural y del paisaje histórico ferroviario), medio ambiente (reducción del ruido mediante la colocación de pantallas acústicas, creación de parques lineales y sendas peatonales).



2.5. PRAT del Camino de Santiago en Castilla y León

La Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, establece en su artículo 20 que los Planes y Proyectos Regionales son los instrumentos de intervención directa en la Ordenación del Territorio de la Comunidad. Entre ellos, los Planes Regionales de Ámbito Territorial tienen por objeto planificar la ejecución de actuaciones industriales, residenciales, terciarias, dotacionales o de implantación de infraestructuras, que se consideren de interés para la Comunidad.

El **Plan Regional de Ámbito Territorial del Camino de Santiago en Castilla y León**, tiene por finalidad la protección y puesta en valor del **Camino de Santiago Francés, Bien de Interés Cultural (en 1962) y declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y clasificado como el Primer Itinerario Cultural Europeo (1993)**, pero también del resto de caminos históricos a Santiago (Camino Valdiniense, camino del Salvador, vía de la Plata, camino Mozárabe, etc.). Ha sido **aprobado inicialmente por Orden de 25 de mayo de 2010** de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

El Plan Regional de Ámbito Territorial del Camino de Santiago, como instrumento de ordenación del territorio, concibe el Camino de Santiago de manera global en concordancia con la Ley 3/2008, de 17 de junio, de aprobación de Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León, de manera que quede configurado como un eje estructurante de carácter estratégico que contribuya a una estructuración más sólida del territorio de esta Comunidad.



En la actualidad **el Camino Francés es el principal ramal de peregrinación que recorre el territorio de Castilla y León**. Atraviesa transversalmente las provincias de Burgos, Palencia y León, recorriendo múltiples núcleos y dos de sus capitales, Burgos y León. En él confluyen diferentes caminos secundarios y ramales alternativos cuyo estudio también ha sido abordado por el Plan Regional.

El recorrido del itinerario principal y de los ramales, en **el ámbito del Plan Regional, comprende 641 Km totales**, de los que 422 Km corresponden al Camino francés y 218 km a itinerarios alternativos, siendo León la provincia con más kilómetros.

Atraviesa un total de 87 municipios, afectando a 114 núcleos de población que acogen a una población total de aproximadamente medio millón de habitantes muy desigualmente repartidos, sólo el 19% se distribuye en 83 municipios. Si exceptuamos las capitales provinciales de Burgos y León y algunas ciudades medias como Ponferrada, la mayor parte de los municipios atravesados tienen un carácter eminentemente rural.

La **finalidad principal** del Plan Regional del Camino de Santiago es **la protección, recuperación y revitalización del Camino de Santiago a su paso por Castilla y León, definiendo un corredor estratégico, canalizador de actuaciones que contribuyan al desarrollo racional y sostenible de las poblaciones atravesadas**.

Para ello se propone un tratamiento pormenorizado de todo su recorrido, atendiendo tanto a los elementos propios del trazado como a los elementos adyacentes que hacen posible su funcionamiento; se han tenido en cuenta las poblaciones relacionadas directamente con el Camino, las situadas en proximidad y aquellas que guardan alguna vinculación con él.

Objetivos

El Plan Regional contiene los siguientes objetivos principales:

1. Sobre la traza del Camino

- Proteger el Bien de Interés Cultural y su ámbito de influencia.
- Permitir el reconocimiento del Camino histórico o, en su defecto, de un itinerario cercano al mismo que pueda ser asimilado al Camino de Santiago francés, dotándole de continuidad física y, protegiendo la zona de dominio público del Camino de la ocupación por otras infraestructuras próximas.
- Establecer bandas de protección del Camino que eviten su degradación paisajística y ambiental, singularizando los tramos urbanos y el entorno de los núcleos de población.

- Proponer y organizar actuaciones de restauración, rehabilitación y revitalización del Camino en todo su itinerario.

2. Medio Ambiente

- Prestar una atención cualificada al entorno inmediato, detectando áreas de influencia donde deban preservarse las características naturales y medio ambientales de interés.
- Fijar pormenorizadamente las acciones permitidas en el entorno, atendiendo a la fragilidad propia de cada área delimitada y a sus características, garantizando su integración con el medio que las albergará.
- Promover la potenciación de los recursos naturales.
- Compatibilizar e integrar todos los corredores culturales y naturales que atraviesan el ámbito de estudio.

3. Protección del Paisaje

- Identificación de los paisajes de interés, aunando los valores naturales y culturales.
- Establecimiento de figuras de protección para las áreas que acogen "Paisajes singulares" que caracterizan el medio atravesado.
- Recualificación paisajística de los núcleos urbanos, instrumentando tratamientos específicos para las zonas de transición entre el medio urbano y el medio natural.
- Reconocimiento de elementos visuales como hitos del Camino, potenciando su valor como referentes.

4. Patrimonio Cultural

- Establecer un Catálogo de bienes de interés cultural ligados al Camino, delimitar los yacimientos arqueológicos en el ámbito del Plan Regional, e instrumentar las medidas precisas para su protección y conservación.
- Reactivar los usos culturales vinculados al Patrimonio cultural, así como los usos asociados a los mismos, tratando de incorporar las nuevas actividades demandadas dentro de la estructura urbana de los núcleos, evitando la creación de áreas exclusivas especializadas vinculadas al BIC.
- Mantener las tipologías arquitectónicas tradicionales de los núcleos habitados, integrando las sustituciones puntuales y las áreas de nuevo crecimiento con los conjuntos urbanos y rurales existentes, evitando la aparición de nuevas tipologías constructivas ajenas a la morfología generadora de los núcleos, que pudieran romper el equilibrio conservado hasta nuestros días.

5. Desarrollo, Planes y Programas

- Diseñar estrategias de actuación para el desarrollo de sus determinaciones, en coordinación con las previsiones de las Administraciones interesadas.

6. Planeamiento urbanístico y Ordenación

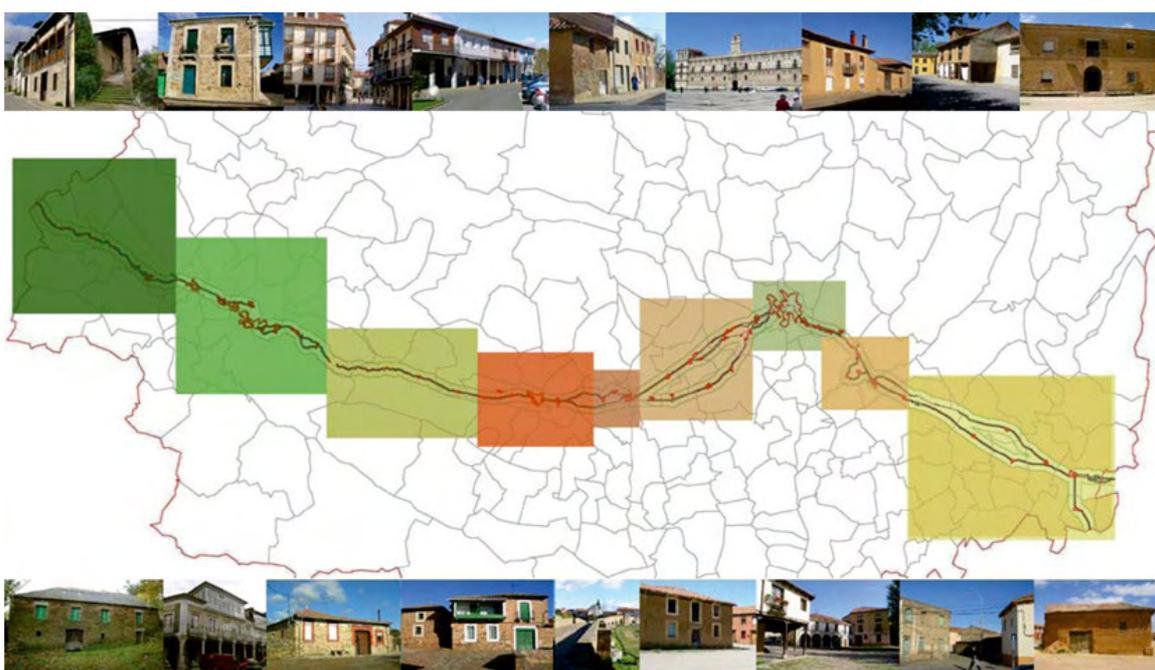
- Completar la ordenación urbanística de los Municipios incluidos en el ámbito, supliendo las carencias del planeamiento municipal existente y dotando de un instrumento urbanístico adecuado a los que no lo tienen.
- Establecer determinaciones para la redacción del planeamiento municipal que se elabore con posterioridad a la entrada en vigor del Plan Regional.

Planes y programas estratégicos

El Programa del Plan se diseña con un horizonte de 10 años, y su estrategia se fundamenta en los siguientes principios:

- Propiciar el desarrollo, revitalización y puesta en valor de los municipios por donde discurre el Camino de Santiago.
- Contribuir al desarrollo sostenible del ámbito delimitado a través de las estrategias generales y particulares definidas en el Plan Regional.
- Configurar redes temáticas de intervención que establezcan el marco territorial en el que se integren las actuaciones de los distintos operadores, tanto públicos como privados.

Imagen del Camino de Santiago francés a su paso por la provincia de León.



El Plan Regional se desarrolla a través de cinco planes estratégicos que a su vez contienen distintos programas, cada uno de ellos con medidas específicas para la ejecución de aspectos concretos.

Plan de adecuación integral del Camino de Santiago

Tiene por objeto recoger todas las actuaciones que inciden en la mejora física del eje del Camino, desde la infraestructura viaria y de sendas hasta la integración de las diferentes actividades y servicios del Camino.

Plan de redes dotacionales y dinamización del Camino

El plan se dirige a completar la red de infraestructuras y dotaciones del Camino mediante la promoción de la red de albergues, actividad turística ligada al Camino o la mejora de servicios en los núcleos del Camino. Los programas que se incluyen en este Plan recogen, básicamente, los siguientes elementos:

- Dotaciones y servicios ligados al caminante en los núcleos de población, como albergues, áreas de descanso, servicios comerciales, sanitarios, etc,...
- Promoción de la actividad turística en el eje del Camino.
- Mejora de las infraestructuras de transporte entre los núcleos del Camino
- Promoción y mejora del patrimonio edificado, ya se trate del patrimonio cultural como del residencial construido en los núcleos del Camino.

Plan de calidad ambiental y del paisaje en el Camino

El plan de calidad ambiental busca la mejora paisajística y de las condiciones ambientales del Camino y de su entorno. El objeto es la recuperación de elementos de paisaje, entornos de agua o ambientes naturales del Camino que con el paso del tiempo, el desarrollo constructivo o la propia actividad agrícola se han visto afectados negativamente y merecen ser restaurados.

El Plan se ordena en tres programas que abarcan los elementos paisajísticos del Camino, los cursos de agua y otros elementos ambientales degradados, como fuentes, lagunas, etc.

Plan de desarrollo energético del Camino

Al amparo de las políticas europeas sobre la eficiencia energética y en consonancia con las Estrategias Regionales de Desarrollo Sostenible y de Cambio Climático de Castilla y León, este Plan diseña acciones ligadas a la eficiencia energética. Se establecen medidas dirigidas a conseguir una mayor eficiencia energética en los

edificios públicos y equipamientos, promover energías renovables y mejorar la red de transporte de energía y tratamiento ambiental de los tendidos aéreos.

Plan de adecuación de los instrumentos de planeamiento en los municipios atravesados por el Camino.

El Plan prevé la actualización, adecuación y revisión del planeamiento urbanístico municipal en los municipios atravesados por el Camino.

NOTA: Documento basado en el resumen presentado por las arquitectas Carmen Andrés Mateo y Llanos Masiá González directoras del equipo redactor del presente PRAT.



IMÁGENES DEL CAMINO DE SANTIAGO A SU PASO POR LA CIUDAD DE LEÓN



**Rehabilitación, regeneración
y renovación urbana**

03



3.1. Áreas de Rehabilitación Integral

La ciudad de León ha obtenido la declaración de Área de Rehabilitación Integral en dos ocasiones, incluyendo en cada declaración varias zonas: la **Ciudad Antigua y el barrio de El Ejido** por un lado y por otro el denominado **ARI-OESTE**, que incluye cuatro ámbitos situados al oeste de la ciudad (A: Pinilla y Quevedo, B: la Vega, C: la Sal, D: Armunia y Trobajo del Cerecedo)

PROGRAMA ARI CIUDAD ANTIGUA Y EL EJIDO

La Junta de Castilla y León declaró Área de Rehabilitación Integrada la zona de la Ciudad Antigua y de parte del Barrio del Ejido por Acuerdo 229/2003, de 18 de septiembre (publicado en el BOCyL, número 185, de 24 de septiembre de 2003).



En desarrollo de dicho acuerdo la Consejería de Fomento la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de León suscribieron el 23 de diciembre de 2003 un "Convenio específico de colaboración para la financiación de las actuaciones comprendidas en el **Área de rehabilitación de la zona incluida en la Ciudad Antigua y barrio El Ejido, en León**".



Debido a la extensión de la zona declarada como Área de Rehabilitación, este convenio contemplaba las inversiones previstas para la financiación de actuaciones de desarrollo de una primera fase dentro de la mencionada Área, que se extendería por un periodo máximo de cuatro años. Posteriormente se aprueban sucesivas modificaciones anuales al citado convenio en los que se prórroga el periodo de ejecución **hasta el ejercicio 2012**.

En ejecución de dicho convenio, este Ayuntamiento aprobó en 2004, la "Normativa reguladora de las subvenciones para las actuaciones en edificios comprendidos en el A.R.I. de la Ciudad Antigua y barrio del Ejido de León", encomendando a la Sociedad Pública "Instituto Leonés de Renovación Urbana y Vivienda, S.A." (ILRUV) la convocatoria y gestión de las subvenciones, en el marco del convenio anteriormente referido.

El ILRUV ha efectuado **seis convocatorias de subvención**, habiéndose dado por terminado el programa. Para los distintos tipos de actuaciones que se han llevado a cabo dentro del programa ARI, existían **nueve líneas de subvención**, destacando, por el gran número de peticiones formuladas, las siguientes:

- Restauración de fachadas y adecuación de la configuración exterior de los edificios.
- Adecuación de los frentes de locales comerciales y plantas bajas.
- Actuaciones menores con carácter de urgencia.

Objetivos para el área de rehabilitación integral

- La recuperación y preservación del patrimonio histórico y cultural así como la ciudad heredada con valores arquitectónicos reconocidos en los catálogos de protección del planeamiento vigente.
- Elevar la calidad de vida de residentes, mejorando las condiciones de habitabilidad de sus viviendas.
- Dotación de todos los tipos de servicios que demanda una sociedad desarrollada.
- Impulsar y desarrollar actividades económicas que posibiliten un desarrollo armónico en el centro histórico.
- Implicar a todos los ciudadanos en su conservación y mantenimiento

Relación de Obras ejecutadas en el programa e importe de subvención.

ZONA	CONV	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROJ.
C.Antigua	1	C/ Ancha 9	4	42.776,53 €	93.662,39 €
C.Antigua	1	C/ Fernández Cadórniga 8-8b-10	6	52.910,61 €	96.504,60 €
C.Antigua	1	Pza Pablo Flórez 11	3	31.536,64 €	48.931,88 €
C.Antigua	1	Pza Pablo Flórez 7-9	25	262.703,68 €	303.001,25 €
C.Antigua	1	C/ Regidores 4	10	105.235,59 €	168.962,50 €
C.Antigua	1	Pza San Isidoro 5	8	84.517,23 €	148.830,39 €
C.Antigua	1	C/ San Pelayo 3	3	24.111,50 €	31.040,34 €
C.Antigua	1	C/ San Pelayo 4	6	62.762,57 €	85.043,74 €
C.Antigua	1	C/ Serranos 13	4	29.410,35 €	39.121,07 €
C.Antigua	1	C/ Zapaterías 15	3	31.457,67 €	48.968,18 €
El Ejido	1	C/ Virgen Blanca 26	1	10.464,52 €	14.732,85 €
El Ejido	1	C/ Virgen Blanca 28	1	16.719,07 €	23.631,81 €
El Ejido	1	C/ Virgen Blanca 30	1	10.471,73 €	15.017,41 €
El Ejido	1	C/ Sto Toribio Mogrovejo 23	1	783,00 €	1.566,00 €
El Ejido	1	C/ Ignacio Díaz Caneja 9	1	931,77 €	1.863,54 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 3	1	10.653,48 €	23.930,65 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 4	1	10.347,78 €	12.666,60 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 5	1	10.619,06 €	22.652,33 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 14	1	9.806,66 €	9.914,51 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 15	1	10.494,64 €	18.158,33 €

ZONA	CONV	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROJ.
El Ejido	1	C/ San Mateo 17	1	10.836,13 €	30.929,25 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 18	1	10.353,30 €	12.872,70 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 19	1	10.399,10 €	14.585,40 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 21	1	10.360,06 €	13.013,56 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 22	1	10.661,57 €	24.231,02 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 24	1	10.470,71 €	17.263,46 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 25	1	10.299,10 €	10.854,96 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 27	1	10.333,64 €	12.137,63 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 28	1	10.507,12 €	18.625,00 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 30	1	9.942,22 €	10.050,07 €
C.Antigua	1	C/ Ancha 9	0	6.000,00 €	9.906,40 €
El Ejido	1	C/ San Pablo 3	1	10.653,07 €	23.915,40 €
El Ejido	1	C/ San Pablo 5	1	10.712,26 €	26.296,20 €
ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROJ.
El Ejido	1	C/ San Pablo 7	1	10.499,37 €	18.207,79 €
El Ejido	1	C/ San Pablo 9	1	10.563,65 €	20.739,04 €
El Ejido	1	C/ San Pablo 25	1	10.403,18 €	14.737,97 €
El Ejido	1	C/ Sto Toribio Mogrovejo 5	1	10.612,17 €	22.553,43 €
El Ejido	1	C/ Sto Toribio Mogrovejo 9	1	10.862,59 €	30.982,85 €
El Ejido	1	C/ Sto Toribio Mogrovejo 11	1	10.963,86 €	35.190,63 €
El Ejido	1 y 3	C/ Virgen Blanca 24	2	15.429,60 €	21.167,88 €
C.Antigua	1 y 4	Pza mayor 11	5	53.363,09 €	117.894,34 €
El Ejido	1	C/ Sto Toribio Mogrovejo 7	1	10.430,94 €	13.161,85 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 20	1	12.967,62 €	83.053,99 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 2	1	10.417,42 €	14.955,20 €
El Ejido	1	C/ San Pablo 1	1	10.552,06 €	20.305,35 €
C.Antigua	1	C/ San Pelayo 3	0	6.239,23 €	12.246,24 €
El Ejido	1	C/ San Mateo 13	1	10.578,53 €	19.294,54 €
C.Antigua		C/ Serranos 13	4	11.057,26 €	11.057,26 €

C.Antigua	2	C/ Cervantes 2	9	74.660,68 €	92.461,45 €
C.Antigua	2	Pza. Conde Luna 9	6	63.448,72 €	113.355,02 €
C.Antigua	2	Pza Mayor 20	5	132.987,73 €	289.684,22 €
C.Antigua	2	Pza Mayor 9	2	21.284,84 €	43.669,87 €
El Ejido	2	C/ San Mateo 11	1	10.311,65 €	11.436,98 €
El Ejido	2	C/ Monje Sancho 3	1	10.455,38 €	16.690,17 €
El Ejido	2	C/ Monje Sancho 5	1	10.687,04 €	25.353,11 €
El Ejido	2	C/ San Juan 2	2	1.000,00 €	3.949,96 €
El Ejido	2	C/ San Mateo 10	1	10.428,72 €	15.584,04 €
El Ejido	2	C/ Víctor de los Ríos 26	1	10.729,00 €	29.474,88 €
El Ejido	2	C/ Víctor de los Ríos 28	1	10.937,16 €	37.970,39 €
C.Antigua	2	Pza Mayor 12	6	62.590,61 €	70.811,53 €

ZONA	CONV	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROY.
El Ejido	2	C/ San Mateo 23	1	10.344,41 €	11.340,05 €
El Ejido	2	C/ San Mateo 6	1	10.523,39 €	17.003,53 €
El Ejido	2	C/ San Pablo 11	1	10.614,42 €	20.785,59 €
El Ejido	2	C/ Víctor de los Ríos 24	0	6.000,00 €	6.000,00 €
C.Antigua	2	C/ Regidores 4	0	6.000,00 €	9.250,00 €
C.Antigua	2	C/ San Pedro 8	6	1.000,00 €	16.130,00 €
C.Antigua	2	Pza Mayor 20	0	14.283,00 €	40.871,92 €



ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROY.
El Ejido	3	C/ San Juan 2	0	6.000,00 €	19.185,47 €
C.Antigua	3	Pza.Vizconde 1	6	63.594,40 €	120.201,88 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 14	1	10.578,86 €	22.929,70 €
C.Antigua	3	Pza Conde Luna 6	4	45.034,96 €	163.954,10 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 20	1	10.469,80 €	17.542,76 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 22	1	10.562,96 €	22.144,15 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 4	1	10.435,73 €	13.360,99 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 32	1	10.645,24 €	26.211,59 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 34	1	10.370,62 €	10.655,71 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 36	1	10.648,61 €	22.206,28 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 24	1	10.495,27 €	15.834,94 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 25	1	10.726,28 €	25.433,44 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 26	1	10.552,86 €	18.227,92 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 27	1	10.582,27 €	23.101,25 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 29	1	10.495,03 €	18.791,91 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 30	1	10.431,73 €	13.194,96 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 31	1	10.420,99 €	15.134,44 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 39	1	10.462,41 €	17.180,54 €

ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROJ.
El Ejido	3	C/ Juan de Herrera 30	1	10.464,93 €	14.574,49 €
El Ejido	3	C/ Juan de Herrera 36	1	10.392,23 €	11.553,65 €
El Ejido	3	C/ Leopoldo Panero 24	1	10.704,24 €	28.464,40 €
C.Antigua	3	Pza Conde Rebolledo 1	4	43.655,28 €	116.710,69 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 26	1	10.616,04 €	19.807,74 €
El Ejido	3	C/ San Pablo 30	1	10.546,22 €	17.951,84 €

ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROJ.
El Ejido	4	C/ San Juan 64	1	11.421,51 €	46.831,39 €
C.Antigua	4	C/Fernández Cadórniga 8-8b-10	1	10.116,91 €	10.116,91 €
C.Antigua	4	C/Fernández Cadórniga 8-8b-10	0	12.000,00 €	12.000,00 €
C.Antigua	4	C/ San Isidoro 5	1	10.116,91 €	10.116,91 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 9	1	10.769,10 €	27.212,46 €
C.Antigua	4	Pza Mayor 11	0	6.000,00 €	6.000,00 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 10	1	10.399,45 €	11.853,57 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 12	1	10.400,09 €	11.880,42 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 14	1	10.481,55 €	15.264,90 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 42	1	10.377,80 €	10.954,28 €
C.Antigua	4	C/ Escalerillas 3	3	31.495,62 €	44.502,94 €
C.Antigua	4	C/ Virgen Blanca 69	1	11.437,41 €	54.866,81 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 8	1	10.488,72 €	15.567,70 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 6	1	10.695,22 €	24.148,03 €
C.Antigua	4	Pza Sta. Mª del Camino 2	4	41.698,76 €	47.731,54 €
C.Antigua	4	C/ Legion VII 4-6	27	288.706,25 €	558.190,79 €
El Ejido	4	Av. José Mª Fernandez 28	1	16.635,23 €	21.655,41 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 44	1	10.473,41 €	14.931,58 €
El Ejido	4	Av José Mª Fernández 22	1	16.811,35 €	28.760,71 €
El Ejido	4	Av José Mª Fernández 30	2	25.908,72 €	29.966,21 €
El Ejido	4	Av José Mª Fernández 20	1	10.595,27 €	19.995,12 €
El Ejido	4	C/ Daoiz y Velarde 44	1	10.476,17 €	15.046,61 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 38	1	10.724,09 €	25.347,47 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 40	1	10.445,19 €	13.759,07 €
El Ejido	4	C/ Juan de Herrera 12	1	10.390,65 €	11.493,22 €
El Ejido	4	Av José Mª Fernández 18	1	10.602,83 €	20.309,19 €
El Ejido	4	C/ José Mª Fernández 16	1	16.655,36 €	22.491,63 €
C.Antigua	4	C/ Bermudo III 1	0	6.491,76 €	9.183,30 €
C.Antigua	4	C/ Rúa 12	5	58.545,93 €	73.544,90 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 4	1	10.616,96 €	20.896,09 €
C.Antigua	4	Pza Santo Martino 7	2	20.941,43 €	29.226,41 €
C.Antigua	4	C/ Serranos 6-8	7	67.608,14 €	67.908,15 €
C.Antigua	4	C/ San Pedro 5	1	19.374,92 €	128.546,20 €

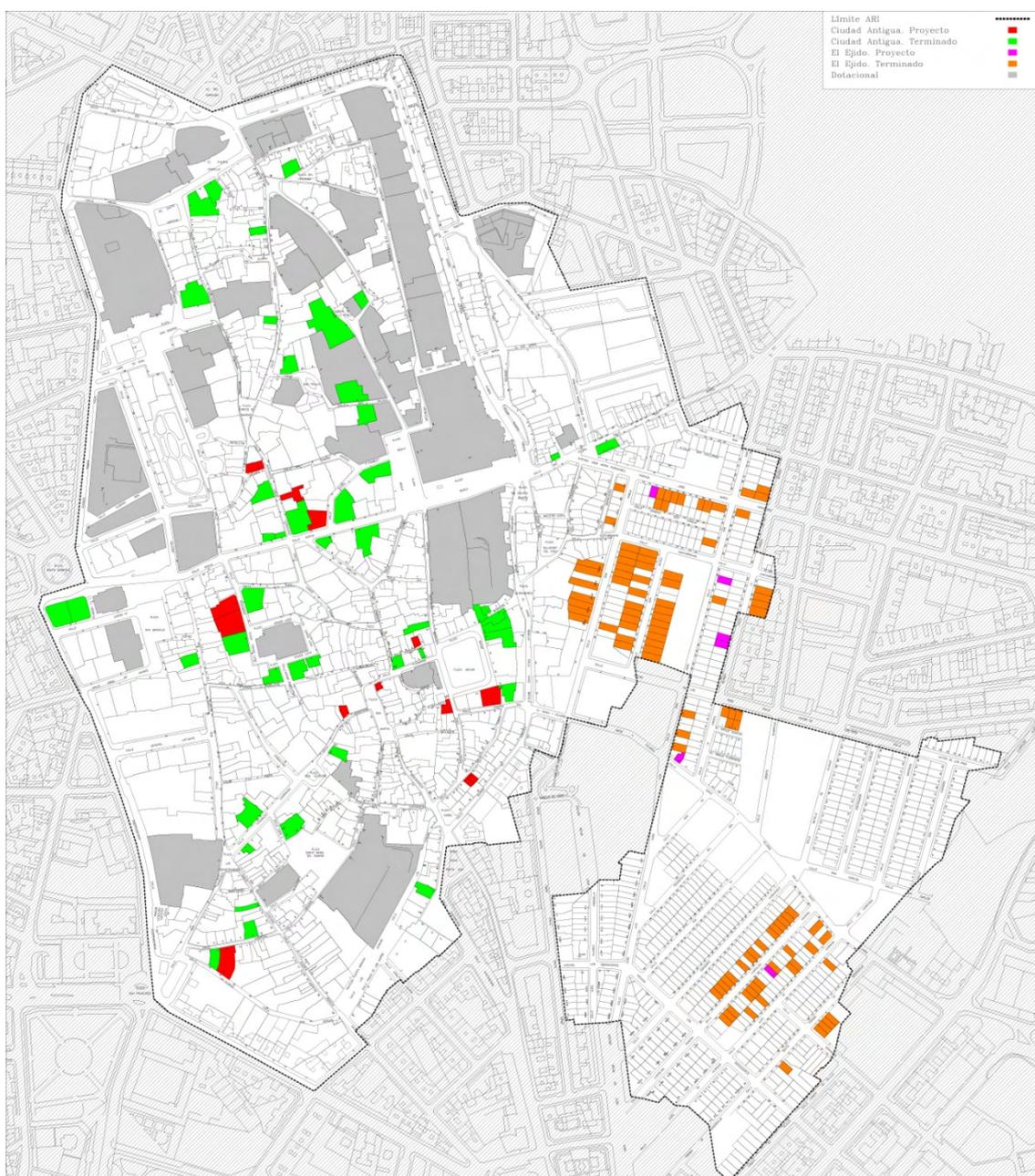
ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROY.
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 17	1	10.486,23 €	15.464,58 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 43	1	10.754,43 €	26.608,32 €
C.Antigua	4	C/ Bermudo III 4	6	69.210,55 €	92.905,30 €
El Ejido	4	Av José Mª Fernández 30	0	1.053,64 €	1.590,22 €
El Ejido	4	C/ Leopoldo Panero 20	1	10.424,08 €	12.882,52 €
El Ejido	4	C/ San Juan 23	1	10.368,54 €	10.574,45 €
C.Antigua	4	C/ Seranos 27	7	63.855,92 €	64.172,46 €
C.Antigua	4	C/ Bermudo III 1	3	35.666,25 €	45.498,55 €
El Ejido	4	C/ Juan de Herrera 4	1	10.639,31 €	20.458,44 €
C.Antigua	4 y 5	C/ Cervantes 7	1	32.320,38 €	97.414,18 €
C.Antigua	4	C/ Sierra Pambley 1	15	152.286,86 €	170.235,21 €
El Ejido	4	C/ Ignacio Díaz Caneja 7	1	925,02 €	1.850,04 €

ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROY.
C.Antigua	5	Pza Sta Mª del Camino 2	0	6.000,00 €	9.500,00 €
C.Antigua	5	Pza Conde Luna 6	1	29.500,00 €	35.500,00 €
C.Antigua	5	Pza Conde Rebolledo 1	0	12.000,00 €	16.000,00 €
El Ejido	5	C/ Daoiz y Velarde 40	1	11.847,32 €	14.550,36 €
El Ejido	5	C/ Virgen Blanca 71	1	12.871,78 €	52.703,36 €
El Ejido	5	C/ San Juan 2	2	24.821,77 €	68.609,71 €
El Ejido	5	C/ Juan de Herrera 3	1	12.102,71 €	25.161,79 €
C.Antigua	5 y 6	C/ Ancha 3	1	24.937,09 €	51.882,22 €
C.Antigua	5y 6	C/ Ancha 8	12	161.257,11 €	176.494,71 €
C.Antigua	5	C/ Ancha 14	2	23.846,31 €	35.100,34 €
C.Antigua	5	C/ Ancha 16	2	23.956,32 €	39.115,12 €
El Ejido	5	C/ Leopoldo Panero 36		11.876,61 €	15.886,67 €
El Ejido	5	C/ San Juan 6	1	11.811,44 €	13.477,34 €
El Ejido	5	C/ San Juan 12	1	11.986,94 €	20.687,86 €
C.Antigua	5 y 6	C/ Mariano Domínguez Berrueta 3	2	18.073,38 €	27.206,00 €
El Ejido	5	C/ San Juan 13	1	11.895,34 €	16.806,79 €
C.Antigua	5	C/ Herreros 12	2	15.422,36 €	15.572,28 €
C.Antigua	5	C/ Hospicio 4	7	89.407,51 €	100.053,36 €
C.Antigua	5	C/ Hospicio 9	6	70.697,90 €	71.847,06 €
C.Antigua	5	Pza Conde Luna 4	4	54.145,22 €	74.337,37 €
C.Antigua	5	C/ Matasiete 1	0	14.471,22 €	16.973,07 €

ZONA	CONV.	SITUACIÓN	Nº VIV	SUBVENC.	COSTE PROJ.
El Ejido	6	c/ San Juan 66	1	12.215,47 €	28.445,72 €
C.Antigua	6	C/ Legio VI 4-6	0	12.000,00 €	16.000,00 €
C.Antigua	6	C/ Platerías 2	6	69.000,00 €	85.753,02 €
C.Antigua	6	C/Fernández Cadórniga 7	3	41.590,93 €	44.205,60 €
El Ejido	6	C/ San Juan 42	1	12.260,38 €	20.940,53 €
C.Antigua	6	C/ Cantareros 2	1	12.873,96 €	54.019,12 €
El Ejido	6	C/ Juan de Herrera 14		12.237,86 €	28.055,60 €

TOTAL	4.070.657,93 €	6.754.746,96 €
--------------	-----------------------	-----------------------

PLANO RESUMEN OBRAS Y PROYECTOS ARI LEÓN



PROGRAMA ARI OESTE

La Junta de Castilla y León declaró Área de Rehabilitación Integral, la zona de la ciudad de León que comprende las **áreas centrales de Pinilla, Quevedo, La Vega, La Sal, Armunia y Trobajo del Cerecedo**, por acuerdo de la JCyL 140/2008, de 18 de diciembre.

El **Ayuntamiento de León, La Junta de Castilla y León y el Ministerio de la Vivienda** firmaron un acuerdo en diciembre de **2008** para establecer los compromisos de las tres administraciones implicadas en relación al "ARI León Oeste", con las actuaciones definidas en el documento Técnico de la Declaración de Área de Rehabilitación Integral. Asimismo por acuerdo Plenario de 31 de diciembre de 2008, se aprueba este Documento Técnico de la Memoria-Programa del Área de Rehabilitación Integral León-Oeste, donde se incluye en sus anexos la propuesta de Normativa Reguladora del Área de Rehabilitación.

Esta Área de Rehabilitación está constituida por el suelo urbano consolidado de cuatro **zonas ubicadas al oeste de la ciudad de León, en la margen derecha del río Bernesga**, al otro lado de la ciudad histórica, en el Área desarrollada urbanísticamente en el siglo XX, con un crecimiento inicialmente desordenado y condicionada por el trazado del ferrocarril. Se caracteriza por una elevada densidad en las zonas que las que se va a intervenir, casi el doble de la media de la ciudad, y un elevado índice de ocupación de las viviendas. El conjunto de León Oeste se caracteriza por la coexistencia de espacios sin urbanizar junto con las zonas de elevada densidad, por la existencia de algunas infraviviendas, y por las carencias en equipamientos y dotaciones.

El ARI León Oeste, abarca un total de 1.332 viviendas, entre las que se seleccionarán 500 que serán las que se subvencione, en una primera fase.

The logo for 'ari león oeste' features the word 'ari' in a bold, black, lowercase sans-serif font. The word 'león' is in a smaller, orange, lowercase sans-serif font, with the 'i' in 'ari' overlapping the 'l' in 'león'. Below 'león' is the word 'oeste' in a larger, orange, lowercase sans-serif font.

Objetivos:

La coordinación de las actuaciones de las Administraciones Públicas, y el fomento de la iniciativa privada, dirigidas a rehabilitar de forma integrada los conjuntos urbanos de interés arquitectónico, histórico, artístico, cultural, ambiental o social y en particular:

- a) Determinar la posibilidad de obtención de los beneficios previstos en la normativa de aplicación o en cualquier otra que la complemente o sustituya, dirigida a Áreas de Rehabilitación.
- b) Facilitar la rehabilitación de edificios y viviendas, así como la adecuación de los espacios libres, de forma integrada.
- c) Procurar el apoyo a asesoramiento técnico, jurídico y administrativo, por parte de las administraciones Autonómica y Local, para las actuaciones de rehabilitación.

Líneas de subvención del ARI León-Oeste:

Línea 1: Caso general, rehabilitación completa de fachadas y cubiertas.

Línea 2: Adecuación de los frentes de locales comerciales y plantas bajas.

Línea 3: Actuaciones parciales: Mejora de la accesibilidad.

Línea 4: Actuaciones parciales: Mejora de la envolvente térmica.

La gestión del Programa ARI León-Oeste.

El Ayuntamiento de León, por acuerdo plenario de 31 de diciembre de 2008, acordó encomendar al Instituto Leonés de Renovación Urbana y Vivienda, la gestión y ejecución del Programa Área de Rehabilitación Integral León Oeste.

Dicha encomienda fue aceptada por el Instituto, por acuerdo del Consejo de Administración de 27 de febrero de 2009 comprendiendo todos los actos relativos a la gestión de solicitudes, su tramitación, instrucción y resolución de los procedimientos de concesión de subvención, así como el control de las ayudas concedidas.



IMÁGENES DE ALGUNAS DE LAS OBRAS EJECUTADAS CON ESTE PROGRAMA

Por resolución de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del **Ministerio de Cultura** de fecha 30 de julio de 2007 se adjudicó el contrato de "Elaboración del Plan Director de las Murallas de León" al equipo multidisciplinar liderado por el arquitecto Melquíades Ranilla García. El **10 de noviembre de 2009** el Subdirector General del **Instituto del Patrimonio Cultural de España** remite al Ayuntamiento de León un ejemplar del **PLAN DIRECTOR DE LAS MURALLAS DE LEÓN**.

El Plan Director es un complejo documento de síntesis que después de tratar y analizar múltiples aspectos desde diversas disciplinas sobre el conjunto arquitectónico de las Murallas de León, diagnostica y propone una serie de actuaciones que determinarán su conservación, su preservación y su utilización en el futuro. Por lo tanto, tres son los procesos principales desarrollados por del Plan Director de las Murallas de León:

1. **Análisis** realizado desde las distintas disciplinas.
2. **Diagnóstico** general y particular para cada una de las situaciones que se presentan en las Murallas.
3. **Propuestas** de actuaciones guiadas por unos criterios generales y particularizados en los casos puntuales.

El conjunto arquitectónico de las Murallas de León consta de tres unidades constructivas claramente diferenciadas: "**Las Murallas**" (Muros Legionis), "**El Castillo**" o "Las Torres" (Kastellum, Turres Legionis, Turres Regis), y "**Las Cercas**" (Cerca medieval).

El Plan Director consta de tres documentos. En el **Documento 1** se desarrollan los antecedentes, la metodología de trabajo para la elaboración del Plan Director y la identificación básica del BIC y de su entorno.

El **Documento 2**, el **de análisis y diagnóstico**, incluye muy detalladamente y con numerosa documentación escrita y gráfica, los aspectos fundamentales del monumento: la historia, la arqueología, la información urbanística, la arquitectura, los aspectos jurídicos y legales, los aspectos medioambientales y el estudio de viabilidad del uso turístico.

El **Documento 3** es el de **planes y propuestas para la conservación de las Murallas de León**, en el que se extraen las conclusiones desde las diferentes disciplinas y se elaboran las propuestas en todos los ámbitos ya analizados, siendo relevantes, además de las propuestas de actuaciones arqueológicas, urbanísticas, de arquitectura en conservación, restauración y accesibilidad, de depuraciones jurídicas, las referentes al uso turístico, y el plan de gestión y difusión.

En lo relativo a **historia y arqueología** se realiza la propuesta de instrumentos de protección que garanticen la preservación de los registros arqueológicos y establecimiento de las líneas prioritarias de intervención que habrán de regir las futuras labores arqueológicas, el Plan Director incluye la carta predictiva y de riesgo arqueológico. Este instrumento protege y garantiza la preservación de los registros arqueológicos y establece las líneas prioritarias de intervención que regirán las labores arqueológicas.

En el aspecto **normativo y urbanístico** se realiza una propuesta de tratamiento urbanístico, normativo y de diseño de cada sector de muralla y sobre las edificaciones, instalaciones urbanas, accesibilidad, viales, jardines, etc., vinculados a la muralla. Además se incluye la propuesta de usos compatibles, protección y entorno.



Las propuestas de intervención del Plan Director bajo el epígrafe de **propuestas de arquitectura** constituyen las de mayor relevancia económica, al incorporar los proyectos de restauración del monumento necesarios. En primer lugar se realiza la propuesta de **Criterios de Intervención en la Muralla**, que incluye: criterios sobre la compatibilidad de usos; criterios sobre la intervención de consolidación y restauración en cada tramo de muralla; criterios de intervención en las labores de consolidación y restauración en el Monumento (conocimiento del Monumento, criterios generales, criterios constructivos, criterios específicos sobre la restauración de elementos singulares -material pétreo, ladrillos, morteros de unión, protecciones, etc.-; y criterios

de distinción entre la obra restaurada y la original. Incorpora además un anejo sobre las técnicas de intervención en la piedra.

A continuación realiza la propuesta de **Actuaciones para tratamiento de los agentes y causas del deterioro, así como técnicas y materiales a emplear en esas actuaciones**. Incluye esta parte los planos de "Planimetría - Intervenciones – Restauración" de todos los tramos exteriores de Muralla y Cercas.

En tercer lugar incluye la propuesta de **Intervenciones a realizar, enlazadas cronológicamente, señalando un orden de prioridades y cuantificadas económicamente**. Las actuaciones a realizar para la correcta consolidación, restauración y puesta en valor de las Murallas de León, se clasifican priorizando la urgencia en la intervención debido a las condiciones de conservación de los elementos arquitectónicos y a las posibilidades de desarrollo del PGOU de León y del Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de la Ciudad Antigua de León. Las actuaciones se clasifican en de emergencia, muy urgentes, urgentes y a corto plazo.

En cuarto lugar aparece el **Cronograma de actuaciones necesarias para optimizar los resultados de las intervenciones que se ejecuten en el conjunto y en sus elementos singulares**. Finaliza la parte de propuestas de arquitectura del Plan Director con la propuesta de **Programa de Mantenimiento**, con indicación de prioridades, periodicidades y cuantías económicas

Bajo el epígrafe de propuestas de ámbito **jurídico y legal** se incluyen una serie de actuaciones para recuperar el uso y disfrute común de la Muralla y Cercas medievales, fundamentalmente a través de Convenios de colaboración.

Las propuestas de carácter **medioambiental** tienen fundamentalmente que ver con los condicionantes climáticos que afectan a las técnicas de restauración y conservación del BIC, y a la contaminación atmosférica provocada por el tráfico cercano al monumento en algunas zonas, proponiéndose la peatonalización de las mismas.

Se incluyen específicamente una serie de propuestas para un **mejor aprovechamiento turístico** de las murallas bajo la óptica de su mejor conservación y puesta en valor. Incluye la potenciación y mejora de la visita a las murallas de León, el Centro de Interpretación del León Romano, la Cripta de Puerta Obispo, exposiciones temporales, coordinación de las vistas realizadas por el Ayuntamiento de León, coordinación de actividades con los Museos de León, fomento de Actividades, etc.

El plan de **gestión y difusión** incorpora la propuesta de modelo de gestión del Monumento para su conservación, gestión económica, gestión cultural y difusión, con explicaciones específicas en relación con los usos, servicios y actividades planteadas, con un plan de mantenimiento y conservación, y un plan de difusión y promoción.



3.3. Plan Director del León Romano

El **7 de junio de 2006** el Director General de Patrimonio y Bienes Culturales de la **Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León** hizo entrega al Ayuntamiento de León del documento técnico de **“Estudios previos del Plan Director del León Romano”**, como instrumento de sistema territorial patrimonial para la puesta en valor de este patrimonio, redactado también por el arquitecto Melquiades Ranilla García.

El documento consta de:

- Una memoria histórica descriptiva de los asentamientos y principales restos romanos en la ciudad de León.
- Un catálogo con la descripción y propuesta de protección de los principales restos romanos existentes en la ciudad de León.
- Propuesta de ordenación de los vestigios del León Romano: circuito de la visita, lugares visitables, otros elementos de interés relacionados con el León Romano. Valoración de inversiones necesarias.

La ejecución del Plan Director del León Romano implica la **conservación y protección de los principales restos romanos**, descritos en el documento, para los que propone su “protección integral”. Estos restos son:

a) Vestigios pertenecientes a la Legio VI, **Campamento Augusteo**:

- a.1) **Sistema defensivo.**
- a.2) Vías exteriores.

b) Vestigios pertenecientes a la Legio VI, **Campamento Julio-Claudio**:

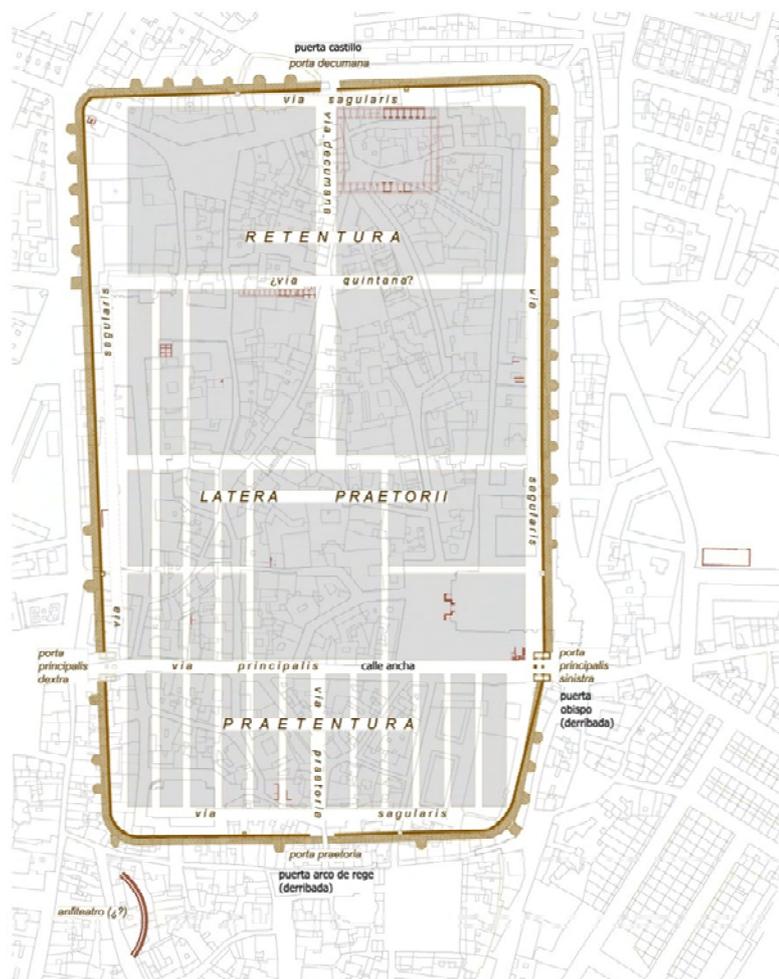
- b.1) **Sistema defensivo.**
- b.2) Construcciones interiores, barracones.
- b.3) Depósito de agua.

c) Vestigios pertenecientes a la **Legio VII**:

- c.1) **Muralla Alto-imperial.**
- c.2) **Muralla Tardorromana.**

- c.3) Principia.
- c.4) Termas.
- c.5) Restos de edificaciones hallados en la parcela de la calle Santa Marina.
- c.6) Restos hallados en varias parcelas en la calle Cascalerías.
- c.7) Infraestructura hidráulica y sanitaria, acueducto exterior.
- c.8) Infraestructura hidráulica y sanitaria, acueducto interior.

En cuanto a la **visita monumental propuesta**, ésta incluye: la excavación arqueológica de Santa Marina con el Centro de Interpretación del León Romano, los restos en San Isidoro con las Murallas de la Legio VII, el jardín del Cid con los restos de un tramo del acueducto interior, la zona de San Pedro con los restos de un depósito de agua exterior al campamento, la cripta de Cascalerías con los restos del anfiteatro legionario, la cripta de Puerta Obispo con los restos de la Porta Principalis Sinistra de la Muralla Altoimperial y las letrinas de las termas, la cripta de la Catedral con los restos de las termas campamentales, la excavación de San Pelayo y, finalmente, la Muralla Tardorromana.



El origen del trazado de la ciudad antigua de León está en el campamento de la única guarnición militar romana que permanece en la península tras las guerras que los habitantes de la misma sostuvieron contra Roma. Una vez finalizada la contienda de los romanos contra cántabros y astures y culminado el proceso de conquista de Hispania, el contingente de tropas asentado en la península disminuye, permaneciendo acantonada en su base de León únicamente la *legio VI victrix*, la cual abandonará definitivamente en el año 69-70 de la Era. En el año 74 será sustituida por la recién creada *legio VII gemina*, manteniendo su asentamiento hasta el fin del Imperio Romano. En la impronta dejada por los campamentos de ambas legiones está el origen morfológico del corazón de la actual ciudad de León.

El campamento de la *legio VII gemina* se amuralló en dos ocasiones. A finales del siglo I, al poco de la llegada de la legión, se construyó una muralla cuidadosamente ejecutada. Dos siglos más tarde fue sustituida por una nueva fortificación mucho más sólida adosada por el exterior al primitivo muro; conocida como la "muralla de los cubos", aún permanece en pie la mayor parte de ella.

Pero la muralla no es el único legado romano con el que cuenta la ciudad de León. El rico pasado histórico romano de la ciudad se evidencia con la existencia de otros vestigios, como son las termas, el anfiteatro, los barracones, los *principia* o cuartel general de la legión, diversas canalizaciones hidráulicas, etc.

Así, la ciudad cuenta con un itinerario que permite realizar una visita al León Romano a través de un recorrido a los vestigios citados, que se basa en la organización del campamento legionario que subyace en la ciudad.

Bajo el epígrafe de León Romano se han llevado a cabo diversas acciones en la ciudad entre las que se incluye la definición del citado **itinerario que discurre por los restos arqueológicos de época romana denominándose "Ruta Romana"**, incluyendo su puesta en valor mediante la señalización adecuada.

El recorrido recoge siete puntos de interés. Esos hitos o paradas en el camino corresponden a: la cripta arqueológica de Puerta Obispo (restos de la Porta Principales sinistra y de las termas/letrinas del campamento), el depósito de agua de San Pedro, la muralla tardorromana, **el aula arqueológica de Puerta Castillo (restos de las cuatro murallas y barracones)**, la muralla altoimperial junto a San Isidoro, la conducción hidráulica en el Jardín del Cid y el anfiteatro en la calle Cascalerías.



<http://www.aytoleon.es/es/ciudad/visitarleon/Paginas/romana.aspx>



3.4. Mejora de la escena urbana en el corredor de FEVE

En apoyo a las medidas adoptadas para la integración del ferrocarril de vía estrecha en la trama urbana de la ciudad de León, se firmó el 19 de septiembre de 2011 un **Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de León y la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)**. Dicho convenio tiene como objeto la ejecución de medidas de **mejora de las condiciones medio ambientales, de aislamiento acústico, de eficiencia energética y de la escena urbana** de la plataforma de FEVE.

Al pasar la traza ferroviaria de una trinchera vallada a convertirse en un corredor abierto que incluye paseos peatonales, cruces y espacios estanciales, se propone la **intervención sobre las edificaciones que hasta ahora daban la espalda a este espacio ofreciendo medianeras vistas y espacios residuales de baja calidad**. Por ello se entiende fundamental para completar las labores de integración ferroviaria, la mejora de esa escena urbana trabajando sobre elementos de propiedad privada, siendo necesaria la colaboración con la ciudadanía.

Los trabajos a desarrollar bajo dicho convenio se han estructurado en **tres fases**, habiéndose realizado hasta el momento dos de ellas.

En la **FASE 01** se ha realizado una cartografía de trabajo básica, se han estudiado y designado las áreas concretas de intervención, estableciéndose tres escenarios, identificando las zonas de intervención prioritarias y puntos críticos y se han establecido los criterios de intervención para cada escenario.

1.-**Elaboración cartografía**: Toma fotografías escena urbana del corredor. Listado parcelas afectadas y solicitud de certificados catastrales. Plano puntos impacto. Levantamiento fachadas corredor

2.-**Designación de áreas de intervención** y estudio de situación existente:

- Área 1: Zona Matallana (desde Padre Isla hasta Álvaro López Núñez).
- Área 2: Zona San Mamés (desde Álvaro López Núñez hasta Juan de Austria)

3.-**Establecimiento de escenarios**:

- Zócalos.
- Fachadas (medianeras, patios de luces y fachadas retranqueadas).
- Fondos de calle.

4.- Puntos críticos:

- Puntos críticos área 1 (zona Matallana): zócalo zona calle Bilbao y trasera edificio vías, medianeras sin tratamiento edificio junto a viaducto a Ramón y Cajal.
- Puntos críticos área 2 (zona San Mamés o trinchera): zócalo de todo el tramo, medianeras edificios viviendas frente a Maristas, edificaciones entorno parque San Mamés, edificios Plaza Juan de Austria y fondos de saco.



El lanzamiento de la **FASE 02** ha supuesto el comienzo de la ejecución del programa, seleccionándose **cuatro puntos iniciales de actuación** a lo largo del corredor. Las intervenciones a ejecutar en estos puntos se han tramitado convocándose y resolviéndose **dos concursos públicos por procedimiento abierto** para la redacción del proyecto de ejecución y posterior construcción de las obras, un concurso público de ideas y ejecución de **intervención artística urbana**, y un cuarto proyecto redactado por parte de la oficina del ILRUV (sociedad mercantil de capital íntegramente municipal).

Las obras se han ejecutado parcialmente hasta la fecha, quedando pendientes algunos elementos debido a la necesidad de coordinar las obras de mejora ambiental con la ejecución de la nueva traza.



Solución ganadora del concurso para la zona de Juan de Austria y de Álvaro López Núñez.



Medianeras entre calle Gil de Ontañón y Padre Escalona, proyecto ILRUV



Solución ganadora intervención artística en vallas de Asunción

3.5. Centro Casona de Puerta Castillo. León Cuna del Parlamentarismo

En el año 1997 se comenzó la excavación del solar de Santa Marina siendo la importancia de los restos arqueológicos encontrados los que suscitaron la compra por parte del Ayuntamiento de León de toda la manzana edificable. La excavación del solar se completó al año siguiente, dando lugar a la **reformulación de las teorías sobre la fundación de la propia ciudad**: es el primer vestigio que confirma la presencia de la Legio VI en León.

El 10 de junio de 2006 se firmó un **convenio específico de colaboración entre la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de León** para la ejecución de una actuación de interés arquitectónico consistente en la **“Restauración y puesta en valor de los restos de los campamentos romanos y de la Casona de Puerta Castillo en León”**.

El conjunto edificado conocido como la Casona de Puerta Castillo es una construcción sin datación concreta, pero del que se tiene constancia de su existencia ya en el siglo XVIII como Obra Pía de los Niños Expósitos o Arca de la Misericordia. La construcción es suma de dos inmuebles, una casa burguesa en la zona Norte que se adosa a la muralla y un inmueble residencial que conforma la esquina Suroeste.

Bajo el inmueble se encuentran importantes restos arqueológicos de época romana y medieval, que se completan con la existencia de un yacimiento adyacente al edificio y en continuidad con el patio del mismo, el que se ubican tanto los restos de la primitiva iglesia de Santa Marina, del siglo XIII, como vestigios campamentales y fragmentos de muralla datados desde la época augustea hasta la contemporánea.

El edificio se encuentra ubicado dentro del ámbito afectado por el Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de la Ciudad Antigua de León, catalogado con un Grado de Protección de Nivel II (Edificios con calificación de Histórico o Singular).

Se trata de un edificio con dos núcleos de comunicaciones, encontrándose originalmente dividido físicamente en dos inmuebles completamente independientes. Se han mantenido ambas escaleras, dotando al edificio además de un ascensor en la parte norte que permita subir a la muralla paseable a las personas con movilidad reducida. Se conservan también dos accesos independientes a vía pública, uno principal por la Plaza de Puerta Castillo y uno para uso restringido por la calle Santa Marina. La ocupación en planta de la Casona abarca una superficie aproximada de 675 m² (incluidos los 107 m² que se sitúan sobre el adarve de la muralla), y suma un total de aproximadamente 1.500 m² construidos de edificación.

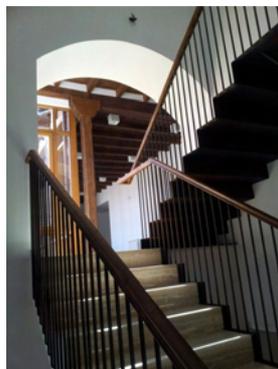


IMAGEN 3D CON EL SOLAR ARQUEOLÓGICO DE SANTA MARINA, LA MURALLA SEPTENTRIONAL Y EL EDIFICIO DE LA CASONA DE PUERTA CASTILLO ANTES DE LA REHABILITACIÓN.

El Ayuntamiento de León ha concluido en febrero de 2014 las obras de rehabilitación de este inmueble para su uso como equipamiento público relacionado con la cultura y el patrimonio de la ciudad, en especial el relacionado con el León Romano, con los documentos más relevantes del Archivo Histórico Municipal y con León Cuna del Parlamentarismo –los Decreta de León de 1188, el testimonio documental más antiguo del sistema parlamentario europeo–.



IMAGEN DE LA GALERÍA AL PATIO INTERIOR



NÚCLEO PRINCIPAL DE COMUNICACIÓN



ESCALERA SECUNDARIA CON MURALES ORIGINALES CONSERVADOS. s. XX.

La rehabilitación realizada ha buscado conservar y poner en valor el carácter de esta pieza arquitectónica, dotándola de las cualidades necesarias para poder funcionar bajo un uso público, adaptándola a la normativa actual sin menoscabo de las características que la hacen ser parte del Catálogo de Edificación Protegida del Plan Especial de la Ciudad Antigua. Se planteó una rehabilitación integral del edificio, reforzando o renovando aquellos elementos que para ello fue necesario. Se marcó como objetivo de la actuación la recuperación de las salas que habían sido objeto de sucesivas reformas, divisiones y añadidos, poniendo en valor aquellos elementos arquitectónicos más importantes, atendiendo especialmente a la configuración de las salas principales, el núcleo de comunicaciones y el patio.

El proceso de rehabilitación del edificio ha sido abordado en varias fases, siendo la primera una intervención de emergencia en el año 2007 donde se repararon las cubiertas por un importe de 210.786,34 €. En una segunda fase se procedió al desmontado de la galería existente en el patio, debido a sus problemas estructurales y de salubridad, teniendo en cuenta que éste era un elemento espurio. En la última fase que terminó en 2013 se intervino en la totalidad del conjunto edificado para su rehabilitación y adecuación por un importe de 1.687.906,39 €.

Programa de usos:

- Planta baja: Conjunto de salas para usos expositivos, divulgativos, y de carácter eminentemente público. LEÓN ROMANO.
- Planta primera: Usos administrativos con oficinas, zonas de atención al público, salas de reuniones y archivo. ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL.
- Planta segunda: Uso administrativo, salas de reuniones y exposiciones. LEÓN CUNA DEL PARLAMENTARISMO.

El Centro de Interpretación del León Romano contiene una explicación didáctica de la importancia del Imperio romano en nuestra ciudad, con reproducciones de *armamenta* de los legionarios romanos, *contubernium*, lápidas y estelas, así como maquetas narrando el desarrollo de la muralla y de la propia ciudad.

El archivo histórico ha trasladado parte de sus oficinas, además del archivo con los documentos del s. XII al s. XIX y presenta también una pequeña exposición mostrando facsímiles de los documentos más importantes que posee.

En cuanto a León cuna del Parlamentarismo, se está preparando un espacio de interpretación en el edificio que contendrá una secuencia histórica del parlamentarismo en España, acogiendo gracias a la colaboración de la Junta de Castilla y León los documentos originales de los "Decreta". Dichos Decreta son el testimonio documental más antiguo del sistema parlamentario europeo que reflejan un modelo de gobierno y administración original en el marco de las instituciones

españolas medievales, en las que el pueblo participa por primera vez, tomando decisiones del más alto nivel, junto con el Rey, la Iglesia y la Nobleza, a través de representantes elegidos de pueblos y ciudades, tal y como declaró la UNESCO el 18 de junio de 2013, concediendo a León la distinción de Memoria del Mundo.



CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL LEÓN ROMANO CON LA MURALLA AL FONDO



EXPOSICIÓN FACSIMILES ARCHIVO HISTÓRICO DE LEÓN

Esta intervención es una apuesta clara por la revalorización del casco antiguo y la creación de sinergias con otros elementos próximos como el Archivo Histórico Provincial o la Colegiata de San Isidoro y el Museo Bíblico Oriental.

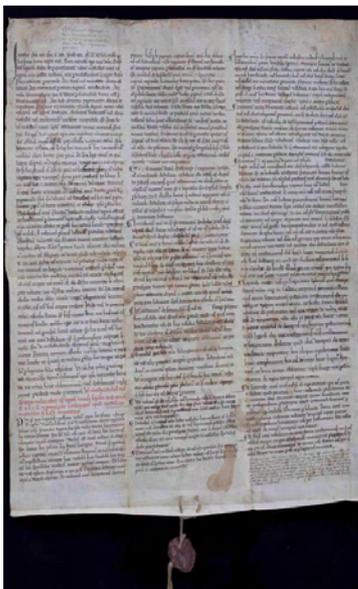


IMAGEN DE UNO DE LOS "DECRETA"



VISTA PARCIAL DE LA SALA DONDE SE VA A INSTALAR LA EXPOSICIÓN PERMANENTE LEÓN CUNA DEL PARLAMENTARISMO.



**Plan de Acción para el
desarrollo dotacional**

04

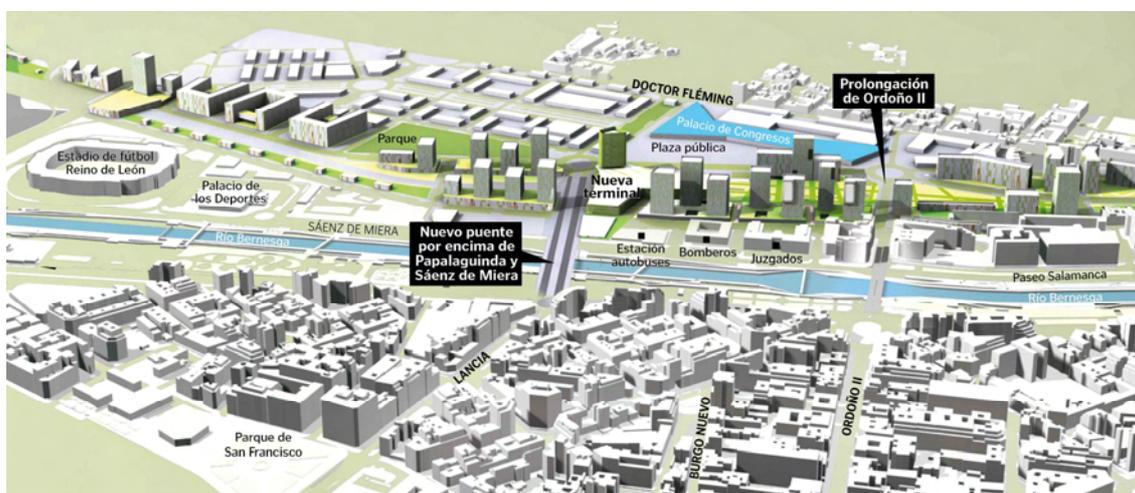


4.1. Nuevo Palacio de Congresos y Recinto Ferial

En cumplimiento de acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 19 de octubre de 2004, se convocó el concurso del Palacio de Congresos Ferias y Recinto Ferial de la ciudad de León.

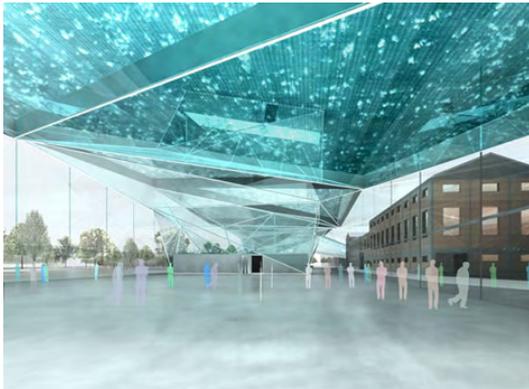
El **Ayuntamiento de León** a través de la Concejalía de Urbanismo y enmarcado dentro de un proyecto en colaboración con la Administración del **Estado** y la **Junta de Castilla y León**, plantea un concurso de ideas para definir las ideas básicas para la redacción del proyecto de ejecución de "Palacio de Congresos y Recinto Ferial de la ciudad de León".

El Ayuntamiento de León, la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Industria, asumen este proyecto como una de las apuestas urbanas más importantes en los próximos años para la ciudad. Se pretende la realización de un Palacio de Congresos y un Recinto Ferial en un **entorno "ferroviario-industrial-urbano", de manera que se genere una nueva área de centralidad**, un centro de atracción urbana de gran interés en la ciudad para los próximos años.



Actualmente las ciudades compiten por la atracción de recursos capaces de potenciar el desarrollo económico y social, la importancia de acoger infraestructuras que faciliten el aprovechamiento de las oportunidades que brindan estos recursos es crucial. El turismo supone, en muchas ciudades que atraviesan períodos de cambio en sus estructuras productivas tradicionales, un motor de desarrollo que puede completar otros esfuerzos dirigidos hacia la mejora de las bases sociales y económicas.

La finalidad de esta obra es, por tanto, la **creación de nuevas oportunidades de desarrollo económico para la población de León**, situándose en el panorama nacional de ciudades capaces de acoger actividades congresuales, feriales, exposiciones y grandes eventos, poniéndose a la altura de otras ciudades españolas en las que esta fórmula ha tenido un gran éxito.



El nuevo complejo, tiene cuatro **objetivos fundamentales**:

1. Liderar el cambio de actitud de la ciudad de cara al futuro, y ser la nueva imagen de la ciudad y de la provincia en el ámbito nacional e internacional.
2. Crear un nuevo paradigma de Palacio de Congresos y de Recinto Ferial, incorporando ideas innovadoras en cuanto al entendimiento de esta tipología, y de su integración en la vida urbana.
3. Crear la infraestructura necesaria para el desarrollo, aumento y potenciación de la calidad en el sector turístico, y en todas las actividades susceptibles de interactuar con edificios de estas características.
4. Ser un espacio polivalente, que cumpla, entre otras, con las siguientes funciones:
 - Centro de congresos, con los espacios necesarios complementarios, con una gran sala de congresos con una capacidad de hasta 1.200 personas.
 - Centro de publicaciones, información, zonas de ocio, espacios infantiles, cafeterías, restauración, con capacidad variable, y disposición interior exterior.
 - Centro de difusión de los medios, promoción, salas de prensa, salas multimedia, y otras propuestas análogas.
 - Recinto ferial modular, con tres salas polivalentes de 3.000 m² cada una, susceptibles de apertura conjunta o parcial.

La redacción del proyecto fue adjudicada al arquitecto **Dominique Perrault**. La obra se ha ido desarrollando por fases, estando en uso ya el denominado "Palacín" o pabellón de usos complementarios. La inversión total ascenderá a **79.172.939,77 euros** (se reparten al 40% la Administración central y la autonómica respectivamente y el 20% restante el Ayuntamiento) y está prevista su **finalización completa en 2018**.



Este complejo será el resultado de la colaboración de las tres Administraciones: Estado (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo), Junta de Castilla y León (Consejerías de Fomento y hacienda) y Ayuntamiento de León y, de un esfuerzo económico conjunto reconocido en sendos convenios de colaboración, que culmina con la firma del **“Acta de la reunión conjunta de 26 de noviembre de 2013 entre representantes del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, de la Junta de Castilla y León, y del Ayuntamiento de la ciudad de León, para la reprogramación del proyecto de construcción del Palacio de Congresos y Exposiciones de dicha ciudad”**, en la que se establecen las anualidades pendientes de aportar de las tres administraciones.

Durante la fase de explotación, el Palacio de Congresos y Recinto Ferial hará posible el desarrollo, aumento y potenciación de la calidad en el sector turístico, y en todas las actividades susceptibles de interactuar con un edificio de estas características lo que conlleva un impacto económico claro en el entorno. Dentro de este impacto podríamos tener en cuenta dos aspectos:

Por una parte el **impacto económico directo** y el desarrollo producido entre las empresas organizadoras de los certámenes (OPC), las que hagan las presentaciones de los mismos, suministradores de equipamiento audiovisual, servicios auxiliares para el montaje de eventos, celebraciones, publicidad y promoción, mantenimiento y limpieza, y el empleo generado en las actividades relacionadas con la oferta complementaria, hotel, comercio, ocio, etc.

Por otra parte, la **actividad inducida** en empresas relacionadas con las actividades del complejo y su entorno como consecuencia de la llegada de visitantes al Palacio de Congresos y la zona complementaria. Ejemplos de ello pueden ser la actividad hostelera, tanto de restauración como de alojamiento, la actividad que realizan las agencias de viajes y organizadores de actividades turísticas, las empresas de transportes y el incremento en todo el comercio minorista.

En complejo consta de tres edificios, el Palacín (pabellón de usos complementarios), el Palacio de Congresos y el palacio de Exposiciones (recinto ferial). Ya en la fase de redacción del proyecto se solicitó por el Ayuntamiento de León el funcionamiento independiente de determinados edificios, de forma que fuese posible una utilización y puesta en funcionamiento individualizada, en especial de la pieza más demandada en la ciudad, el Recinto Ferial.



Las obras del **pabellón de usos complementarios** (Palacín), han sido ejecutadas en 2009-2011, junto con las obras iniciales de emergencia, demoliciones, apeos y tratamiento de residuos de demolición, estando el edificio completamente operativo y en uso desde mayo de 2011.

El **Recinto Ferial** (edificio proyectado de nueva planta) acoge la mayor parte de las instalaciones y una vez finalizado, tiene capacidad operativa autónoma, estando prevista la finalización de las obras en 2016

Por último, el **Palacio de Congresos** (que se ubicará en el cuerpo central de la antigua Azucarera Santa Elvira), y tercer edificio del conjunto, depende de las instalaciones situadas en el sótano del Recinto Ferial, por lo que su puesta en funcionamiento depende de la ejecución previa o simultánea del edificio del Ferial. La finalización de las obras de este tercer edificio está prevista en 2018.



4.2. Acciones de Equipamiento

En los últimos años se han llevado a cabo una serie de acciones para reequipar la ciudad, en ese objetivo de conseguir **la equidad territorial y el acceso igualitario a todos los servicios** que definen las estrategias municipales.

Se ha buscado la redistribución de los equipamientos mediante la **generación de nuevas áreas de centralidad**, para lo que se han planteado grandes equipamientos con la colaboración de otras administraciones, que exceden incluso el nivel ciudad. Dentro de esos grandes equipamientos nos encontramos con el Auditorio Ciudad de León (2002), el Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León -MUSAC- (2005), el Palacio de Congresos y recinto Ferial (en construcción), y la nueva estación intermodal de ferrocarril (en proyecto). Todos ellos tienen características comunes, responden a grandes concursos de arquitectura, **pretenden impulsar la ciudad de León como referente cultural y de servicios y buscan crear un sentimiento de identidad y pertenencia**.

En apoyo a estos núcleos emergentes de centralidad, otras administraciones públicas han edificado diversos **equipamientos sectoriales de carácter regional**, entre ellos el edificio del EREN (Ente regional de la Energía), el CDF (Centro del Fuego), el CRC (Centro de Regulación y Control de Alta Velocidad) y el CEAR (Centro Especializado de Alto Rendimiento de Atletismo). Estos equipamientos otorgan un **valor añadido** a la ciudad, al constituirse en centros de referencia de su campo.

En la finalidad de alcanzar la cohesión social, el Ayuntamiento de León ha invertido en el desarrollo de **nuevos centros sociales y culturales distribuidos por toda la geografía del municipio**, aprovechando en la mayoría de los casos edificios en desuso o en condiciones deficientes para su rehabilitación, de manera que sirvieran como **generadores de sinergias positivas en unos entornos en su mayoría deteriorados u obsoletos**. Algunos de ellos han sido: el Centro Cívico León Oeste, el Espacio Vías, el CEAS Padre Isla, Centro Cívico Ventas Este, Centro Cívico Ventas Oeste, Centro Canseco y el Centro Integrado de Armunia.

A este carácter social podemos sumar otras iniciativas asistenciales como el Tanatorio Ciudad de León y la Ciudad del Mayor, además de las recientes **concesiones y cesiones demaniales gratuitas a diferentes asociaciones de utilidad pública sin ánimo de lucro** para la realización de sendos centros de día especializados (ASPAYM, ASPACE y AUTISMO LEÓN). Estos equipamientos procuran la configuración de una **ciudad única e integradora** que facilita el disfrute por igual de todo el territorio por sus ciudadanos, sin exclusiones, pero **respetuosa a la vez con las diversidades propias de los diferentes colectivos que la integran**.



MUSAC



AUDITORIO CIUDAD DE LEÓN

De la misma manera, el Ayuntamiento de León ha realizado cesiones gratuitas de suelo a diferentes confesiones religiosas para la construcción de nuevos centros religiosos en el municipio, como la iglesia católica de la Lastra o la Iglesia Evangélica de Eras de Renueva.

Como parte de la **regeneración urbana de la Ciudad Antigua** se ha llevado a cabo la restauración y la **rehabilitación de edificios históricos para espacios culturales** y museísticos como el Palacio Conde Luna, la Casona de Puerta Castillo y el Museo de León en el Edificio Pallarés. Estos espacios **constituyen piezas singulares del sistema urbano** a las que se confía un importante papel en la reordenación y recomposición del tejido urbano consolidado.



PALACIO CONDE LUNA



EDIFICIO DEL INTECO

El **fomento al empleo** ha llevado también a la rehabilitación de varios edificios como la Escuela Municipal de Hostelería (antiguo edificio de las Escuelas de las Ventas), el

Complejo Abelló (antigua fábrica de productos químicos donde se desarrollan **programas de cualificación profesional**) o el **Vivero de Empresas** (antiguas casas de los peones camineros de la Junta, junto al Centro Cívico León Oeste). En estos equipamientos se da acceso a formación específica para el empleo, incluyendo cursos y seminarios especializados, así como apoyo técnico y alquiler de espacios para emprendedores a precios bajos generando un entorno adecuado de cooperación para el cumplimiento de los objetivos de la actividad de cada empresa en sus inicios. Se han edificado además en **apoyo a las empresas TIC** el Centro de Empresas de Base Tecnológica (gestionado por el ILDEFE) y el Inteco (Instituto Nacional de Tecnologías de la Comunicación, dependiente del Ministerio de Industria, Energía y Turismo).

Además de estos equipamientos de carácter institucional, la Junta de Castilla y León ha promovido un **parque tecnológico** en la idea de que León se consolide como **núcleo de referencia tecnológica en el noroeste de la península ibérica**. El Parque Tecnológico de León es el emplazamiento ideal para que tanto PYMES como grandes empresas lleven a cabo sus proyectos punteros de I+D+i.

Estas intervenciones públicas en la mejora de la estructura productiva, representan la **búsqueda de oportunidades logísticas y estratégicas para la iniciativa privada desde la participación del sector público en la actividad económica**.

Los principales factores de integración de la sociedad urbana van más allá de los estrictamente económicos y laborales. Además de oportunidades de trabajo y prosperidad, las ciudades ofrecen posibilidades de ocio, aprendizaje y desarrollo cultural, pero sobre todo, las ciudades deben proporcionar a sus habitantes un "espacio de vida" y una identidad.

Las acciones de equipamiento se basan en el potencial estructurador de los equipamientos colectivos, en las sinergias que provocan para la regeneración urbana, en la sostenibilidad y en el equilibrio social.

La ciudad ha obtenido gracias a la colaboración de las distintas administraciones públicas una ampliación de las **dotaciones educativas a todos los niveles**, construyéndose por ejemplo el Instituto de Enseñanza Secundaria de Eras de Renueva, el Centro Educativo Camino del Norte, la Escuela Oficial de Idiomas, la Guardería Santa Margarita y nuevos edificios de la Universidad.

En los últimos años se han creado también una serie de **equipamientos deportivos**, que doten los distintos barrios de espacios para el deporte y el ocio, habiendo sido algunos de ellos concesionados, mientras que otros permanecen gestionados por el Ayuntamiento. Entre ellos podemos citar: polideportivo Salvio Barrioluengo (en el barrio de El Ejido), polideportivo de Eras de Renueva, polideportivo de Puente Castro (obras adjudicadas), luchódromo "la Torre", centro escuela de pádel en la Lastra, polideportivo del centro educativo Luis Vives, polideportivo del centro educativo

Quevedo, gimnasio IES Juan del Enzina. Como resultado de estos equipamientos se espera un impacto positivo tanto en la mejora de la salud como en la calidad de vida de los ciudadanos.

Las acciones en pos del equilibrio territorial procuran la amortiguación del proceso de crecimiento basado en la mera edificación residencial especulativa. Se ha considerado importante desde el Ayuntamiento paliar la congestión urbana desde la **mejora y adecuación de espacios libres**. Una de estas intervenciones ha sido la llevada a cabo en las riberas de los ríos Bernesga y Torío, que es de gran importancia para la calidad de vida en la ciudad





**Medio Ambiente urbano, ahorro
y eficiencia energética**

05



5.1. Agenda 21

En los últimos años, la gestión municipal de León se ha caracterizado por la introducción paulatina de los criterios de sostenibilidad en el desarrollo de sus actividades. Este compromiso con los postulados del desarrollo sostenible se ratifica oficialmente con la adhesión del Ayuntamiento de León a la Carta de la Tierra en noviembre de 2003 y la firma de la Carta de Aalborg en junio de 2004. En 2004 se firmó también el compromiso de implantación en el municipio de la Agenda 21 local.

La Agenda Local 21 es un instrumento de gestión y trabajo hacia la inserción de los postulados del desarrollo sostenible a nivel local. La Agenda Local 21 se plasma en un Plan de Acción basado en la integración con criterios sostenibles de las políticas sociales, económicas y ambientales, que surge de la participación y toma de decisiones consensuadas entre todos los miembros de la sociedad local.

A nivel autonómico, la publicación en 1997 del Libro Verde del Medio Ambiente en Castilla y León supuso la apertura del debate sobre la incorporación de criterios de sostenibilidad de forma integral en la gestión regional y local. De esta forma, el debate se materializó, en el año 1999, con la aprobación de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: AGENDA 21 cuyos postulados ha sido incorporados al Plan de Desarrollo Regional de Castilla y León (2000-2006).

Desde finales de 2004 y a lo largo de 2005 se desarrollaron las primeras fases para la implantación de la Agenda 21 Local en León, que concluyeron en febrero de 2006 con la realización del Diagnóstico de Sostenibilidad de León y la determinación de una propuesta de objetivos de la futura estrategia municipal para la sostenibilidad. Sin embargo, no se ha llegado a definir un Plan de Acción para llevar a cabo las propuestas necesarias para el desarrollo sostenible del municipio.



A pesar de no haber desarrollado el plan de acción de la Agenda 21 se han realizado una serie de acciones siguiendo los objetivos planteados en la fase previa, incluyendo medidas de acción en otros programas y planes estratégicos.

Dichos objetivos se concretan en:

Ciudad INTEGRADA EN SU ENTORNO NATURAL	Preservar la biodiversidad y la calidad ambiental en el municipio, recuperando y poniendo en valor los espacios naturales del entorno urbano.
Ciudad RESPECTUOSA CON LOS RECURSOS NATURALES	Mejorar la gestión de los recursos naturales y minimizar el impacto de las actividades sobre el medio, prestando gran atención al uso eficiente del agua y la energía, la gestión de los residuos y la contaminación atmosférica y acústica en la ciudad.
Ciudad por la MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLE	Promover la gestión integrada de la movilidad y la accesibilidad y promocionar el transporte sostenible en León de forma coordinada con los municipios del área urbana.
Ciudad COMPACTA Y CONSOLIDADA como centro del Área Urbana	Fomentar la inclusión de los criterios de sostenibilidad en la visión estratégica de la ciudad, la planificación y gestión territorial y urbana, teniendo en cuenta el papel de León como nodo central del área urbana.
Ciudad por un ESPACIO ECONÓMICO DINÁMICO Y SOSTENIBLE	Generar un espacio económico sostenible y dinámico y multifuncional en el noroeste peninsular, con capacidad de atracción de actividades y generación de empleo de alto valor añadido.
Ciudad por la CULTURA y el TURISMO SOSTENIBLE	Avanzar hacia ciudad reconocida por su patrimonio, las actividades culturales y de ocio que sirvan como base para un desarrollo turístico sostenible que redunde en la dinamización de la economía local.
Ciudad por la EQUIDAD y la COHESIÓN SOCIAL	Promover una sociedad diversa, cohesionada, solidaria y multicultural, apoyada en los principios de respeto y la integración para que todas las personas participen del progreso social en igualdad de oportunidades.
Ciudad por la CALIDAD DE VIDA	Progresar hacia una sociedad que garantice el bienestar de toda la ciudadanía, capaz de satisfacer las necesidades básicas de la población y unas condiciones óptimas de calidad de vida.

Ciudad por el
compromiso y **ÓPTIMA
GESTIÓN MUNICIPAL**

Garantizar una gestión municipal eficaz, estableciendo un marco de actuación local sustentado en el compromiso, coordinación y cooperación política, técnica e institucional que derive en una visión conjunta de futuro para el municipio de León.

Ciudad por la
**INFORMACIÓN,
PARTICIPACIÓN Y
SENSIBILIZACIÓN**

Incorporar a la ciudadanía leonesa en la definición consensuada del modelo de ciudad basándose en la participación, la transversalidad, la información y la educación hacia la sostenibilidad.

El compromiso del Ayuntamiento de León con el desarrollo sostenible continúa, según demuestra que se haya adherido a la Red de Ciudades por el Clima y a la Red de Ciudades por los Bosques (Entidades locales de más de 20.000 habitantes que cuentan con un Programa de Compra de productos forestales que controla el origen sostenible de los productos y da prioridad a aquellos certificados por sistemas creíbles como el FSC) en 2005, estando pendiente actualmente de firmar el Pacto de los Alcaldes.

5.2. Plan Estratégico para la Mejora de la Calidad del Aire

León ha sido una de las ciudades pioneras en establecer un **plan integral para la prevención del Cambio Climático**. En enero de 2003, el Pleno Municipal aprobó la denominada "**Estrategia de Control de la Calidad del Aire en el Municipio de León**", donde se establece un conjunto integral de medidas que, más tarde, durante el proceso de implantación de la Agenda 21, se han confirmado como principales:

- Realizar campañas de formación ciudadana para la mejora del medio ambiente atmosférico.
- Promoción y mejora del transporte público.
- Desarrollo del Plan Carril Bici.
- Completar el cinturón de rondas de circunvalación de la ciudad.
- Ampliar zonas peatonales e implantar medidas para calmar el tráfico.
- Campañas de control de revisiones ITV.
- Divulgar las ventajas de las energías renovables.
- Construcción del Aula de Interpretación de las Energías Renovables y del Aula Solar.
- Fomentar el uso de energía solar y construir nuevas instalaciones solares en edificios municipales.
- Desarrollar planes de eficiencia energética.
- Promover la sustitución de las calefacciones de carbón y gasoil por otras de combustibles menos contaminantes.
- Coordinar con la Junta de Castilla y León el control periódico de emisiones en instalaciones industriales.
- Establecer medidas de prevención de ambientes pulvígenos en la concesión de licencias de obra y controlar su cumplimiento.
- Informar a los ciudadanos sobre los índices de calidad del aire en el municipio.

Todas estas medidas han sido llevadas a cabo a lo largo de los últimos 11 años. Algunas de ellas se resumen a continuación.

León dispone de tres **estaciones de control de la calidad del aire**, integradas en la **“Red de Control de la Contaminación Atmosférica de Castilla y León”** que gestiona la administración autonómica. Los resultados de los controles de las tres estaciones son accesibles a los ciudadanos a través de la web municipal www.aytoleon.es.

Desde el año 2002, el **servicio de transporte urbano** viene modernizando su flota, incorporando vehículos de tecnología avanzada, dotados con plataformas de acceso para discapacitados. También se han introducido otras mejoras tecnológicas en los últimos años: colocación de paneles electrónicos en las paradas de autobús, con información en tiempo real sobre los minutos de espera; introducción de la tarjeta electrónica de prepago, compatible con otros usos en distintas instalaciones municipales; inclusión en la web municipal de la información sobre líneas, horarios y tiempos de espera, etc.

León ha actualizado su **Ordenanza Municipal de Tráfico** en el año 2006. La nueva revisión se fundamenta en criterios de movilidad urbana sostenible, crea las “Zonas 30” y establece normas que favorecen los desplazamientos peatonales.

Con objeto de contribuir a calmar el tráfico privado en el casco urbano, el Ayuntamiento ha construido o habilitado varios **aparcamientos en la periferia de la Ciudad Antigua y de las zonas comerciales y de servicios de la ciudad**: San Pedro (170 plazas), La Palomera (310 plazas), Papalaguinda (550 plazas) y Eras de Renueva (540 plazas).

Se han creado las siguientes **zonas 30**: barrio de San Claudio, barrio de San Mamés, barrio El Ejido y zona del Crucero.

Se han ejecutado unos 25 km de **itinerarios ciclistas** y se han peatonalizado la Ciudad Antigua y los entornos comerciales del ensanche.

Se han organizado diversas **campañas** tanto de **fomento de la movilidad sostenible** como del uso de las **energías renovables**.

En 2006 se inauguró el **Aula de Energías renovables**, que integra una minicentral hidroeléctrica, que aprovecha un salto preexistente en el río Bernesga mediante una turbina de 674 kW (genera 3.000 MW anuales, equivalentes al consumo doméstico de mil familias), y un aula de interpretación dotada con los medios precisos para informar sobre las ventajas medioambientales de las energías renovables. Además, el edificio cuenta con paneles solares térmicos y fotovoltaicos para su propio consumo y para fines didácticos. En 2014 se ha instalado una nueva aula didáctica.

En 2012-2013 se han **sustituido las instalaciones de iluminación interior y climatización de la sede administrativa** del Ayuntamiento de León en Ordoño II **por modernos sistemas de gran eficiencia energética**.



En 2014 se están **implantando calderas de biomasa en la Residencia municipal de personal mayores y en el CFH (mayor equipamiento educativo, social y deportivo municipal)**, así como medidas complementarias de mejora de la eficiencia energética.

Desde el año 2003, el Ayuntamiento viene desarrollando un **programa de instalación de energías renovables en sus edificios** mediante convenios con el Ente Regional de la Energía y actuaciones de la Escuela Taller de Energías Renovables. El resumen de instalaciones es el siguiente:

5.3. Mapa Estratégico de Ruido y Plan de Acción

En 1995 se elaboró el primer mapa acústico de León, mediante un convenio suscrito entre la Universidad de León y el Ayuntamiento de León. La metodología utilizada fue a partir de cuadrículas de 100 x 100 m. Así mismo, el Ayuntamiento de León aprobó la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de Ruido y Vibraciones, del 3 de mayo de 1996 (B.O.P. de León núm. 139 de 12-6-96).

Con el paso del tiempo, debido a los nuevos desarrollos urbanísticos, el aumento del turismo, y de otros factores, el problema del ruido ha ido cobrando importancia en nuestra ciudad, sobre todo en determinadas zonas, por lo que se planteó la necesidad de un nuevo mapa acústico.

IMAGEN MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO



En el año 2000, se llevó a cabo el llamado "**Mapa Acústico 2000**" por el LAA-ULE, donde elevados niveles de ruido debidos al ocio nocturno se hacían patentes. En diciembre de 2001 se entregó el dicho mapa al Ayuntamiento de León.

El Plan de Acción da respuesta a las exigencias del artículo 22 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, la cual señala que habrán de elaborarse y aprobarse los planes de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido.

Así mismo, la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, establece como objetivos de los planes de acción:

- Afrontar globalmente las cuestiones concernientes a la contaminación acústica en la correspondiente área o áreas acústicas.
- Determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los valores límite de emisión o inmisión o de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
- Proteger las zonas tranquilas en los municipios y en campo abierto contra el aumento de la contaminación acústica.

A raíz de las exigencias de un nuevo mapa de ruido por la Directiva 2002/49/CE y su trasposición a la Ley de Ruido 37/2003, el Ayuntamiento de León encargó la realización del primer Mapa Estratégico de Ruido de León al LAA-ULE. Dicho Mapa fue entregado en mayo de 2012. Con fecha 28 noviembre **de 2013 ha sido aprobado el Plan de Acción que desarrolla el Mapa Estratégico de Ruido municipal.**

El Plan de Acción propone medidas entre 2013 y 2018. Primero se realizaron los correspondientes mapas de zonificación acústica en base a los Objetivos de Calidad Acústica aplicables a las mismas.

Una vez realizada dicha zonificación, junto con el Mapa Estratégico de Ruido, se procedió a obtener los mapas de zonas de conflicto. Estos mapas reflejan las áreas donde se superan los Objetivos de Calidad Acústica, en rangos de 5 decibelios.

El rango comprendido entre 0 y 5 dBA no es considerado en este primer plan de acción de la ciudad, ya que las actuaciones prioritarias buscarán actuar sobre la población expuesta a los mayores niveles de ruido encontrados en la ciudad.

Para ello se han establecido una serie de actuaciones prioritarias a través de un análisis multi-criterio en cuanto a la reducción de población expuesta a niveles superiores a 66 dB durante el periodo día-tarde-noche (Lden). Para dicho análisis, se han tenido en cuenta varios factores, entre ellos:

- los niveles de ruido a los que se encuentran expuestos los habitantes

- la densidad
- la molestia percibida

Como actuaciones primordiales, se atajarán las situaciones donde dichos niveles superan los 71 dB para el índice que evalúa la molestia global durante el período día-tarde-noche (Lden).



IMAGEN. MAPA DE CONFLICTO

Como objetivos y actuaciones generales para el conjunto de la ciudad se plantea una serie de medidas aplicables a la totalidad del área de estudio, con especial atención a las zonas con mayor molestia, que han sido mencionadas anteriormente:

- **Integración total de la variable Ruido en la gestión municipal.** Afrontar de manera global las líneas de actuación que, directa o indirectamente, afectan positivamente en la reducción del ruido ambiental y a reducir la molestia ciudadana ocasionada por dichos niveles de ruido.
- **Planificación del suelo.** Prevenir la posible contaminación acústica en situaciones de desarrollo futuras. La incorporación de criterios acústicos es una herramienta de prevención muy poderosa, que no sólo conlleva beneficios más allá de los puramente acústicos, sino también en materia de contaminación atmosférica, movilidad sostenible, calidad de vida, etc.
- **Fomentar una movilidad sostenible.** Racionalización del vehículo privado, promoviendo los beneficios, no sólo en materia acústica, en cuanto al uso del transporte público, la utilización de la bicicleta o la realización de desplazamientos a pie, a través de una red de itinerarios peatonales y ciclistas.
- **Mejorar la calidad acústica en las zonas ya consolidadas** del municipio. Identificar las actuaciones prioritarias y áreas conflictivas de la ciudad, estableciendo líneas de actuación que minimicen el impacto acústico.
- **Vigilancia, prevención y corrección** por parte de la administración en materia de contaminación acústica. Esto está siendo una de las herramientas clave en la mejora de la ciudad en cuanto a su calidad acústica, así como en la reducción de la molestia ciudadana (reducción del número de quejas).
- **Fomentar una edificación sostenible.** La calidad acústica y la molestia ciudadana puede verse reducida notablemente a través de una edificación de calidad en cuanto al aislamiento acústico, tanto a interior como a exterior.
- **Realizar campañas de concienciación ciudadana.** Dichas campañas deben estar encaminadas a la sensibilización ciudadana sobre la problemática actual de la ciudad en materia de ruido y los perjuicios de dicho tipo de contaminación en la salud de las personas.

Se proponen **medidas de reducción del ruido** debido a las principales fuentes:

- Voces en la calle. Esto se debe principalmente a las actividades de ocio que hay en la ciudad, sobre todo en los periodos de descanso.

- Tráfico de motos y ciclomotores. El ruido de estos vehículos es el más molesto entre los ciudadanos debido a los elevados niveles de ruido que alcanza.
- Obras.
- Recogida de basuras. (Tanto en este caso como en el de las obras, la principal acción será la restricción horaria.)
- Tráfico de automóviles.

En la misma línea se proyecta un **plan preventivo y de preservación a largo plazo** que incluye varios ámbitos de acción:

- Planificación en cuanto a los usos del suelo.
- Concienciación ciudadana en cuanto a la problemática del ruido.
- Continuar y mejorar el sistema de gestión de reclamaciones y el trabajo en cuanto a control y gestión del ruido.
- Gestión del tráfico viario y promoción del transporte público.
- Proteger a los receptores más sensibles en los centros docentes y sanitarios, así como las zonas tranquilas.

5.4. Estrategia de mejora de la eficiencia y reducción del consumo energéticos en edificios y alumbrado municipales

El Ayuntamiento de León ha desarrollado en los últimos años una **estrategia de mejora de la eficiencia energética y de reducción del consumo energético** en sus instalaciones que ha dado lugar a una reducción considerable de dicho consumo en el último año.

La estrategia de mejora de la eficiencia energética se ha centrado dos ámbitos concretos, la iluminación y la climatización.

ILUMINACIÓN

Inicialmente se realizó un ajuste en el alumbrado de los edificios municipales, reduciendo la iluminación en aquellos puntos donde era menos necesaria (zonas de paso y almacenaje), atendiendo más tarde a la **mejora de las luminarias** en zonas de trabajo como la sede principal del Ayuntamiento en el edificio de Ordoño II. En dicho edificio, tras el incendio sufrido en 2012 fue necesario intervenir en gran parte de la instalación optándose por luminarias más eficientes y **encendidos con detectores de presencia** en zonas de servicio (zonas de circulación y aseos). Se ha dotado además a las luminarias de **medidores de intensidad lumínica procedente de la luz natural de manera que se gradúen de forma automática para un consumo más ajustado** a las necesidades reales de iluminación. Los controles de presencia y luz natural ahorran hasta un promedio del 55% en costes energéticos. Estas medidas se han llevado a cabo también en otros edificios municipales.

En los últimos años se han llevado a cabo intervenciones de mejora urbana en parte del viario público y de las zonas verdes del municipio con los que se acometieron mejoras en el alumbrado con la sustitución de luminarias no eficientes (tipo bola) y el cambio de cuadros de mando y control del alumbrado público, con incorporación de regulador – estabilizador, obligatorio en el mismo para instalaciones ya existentes.

Ahora se está acometiendo un **inventario en SIG** (Sistema de Información Geográfica) **del alumbrado público** que dará lugar en un futuro, no solo al mejor conocimiento del estado de la instalación existente sino a una paulatina mejora del mantenimiento y a una reducción del consumo con una sustitución progresiva de las luminarias existentes por otras más eficientes.

CLIMATIZACIÓN

Además de las actuaciones en materia de iluminación ya realizadas el Ayuntamiento de León ha hecho una **apuesta clara por las energías renovables y la eficiencia energética en las instalaciones de climatización**.

El primer ejemplo de ello lo constituye el **polideportivo Salvio Barrioluengo**. Ha sido considerado un "referente" por contar con distintas fuentes energéticas como la solar, la térmica y la biomasa, que se combina con gas natural. Todo esto le hizo recibir en 2007 el **Premio Bioenergía** y en 2008 el Primer premio en el **IV Premio Carlos García Oejo a la Calidad de las Instalaciones** como ejemplo de una de las instalaciones más representativas y relevantes de las realizadas en el sector de las energías renovables y la eficiencia energética. El Ente Regional de la Energía de Castilla y León (**EREN**) y el Ayuntamiento de León han pretendido con este proyecto conseguir un sistema lo más ecológico posible. La instalación completa se compone de un sistema de paneles solares térmicos, de 2 calderas de biomasa de 150 kW y de una caldera de gas natural de 300 kW. En principio, la demanda se satisface siguiendo el orden de solar, biomasa y gas natural. En algunos otros edificios municipales, se han realizado proyectos de colocación de paneles solares como apoyo a la instalación térmica.

Como forma de acometer estos retos de futuro y en especial la reducción de emisiones de CO₂, el Ayuntamiento de León se ha decidido por **el apoyo a la biomasa** como riqueza natural próxima y productora de empleo en una provincia como la nuestra, además de tener una huella de carbono considerada nula. De este modo, varias han sido las acciones llevadas a cabo por el consistorio. Por un lado en lo que respecta a los inmuebles municipales, se ha optado por la instalación en parte de ellos (donde el espacio necesario para el almacenaje del combustible está garantizado) de calderas de biomasa. Parte de las calderas existentes en colegios y edificios públicos fueron sustituidas por otras de mejor rendimiento y mayor eficiencia energética con el Fondo Estatal de Inversión Local de 2009.

Actualmente se está llevando a cabo además la inclusión de calderas de biomasa con un **convenio firmado con SOMACYL** (Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León) de la **Residencia de Ancianos Virgen del Camino y del Colegio de Huérfanos Ferroviarios (CHF)**. En este último edificio, debido a su gran tamaño se concentran usos muy dispares, como la escuela municipal de música, danza y teatro, sede policial, actividades deportivas o sede de asociaciones, se ha optado por la implantación de un sistema de *District Heating* o red de calor centralizada. Se ha considerado como solución idónea la instalación de una caldera de 1200 kW de astillas, para satisfacer las necesidades térmicas de todo el complejo. En el caso de la Residencia de ancianos, se ha instalado una caldera de biomasa para pellets de 500 kW que funcionará de forma preferente a las calderas de gasóleo existentes.

Pero el Ayuntamiento no solo interviene en sus instalaciones, sino que apoya iniciativas privadas como el **District Heating Ciudad de León**, que es una empresa privada con la que ha participado en los **Proyectos Clima de 2013** habiendo sido el proyecto seleccionado. Este proyecto consiste en una red urbana de distribución de calor teniendo como combustible la biomasa a desarrollar en dos ámbitos del municipio, por un lado en el barrio Polígono X y por otro en el barrio de San Claudio, extendiéndose en sucesivas fases a la totalidad de la zona de ensanche de la ciudad.

Estos barrios presentan edificaciones de cierta antigüedad y deterioro, son relativamente acotados y poseen instalaciones de calefacción central en los edificios, principalmente de gasóleo y carbón. Estas fuentes de energía son altamente contaminantes, presentando además elevados consumos para los propietarios. La reducción de costes con respecto al gasóleo se sitúa en el 25%. Se ha estimado una reducción media anual durante los 4 primeros años de 10.600 toneladas de CO₂.

OTROS CAMPOS

Educación. El Ayuntamiento con la colaboración del EREN ha edificado una minicentral ejemplo de uso de energías renovables, que fue inaugurada en 2006. Por ella han pasado cientos de estudiantes leoneses en las actividades de educación ambiental desarrolladas por el Ayuntamiento. Además la Fundación Leonesa para el Desarrollo Económico, la Formación y el Empleo a través de la Escuela taller de Energías Renovables ubicada en el Complejo Abelló, ha formado a profesionales con la especialidad de Instalador de Equipos de Energía Renovable.

Mejora de las medidas pasivas para la reducción del consumo energético (Don Gutierre, Casona de Puerta Castillo, Centro de Empresas de Base Tecnológica, Edificio Vías, Colegio Luis Vives, proyectos incluidos en las zonas ARI) inclusión de elementos de sombra como toldos, estores o láminas de protección solar, mejoras en el aislamiento térmico de las fachadas y sustitución de vidrios y carpinterías.

Se prevé además la realización de la **clasificación energética de los edificios municipales**. El Ildefe desde su programa de formación ubicado en el edificio Abelló va a formar a partir de 2014 evaluadores de eficiencia energética.

Se ha presentado en varias ocasiones la solicitud de subvención al **programa LIFE +** de la Comisión Europea. es el instrumento financiero de la UE a favor de proyectos de acción, conservación de la naturaleza del medio ambiente y el clima en toda la UE.

5.5. Declaración del Monte San Isidro como zona natural de esparcimiento

El Monte San Isidro es un espacio forestal que se ubica en las inmediaciones de la ciudad de León. Sus terrenos proceden de la segregación de una gran finca "El Corral de La Media Legua", de la que se separó la zona de monte, denominándose "El Monte del Cerro San Isidro" y que fue adquirida por la Diputación de León en los años cuarenta para usos de trascendencia social.

Tiene una superficie de 139 Has y se sitúa al norte del municipio de León, aunque ocupa también una pequeña zona de los municipios de Sariego y Villaquilambre. Por su relieve y vegetación constituye un enclave de gran interés biológico y por su proximidad al núcleo urbano de León una zona de especial atractivo para el esparcimiento y el contacto con la naturaleza de su población.



El 7 de diciembre de 2011 la Junta de Castilla y León acuerda la iniciación de la declaración del Monte San Isidro como **Zona Natural de Esparcimiento**. Esta declaración se fundamenta en la **Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León**. Dicha ley formula en su artículo 2º la Red de Espacios Naturales Protegidos, que estará integrada por los Espacios Naturales Protegidos y por las Zonas Naturales de Interés Especial.

El 10 de junio de **2013** se acuerda la declaración del Monte San Isidro como Zona Natural de Esparcimiento. El acceso a la ZNE se realiza por la carretera de León a Carbajal de la Legua. La superficie que ocupa la ZNE es de **86,68 hectáreas**, a las que habría que añadir como zona de ocio y recreo otras 21,83 hectáreas del Parque Público. En total serían aproximadamente 108 hectáreas dedicadas al disfrute de la naturaleza.

Zonificación

Dentro del Monte San Isidro existen espacios que cuentan con características diferentes que se encuentran separadas por zonas, en relación con el potencial de cada una y con el objetivo de potenciar y conservar los valores ecológicos del espacio y, a la vez, su utilización como zonas recreativas.

A.- Zona de Reserva.

Está constituida por aquellas áreas de los Espacios Naturales Protegidos con **mayor calidad biológica**, o que contengan en su interior los elementos bióticos más frágiles, amenazados o representativos. A estas zonas no se podrá acceder libremente. El objetivo de las Zonas de Reserva es doble. Por una parte, lo que se pretende es potenciar sus valores ecológicos a través de su protección y de las labores de mantenimiento y restauración necesarias y por otra, posibilitar el acercamiento de los ciudadanos a la naturaleza a través de su aprovechamiento como "aula" de educación ambiental. Ocupan la zona de reserva 3 áreas con una superficie total de 9,6 hectáreas. - Situación este: zona de pinar maduro, de gran riqueza micológica. - Situación norte: en esta zona se sitúa la denominada casa del guarda y sus instalaciones anejas, estando rodeadas de un robledal mixto y encinas en buen estado - Situación oeste: pequeña parte de robledal mixto con ejemplares que alcanzan las mayores alturas y mejores portes de todo el monte.

B.- Zonas de uso limitado.

Se incluyen dentro de esta clase aquellas áreas del Espacio Natural Protegido donde el medio natural mantiene una alta calidad pero sus características permiten un moderado uso público que no requiere instalaciones permanentes. Está dotada de una red viaria de caminos y sendas con objeto de un uso recreativo difuso (estancia, paseo, observación de fauna,...) La zona de uso limitado abarca una superficie total de 5,1 hectáreas. Se trata de una zona de vaguada situada en la parte oeste del monte cubierta de una excelente representación de robledal mixto y encinas con ejemplares de gran porte, y que constituye una interesante unidad paisajística del espacio.

C.- Zona de Uso General.

El objetivo de estas zonas es ofertar infraestructuras, instalaciones y servicios para el desarrollo de actividades recreativas, deportivas y educativas, garantizando a través de la ordenación de los usos la conservación de las características naturales del monte que le hacen atractivo para el visitante.

Características ZNE

Cuenta con 8,118 Km. de caminos principales y 4,61 Km. de sendas para práctica del senderismo. Tanto en los caminos principales como en la red de sendas está restringido el acceso de vehículos a motor evitando con ello el tránsito indiscriminado por todo el espacio. Aparte de las vías de acceso señaladas, existen en espacio perimetral del Monte San Isidro localizadas otras 6 puertas de acceso, 3 de ellas con posibilidad de tráfico rodado.

La vegetación actual de la Zona Natural de Esparcimiento Monte San Isidro está constituida por robledal de *Quercus pyrenaica* y *faginea*, con áreas de *Quercus ilex rotundifolia*, *Pinus nigra*, *sylvestris* y *pinaster*, *Bétula pubescens*, *Cupressus arizónica* fundamentalmente y dentro de las especies arbustivas *Crataegus monogyma*, *Dahne gnidium*, *Rosa canina*, *Erica australis*, *Genista scorpius*, *Calluna vulgaris*, *Berberis vulgaris*, *Retama spp.*, *Cistus laurifolius*, etc.

En cuanto a la fauna, que es muy variada, destacan, el zorro, jabalí, conejo, ratón de campo, paloma vulgar y torcaz, milano real, puercoespín, urraca, mirlo, herrerillo, salamandra, culebras, lagartos, etc.

Durante el año 2008 se redactó el **Plan Técnico de Gestión (Plan Dasocrático) del Monte San Isidro**, y fue aprobado por Resolución de 10 de marzo de 2009 de la Dirección General de Medio Natural. El proyecto de redefinición de la Zona Natura de Esparcimiento supone la apertura de las 85 hectáreas para todos los leoneses. Se ha actuado para convertirla en una zona saneada, limpia y adecuada para todos los ciudadanos. Se ha procedido a la adecuación de caminos, instalación de mobiliario, carteles explicativos o áreas recreativas.

5.6. Proyecto ARCE

El programa ARCE financiado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte tiene como finalidad **establecer cauces de colaboración** que permitan el establecimiento de agrupaciones o redes de centros educativos e instituciones públicas del **ámbito de la educación**, ubicados **en diferentes Comunidades Autónomas**, para desarrollar proyectos comunes que deben llevarse a cabo en equipo entre todos los centros o instituciones participantes. El Proyecto Arce por el medio ambiente presentado por Madrid , Asturias, Pamplona, Castellón y León fue seleccionado en 2011, **desarrollándose en las escuelas infantiles de “Santa Cecilia”, “Colloto”, “Hello Azpilagaña” ,la “Peücs” y el Centro “Dama de Arintero”** ubicadas una en cada Comunidad Autónoma

La denominación del Proyecto era: **“JUNTOS PROTEGEMOS Y CUIDAMOS NUESTRO PLANETA”** y estaba dirigido a niños de 0 a 3 años, girando en torno al Cuidado del Medio Ambiente, el respeto por el entorno y al reciclado de residuos que pueden servir para crear materiales didácticos.

A través de dicho programa, se han intercambiado experiencias, metodologías y nuevas formas de trabajo entre las cinco escuelas para enriquecer la labor educativa.

En este proyecto, han participado todos los miembros de la comunidad educativa, que estaban continuamente informados de todas las actividades que se realizaban (juegos, talleres, materiales,...) a través de la Web y el tablón de anuncios del centro.

Para conseguir que los niños identificaran el proyecto y las actividades relacionadas con él, se creó un personaje fantástico que actuase de emisario del proyecto y que fue el **“MAGO ARCE”**. Este Proyecto ha tenido una duración de dos cursos escolares (2011-2013)

OBJETIVOS

Los objetivos que se persiguen con esta iniciativa son:

- Conocer cómo trabajan el Medio Ambiente, los centros participantes.
- Realizar un intercambio de proyectos entre los distintos centro, experimentarlos y aportar variables y herramientas.
- Elaborar y desarrollar un modelo de sostenibilidad utilizando materiales reciclados, permitiendo su incorporación a la labor educativa.

- Crear escuelas sostenibles que contribuyan al cuidado y respeto del Medio Ambiente, a través de la investigación, manipulación y transformación de materiales de reciclado.
- Desarrollar en los menores una conciencia ecológica y de respeto al Medio Ambiente, así como el aprovechamiento de los recursos de una manera más sostenible.
- Potenciar la observación y exploración de el medio a través de actividades dinámicas que permiten el desarrollo de su creatividad, destrezas, capacidades, actitudes y habilidades sostenibles.

ACTIVIDADES REALIZADAS

Este programa se cimenta en la participación de los niños en distintas actividades que incluían juegos, manualidades y talleres con una temática medioambiental pero también incorporando materiales reciclados en las didácticas.

Los niños crearon un semillero, jugaron con arcilla, pintaron con sus manos y aprendieron conceptos ligados con la protección de la naturaleza y el medio ambiente.

Se realizaron talleres sobre reciclaje, entre ellos uno para realizar disfraces de carnaval con bolsas de basura, otro para fabricar instrumentos musicales y un tercero para construir macetas con botellas de plástico.

Por último, se realizaron talleres con las familias para fomentar no solo el contacto con las materias objeto del programa (reciclaje, respeto al medio ambiente,...) sino también la relación entre padres, hijos y profesores. Dichos talleres se concretaron en un taller de cocina, uno de cuentos y un último "taller del huerto" en el que plantaron y decoraron entre todos un pequeño huerto en el centro.





Programas de cohesión social

06



6.1. Plan Estratégico municipal de accesibilidad

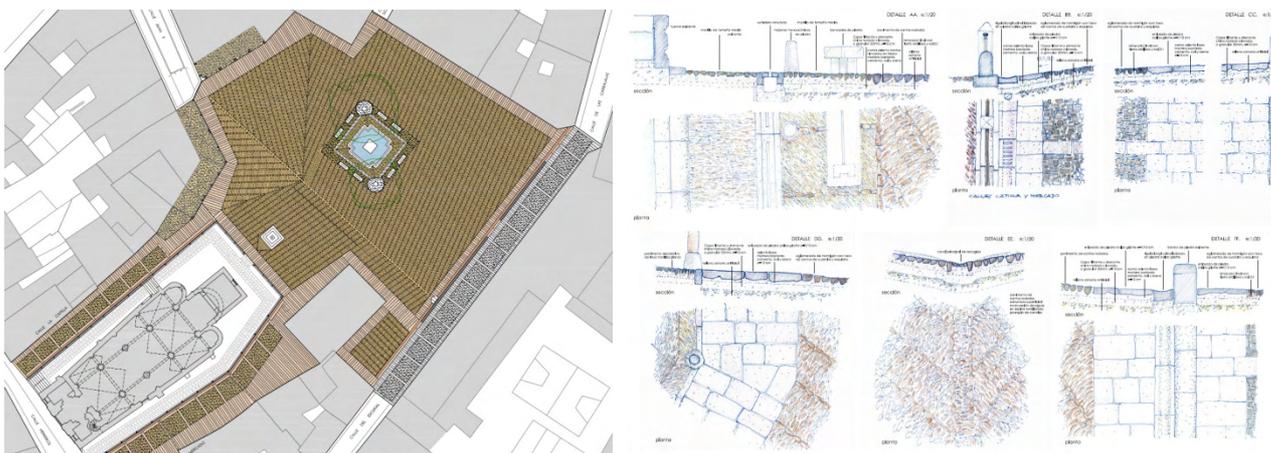
En los últimos años se ha producido un cambio importante, tanto en el modo en que se concibe la discapacidad, como en la forma en que los servicios y la política social tratan de resolver sus consecuencias.

Se ha pasado de desarrollar programas y acciones centrados exclusivamente en la rehabilitación y la recuperación de las capacidades funcionales, a promover acciones y programas cuyo objetivo fundamental es la identificación y eliminación de obstáculos, conseguir la igualdad de oportunidades y la plena participación de las personas con discapacidad en todos los aspectos de la vida.

El Ayuntamiento de León entre sus **objetivos** prioritarios contempla:

- Proporcionar a la sociedad la información sobre la problemática que presentan los distintos afectados por alguna discapacidad, y promover la sensibilidad sobre sus necesidades.
- Establecer los cauces que posibiliten la contribución de las personas con discapacidad al desarrollo social y su participación activa en la vida de la comunidad.

En relación a estos objetivos se vienen desarrollando los siguientes programas:



1.-PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD DE LA CIUDAD DE LEÓN (**Eliminación de barreras arquitectónicas**).

Rampa de acceso en la Residencia para personas mayores "Virgen del Camino".

Plan de accesibilidad de la Ciudad Antigua.

Proyecto de mejora de la accesibilidad a la Plaza del Grano.

Mejora de la accesibilidad al aparcamiento público subterráneo de la plaza de San Marcelo.

Plan Especial de "Accesibilidad para todos" del "Plan Integral de Movilidad Sostenible para la ciudad de León", aprobado por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de León el 27 de junio de 2014.

2.-PROGRAMA DE **INFORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN**.

Campaña de sensibilización: "Ponte en su lugar".

Curso: "buenas prácticas en la atención a personas con discapacidad".

3.-PROGRAMA DE **IGUALDAD EN EL ACCESO AL EMPLEO**.

Curso: utilización de internet práctico, manejo de las redes sociales y creación de blogs como medios de expresión y comunicación.

4.-PROGRAMA DE **OCIO Y TIEMPO LIBRE**.

5.-PROGRAMA DE **PARTICIPACION**.

En la atención del colectivo de personas con discapacidad en España, han jugado un papel fundamental las asociaciones, en su mayoría constituidas por familiares de estas personas. Este papel clave se ha desarrollado en dos vertientes: una asistencial y otra reivindicativa. Las asociaciones han evolucionado trabajando preferentemente el tema de la integración social y la reivindicación de derechos del colectivo, como promulga el paradigma de la autonomía personal. La discriminación de las personas con discapacidad persiste en algunas áreas críticas, como por ejemplo, en la educación, la formación, el empleo, la vivienda, el acceso a los establecimientos abiertos al público, la protección social, el transporte, las comunicaciones, las actividades de ocio..., desde el Ayuntamiento de León se ha trabajado por hacer visibles a las personas con discapacidad potenciando los programas y actuaciones con la colaboración directa de las Asociaciones de Personas con Discapacidad, así la organización del Día Internacional de las Personas con Discapacidad, la puesta en marcha de proyectos en coordinación con dichas asociaciones.

En este **trabajo colaborativo con diferentes Asociaciones de Personas con Discapacidad**, se incluye la puesta a disposición por parte del Ayuntamiento del suelo necesario para la construcción y explotación de centros de día, asistenciales, formativos, etc., de forma gratuita, sin pago de canon alguno a favor del Ayuntamiento de León.

1. Concesión demanial a favor de la **“Asociación Leonesa de atención a personas afectadas de parálisis cerebral” (ASPACE)**, de una parcela urbana de 20.727,89 m², para la construcción y explotación de una residencia y centro de día para personas con esta discapacidad. En 2013.
2. Concesión demanial a favor de la **“Asociación de padres y familiares de personas con autismo de León y provincia” (AUTISMO LEÓN)**, de una parcela urbana de 5.381,00 m², para la construcción y explotación de un centro de día con polideportivo y una unidad residencial para personas con este trastorno. En tramitación actualmente.

6.2. Programa de Preformación Laboral para la inclusión social

Objetivos

Intervención pre-laboral dirigida a personas adultas con graves carencias educativas y cuyo objetivo es su formación reglada inicial.

Intervención y seguimiento en las problemáticas y dificultades que presentan los participantes del programa, y que están incidiendo negativamente en su proceso de inclusión.

Motivar a los participantes para que el valor "trabajo" sea significativo en su escala de valores.

Desarrollar sus habilidades socio-laborales para incrementar su empleabilidad (actitudes, competencias personales y profesionales y aspectos laborales y sociales) y acercarlos así al mercado de trabajo.

Desarrollar sus habilidades socio-laborales para acercarlos al mercado de trabajo.

Lograr unos "mínimos" educativos para poder acceder a una formación más orientada a la empleabilidad.

Alfabetizar en las nuevas tecnologías a los usuarios del Programa de Inclusión Social.

Finalidad persiguen los equipos de inclusión social (EDIS)

Garantizar a aquellas personas en situación o riesgo de exclusión social la atención adecuada a sus necesidades, adoptando medidas integrales e individualizadas.

Mejorar las condiciones de vida de aquellas personas que se encuentran en dificultades para su inclusión social.

Favorecer la adquisición o recuperación del conjunto de destrezas, habilidades y competencias necesarias para la integración en la comunidad de aquellas personas en situación o riesgo de exclusión social: autonomía, independencia, responsabilidad, etc.

Facilitar la inserción socio-laboral de las personas que participen en el programa.

A quién va dirigido

Minorías étnicas.

Inmigrantes.

Perceptores de Renta Garantizada de Ciudadanía.

Jóvenes en riesgo.

Personas con dificultades de inclusión en el mercado laboral, especialmente jóvenes sin formación cualificada.

Personas con responsabilidades familiares no compartidas.

Personas sin techo.



**Programas desarrollo económico,
fomento del empleo y
nuevas tecnologías**

07



7.1. Viveros municipales de Empresas

El ILDEFE (Instituto Leonés de Desarrollo Económico, Formación y Empleo) es la agencia de desarrollo local del Ayuntamiento de León. Su objetivo es contribuir a la creación de empleo y riqueza en León, canalizando las iniciativas municipales en torno al empleo, la creación de nuevas empresas y la promoción económica de la ciudad.

Una de las acciones fundamentales para el cumplimiento de este objetivo es la gestión de un vivero de empresas. Este vivero se desarrolla en dos edificios diferentes, uno situado junto al Centro Cívico León Oeste que corresponde a un edificio rehabilitado y otro muy cerca del MUSAC, siendo éste de nueva construcción. Ambos equipamientos están dirigidos a todos los emprendedores que tengan inquietudes por crear una empresa viable, que genere empleo y aporte innovación al tejido empresarial leonés.

Los técnicos de Instituto Leonés de Desarrollo Económico, Formación y Empleo, Ildefe ofrecen además un servicio de acompañamiento y fomento del *networking* que incluye asesoramiento tecnológico, sensibilización sobre creatividad, innovación y TIC, formación empresarial y foros de encuentro.

OBJETIVOS DEL VIVERO DE EMPRESAS

- Favorecer nuevas iniciativas empresariales que contribuyan a la generación de empleo y aporten valor añadido de interés.
- Dar cauce y apoyo a los emprendedores mediante el uso compartido de equipos y servicios en condiciones económicas ventajosas.
- Ofrecer el entorno adecuado de cooperación de movimientos, actos u órganos para el cumplimiento de los objetivos de la actividad de cada empresa.
- Facilitar el inicio y desarrollo de la actividad propia de cada empresa, durante un plazo máximo de 36 meses.

PROYECTOS PRIORITARIOS

- Que realicen su actividad económica fundamentalmente en León.
- Demostrar la viabilidad técnica, financiera y económica del proyecto.
- Que sean de nueva creación, innovadores y generadores de empleo.
- No estar participadas por otras entidades mercantiles.
- Que aporten tecnología y/o valor añadido de interés.

- Favorecer la sinergia con otros proyectos instalados en el Vivero

INSTALACIONES

VIVERO DE EMPRESAS LEÓN-OESTE

El edificio en el que se encuentra ubicado el Vivero de Empresas "León-Oeste" es propiedad del Ayuntamiento de León y fue rehabilitado y equipado en su totalidad con cargo al programa URBAN en el año 2000. Desde la creación de ILDEFE, forma parte de sus equipamientos para emprendedores. Dispone de un espacio cercano a los 1.000 m², incluyendo 14 despachos (de 21 a 45 m² cada uno) y zonas de servicios comunes de libre acceso (aseos, sala de espera, etc.).

Esta superficie se encuentra distribuida en:

- Despachos amueblados con distintas dimensiones y dotados del equipamiento necesario.
- Sala de servicios comunes: reprografía
- Sala de reuniones
- Despacho de recepción e información atendido por personal administrativo
- Personal técnico para atender las distintas líneas de asesoramiento básico empresarial.

Asimismo, se dispone de otros medios de apoyo a la empresa que pueden ser utilizados de forma opcional (sala para formación con equipamiento audiovisual, etc.).

En la actualidad hay 12 empresas instaladas y sólo un despacho disponible. Además de empresas, el Vivero es sede de Gerencia, Administración y Oficina de Proyectos Municipal del Ildefe.

CENTRO DE EMPRESAS DE BASE TECNOLÓGICA

El edificio del CEBT (Centro de Empresas de Base Tecnológica) se sitúa en Eras de Renueva y fue construido dentro del convenio realizado con el Ministerio de Industria, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de León para el proyecto *León, Ciudad Digital*.

El CEBT ha sido concebido para acoger negocios e ideas relacionadas con la tecnología aplicada al mundo empresarial, especialmente de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). El edificio CEBT, dispone de oficinas a partir de 30 m² y cuenta con:

- Aparcamiento propio

- Sala polivalente
- Sala de reuniones y videoconferencia
- Área de pre-incubación
- Personal técnico para atender las distintas necesidades de asesoramiento básico empresarial

En la actualidad hay 20 empresas instaladas en él, ningún despacho disponible, y un proyecto de elaboración del plan de empresa en Semillero de Proyectos-Preincubación relacionado con la ingeniería de servicios ferroviarios. El CEBT es además la sede del área de Informática Municipal y del área de Atención a emprendedores del Ildefe.



7.2. PROYECTO PARTICIPA

Como parte del Plan AVANZA SP Digitales el Ayuntamiento de León puso en marcha el proyecto PARTICIPA. Este proyecto de apoyo a la modernización de las Administraciones Públicas sirvió para implantar, entre otros: el registro electrónico, el padrón municipal, el sistema de información geográfica (SIG), la sede electrónica, la gestión de expedientes,...

Se trata de un importante esfuerzo de desarrollo de herramientas de software libre, que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo puso a disposición de los municipios, y que está suponiendo la transición a la Administración Electrónica.



Sostenibilidad económica de los servicios públicos municipales

08



8.1. Plan de Ajuste del Ayuntamiento de León 2012-2032

Para conseguir un aumento de la eficiencia y de la eficacia en la utilización de los recursos públicos **el Plan de Ajuste del Ayuntamiento de León 2012-2013 recoge una serie de medidas, tanto de análisis y prioridades de los diferentes servicios que se prestan, como de mejora de los ingresos, así como de reducción del gasto, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad en el tiempo de la prestación de los diferentes servicios públicos municipales.**

El Plan de Ajuste puede consultarse en la web municipal, incluye las diferentes medidas recogidas en el Plan, así como de la financiación de los diferentes servicios públicos que presta el Ayuntamiento de León.

Con la aplicación de este Plan el Ayuntamiento de León conseguirá el siguiente ahorro:

Año	2012	2013	2014	2015 a 2032
Total ahorro	17.982.553 €	34.805.916 €	32.303.919 €	34.371.033 €



**Instrumentos de gestión de las
estrategias para el desarrollo
urbano sostenible**

09



9.1. Instituto Leonés de Renovación Urbana y Vivienda

El Instituto Leonés de Renovación Urbana y Vivienda (ILRUV) es la **Agencia urbanística municipal creada en 2004 por el Ayuntamiento de León como instrumento de gestión de las políticas de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.**

La Sociedad tiene como **objeto social** las siguientes actividades:

- a) Elaboración de instrumentos de planeamiento y gestión urbanística.
- b) Realizar obras de infraestructura urbanística y realizar obras de edificación, urbanización y rehabilitación.
- c) Crear y gestionar servicios complementarios de urbanizaciones.
- d) Establecer y recaudar las contraprestaciones correspondientes a los servicios susceptibles de aprovechamiento individualizado que la sociedad realice y de los bienes que le sean transmitidos.
- e) Disponer, incluso enajenando, del suelo que se aporte a la sociedad y de los edificios que se construyan, otorgando al efecto cuantas escrituras o documentación pública o privada se precisara.
- f) La gestión y administración de su patrimonio, en la forma que estime conveniente, pudiendo adquirir, poseer, reivindicar, administrar, gravar y enajenar toda clase de bienes; así como la administración del patrimonio que se le encomiende, a título fiduciario, concesión, etc.
- g) La promoción, construcción y gestión de equipamientos de cualquier orden.

Según la carta de servicios del Instituto, disponible en la web municipal, se realizan servicios externos al servicio de los ciudadanos y servicios internos, por encomienda del propio Ayuntamiento de León.

Servicios que presta el ILRUV a los ciudadanos:

1. Información sobre ayudas y programas públicos de fomento de la rehabilitación y del alquiler de viviendas dirigida a los ciudadanos y promotores.
2. Programas de subvenciones en planes de rehabilitación integral o de renovación urbana del Ayuntamiento de León:
 - Asesoramiento a los propietarios de las viviendas incluidas dentro del ámbito de aplicación de los planes, jurídica y económico-administrativa.

- Gestión de las solicitudes de ayudas presentadas.
 - Seguimiento de la ejecución de las obras reconocidas en la resolución de las ayudas.
 - Redacción de proyectos técnicos de rehabilitación a beneficiarios de subvenciones en el ámbito de los planes.
 - Dirección de las obras de rehabilitación a beneficiarios de subvenciones en el ámbito de los planes.
 - Contratación y ejecución de las obras de rehabilitación a beneficiarios de subvenciones en el ámbito de los planes.
3. Redacción de instrumentos de planeamiento y gestión para particulares, organismos y otras administraciones cuando exista interés público municipal en los mismos.
 4. Mesas de participación.
 5. Información y gestión de los sorteos públicos para la selección de compradores o arrendatarios de Vivienda Protegida en la ciudad de León. (Actualmente no hay sorteos abiertos).
 6. Gestión del alquiler del Palacín para la realización de eventos (congresos, ferias, exposiciones, etc.).

Además, el ILRUV presta **servicios al propio Ayuntamiento de León** a través de encomiendas concretas de gestión en las materias que se enumeran a continuación, cuando su gestión no es capaz de ser asumida ni por el Área de Urbanismo y Medio Ambiente Municipal, ni por la estructura técnica del Ayuntamiento.

Hasta ahora se han llevado a cabo acciones en los siguientes campos:

- **Rehabilitación renovación y regeneración urbana:** Gestión, proyectos y obras dentro de los programas ARI (Área de Rehabilitación Integral) tanto en "Ciudad Antigua y el Ejido" como en el "León Oeste"; Plan de mejora de la escena urbana en el corredor de FEVE; Restauración de varios tramos de la muralla; Rehabilitación de la Casona Puerta Castillo; Mejora del acceso a la Cripta arqueológica de Puerta Obispo, etc.

- **Movilidad:** Peatonalización y reurbanización de diversas calles en el entorno de la Ciudad Antigua (proyecto de urbanización de la calle José M^a Fernández, proyectos de reurbanización de la calle Cardenal Landázuri, del entorno de la calle Ancha, del sureste y norte de la Ciudad Antigua, calle Pablo Flórez y Pza. San Pelayo, calles

Serradores y Caño Badillo, etc.); Proyectos y obras de carriles bici; Dotación de aparcabicicletas; Plan de accesibilidad a la Ciudad Antigua, etc.

- **Cohesión social:** Ejecución de equipamientos públicos destinados a diversos usos (Centro de Empresas de Base Tecnológica, guardería Santa Margarita, reforma Residencia de Ancianos Virgen del Camino, polideportivo Luis Vives, ...); Gestión de subvenciones; Sorteo de viviendas protegidas; gestión de eventos; Fomento de la participación ciudadana (mesas de participación, jornadas de puertas abiertas, exposiciones), etc.

- **Propuestas medioambientales:** Proyectos clima; Solicitud de proyectos Life+; Colaboración para la integración urbana de FEVE (ferrocarril de vía estrecha); Colaboración para la instalación e integración de calderas de biomasa en edificios públicos municipales; Estudios de mejora de edificaciones en materia de eficiencia energética, etc.

- **Desarrollo urbano:** Se han elaborado diversos planeamientos de desarrollo, el Estudio de Detalle NC 21-01 Almacenes municipales (Ayuntamiento de León), el Estudio de Detalle 06-02 Cuartel de Almansa (Ministerio de Defensa), el Estudio de Detalle 06-03 Estación de Matallana (FEVE), el Plan Parcial ULD 02-02 Hospitales (particulares, convenios urbanísticos). También documentos de gestión urbanística, el proyecto de actuación NC 21-01, el proyecto de actuación PR03 Azucarera, sobre la base del interés público de las propuestas y la colaboración con otras Administraciones Públicas y con particulares. Además se han elaborado modificaciones de planeamiento general y de desarrollo.

El ILRUV se ha convertido en un instrumento de gestión de las estrategias para el desarrollo urbano sostenible del Ayuntamiento de León.

Los **objetivos estratégicos del ILRUV para los próximos años** son:

- Contribuir al desarrollo urbano sostenible y la cohesión social de la ciudad de León.
- Trabajar activamente en la rehabilitación, renovación y regeneración urbana.
- Colaborar con otras Administraciones en pro del interés público, la integración urbana y la protección del medio ambiente.
- Contribuir a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos con intervenciones para la mejora de la habitabilidad, la envolvente térmica y la accesibilidad.
- Trabajar en la conservación y recuperación de los valores históricos y culturales del patrimonio urbano reforzando la idea de pertenencia a la ciudad.



- Fomentar la participación ciudadana en el gobierno de la ciudad, haciendo posible el consenso y la difusión de las intervenciones realizadas en ella y acercando la administración al ciudadano.
- Trabajar en la mejora del espacio público para garantizar un uso equitativo del mismo, con criterios sociales, medio ambientales y de movilidad sostenible.
- Realizar su trabajo con eficacia y eficiencia administrativa, satisfaciendo el interés general mediante una utilización racional, ordenada y transparente de recursos públicos.
- Realizar la prestación de los servicios urbanísticos que tiene encomendados con la mayor transparencia y sencillez posible para el ciudadano.

Financiación.

La principal fuente financiadora del ILRUV es el Ayuntamiento de León, destacando además la contribución de los planes de vivienda estatal y autonómicos, así como convenios de colaboración entre administraciones.

9.2. Instituto Leonés de Desarrollo Económico, Formación y Empleo

El ILDEFE (Instituto Leonés de Desarrollo Económico, Formación y Empleo) es la **Agencia de Desarrollo Local creada en 2000 por el Ayuntamiento de León, como instrumento para mejorar la empleabilidad de las personas y apoyar la actividad comercial y empresarial en el municipio.**

La experiencia e implicación del equipo de profesionales, la adaptación a las nuevas realidades y la cercanía con quienes trabajan constituyen su principal valor. Las personas que integran los equipos de trabajo de Ildefe son profesionales cualificados, con vocación de servicio y adaptación al usuario en todas sus vertientes, comprometidos con su propio desarrollo y el de la organización.



Consciente de esta realidad, Ildefe trata de desplegar políticas de recursos humanos alineadas con la estrategia global de la organización; de esta manera, el enriquecimiento de los puestos de trabajo, la simplificación de la estructura organizativa, la potenciación de la autonomía y la responsabilidad y la promoción de acciones de desarrollo del capital humano constituyen principios orientadores de su gestión de los recursos humanos.

Su misión es favorecer, en coordinación con otros agentes públicos y privados, el desarrollo socioeconómico de León.

Compromisos.

ILDEFE desarrolla su actividad con los siguientes compromisos:

- 1: Desarrollar **actuaciones de mejora de las oportunidades de acceso y mantenimiento del empleo** para incrementar la empleabilidad, la activación laboral, prevenir el desempleo y por tanto, favorecer la inclusión.
- 2: Detectar **nuevas oportunidades económicas** que redunden en la generación y mejora del empleo y en la dinamización del tejido empresarial.
- 3: Trabajar en la **promoción de las microempresas de la ciudad** y sus barrios para el desarrollo económico, estratégico y solidario de León y sus habitantes.
- 4: **Impulsar el emprendizaje y la innovación**, apoyando las ideas emprendedoras y su consolidación, así como el desarrollo competencial y tecnológico, y promover la responsabilidad social.
- 5: **Transparencia** y comunicación de resultados.

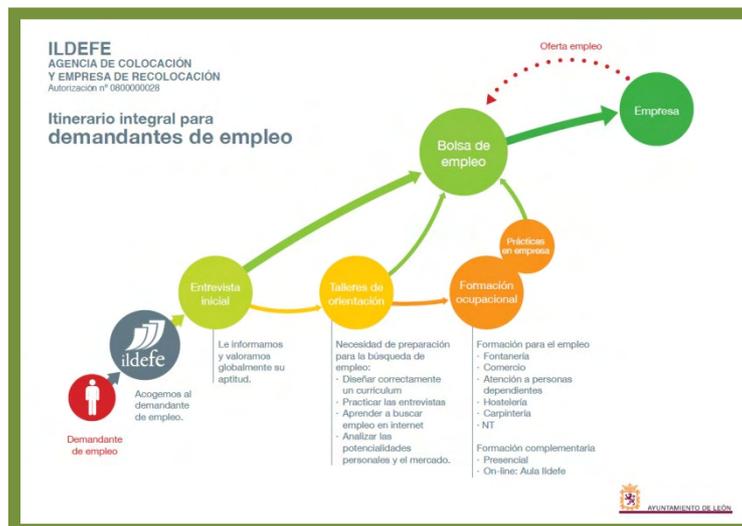
Financiación.

La financiación de Ildefe proviene de diferentes fuentes, siendo el Ayuntamiento de León la principal entidad financiadora. Cabe resaltar asimismo, la contribución financiera de la Unión Europea, Junta de Castilla y León, el Servicio Público de Empleo de Castilla y León –EcyL-, y el Estado Español.

ILDEFE desarrolla Itinerarios Integrales para sus principales destinatarios (personas desempleadas y emprendedores/empresas), prestando los siguientes **servicios**:

Servicios para personas que buscan empleo:

- Bolsa de empleo accesible en Internet.
- Orientación laboral para mejorar las condiciones de búsqueda de empleo.
- Microtalleres para mejorar habilidades específicas en la búsqueda activa de empleo.
- Talleres formativos de especialidades profesionales con buenas perspectivas de encontrar empleo.



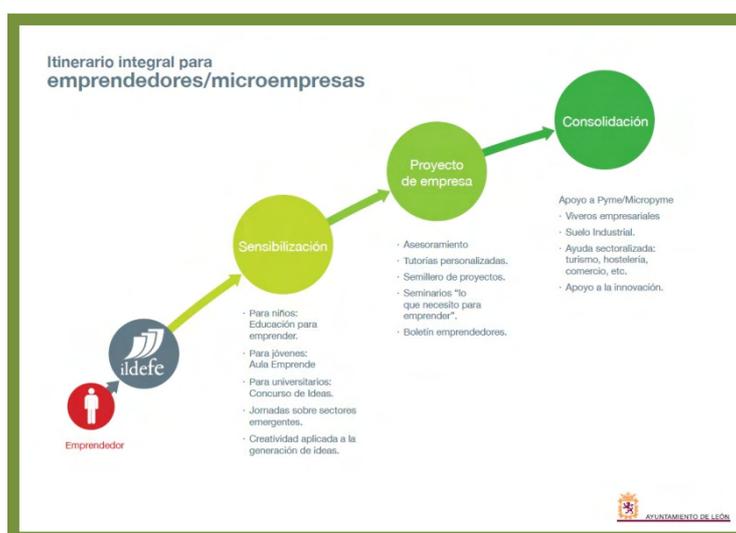
Servicios para emprendedores:

- Ayudas económicas para proyectos de autoempleo.
- Asesoramiento integral para la puesta en marcha de nuevos negocios (plan de empresa, ayudas, elección de forma jurídica,...).

- Formación especializada en microtalleres.
- Oficinas en Viveros de Empresas municipales, a un coste subvencionado.
- Semillero de proyectos (espacio de trabajo y reflexión sobre ideas de negocio con acceso a bibliografía especializada, Internet,...),

Servicios para empresas:

- Mediación entre demandantes de empleo y empresas, gestionando ofertas de empleo.
- Alumnos en prácticas con formación adaptada a la demanda laboral.
- Apoyo a sectores específicos (comercio, hostelería...) con medidas dinamizadoras.



Apoyo a diferentes áreas municipales.

Como medio propio instrumental del Ayuntamiento de León, desde ILDEFE:

A - Se prestan servicios relacionados con contabilidad, administración de personal, asuntos fiscales y apoyo jurídico a diferentes entidades y proyectos dependientes del Ayuntamiento de León.

B - COORDINACIÓN DE LOS SERVICIOS INFORMÁTICOS MUNICIPALES, en concreto en los siguientes proyectos:

- 1.- Proyecto PARTICIPA. Como parte del Plan AVANZA SP Digitales se implantaron, entre otros: registro electrónico, padrón municipal, sistema de información geográfica (SIG), sede electrónica, gestión de expedientes,...
- 2.- Proyecto NÓMINA Y RRHH. Elección de una nueva aplicación que incluyera la nómina municipal, la gestión de recursos humanos y personal, y el portal del empleado.
- 3.- Infraestructuras. Se ha ampliado la estructura de fibra óptica para la conexión con el Centro de Super-Computación y se ha adquirido espacio de almacenamiento de datos.

Ámbito de colaboración y trabajo en red.

Ildefe actúa desde la coordinación y colaboración con el resto de agentes públicos y privados que tienen el objetivo común de promover el desarrollo de la ciudad. La atención subsidiaria y complementaria que promueve Ildefe se dirige a conseguir un **mejor aprovechamiento de los recursos públicos y una mayor eficacia.**

Foros y organizaciones.

- Consejo Municipal de las Mujeres.
- GOL, Grupo de Observación de la Inmigración en León, Base de datos especializada en inmigración.

Colaboración y proyectos internacionales.

Ildefe está presente en varias Redes de Colaboración Transnacional con otras instituciones europeas, principalmente. Se aúnan así esfuerzos y se intercambian experiencias útiles para el desarrollo conjunto de proyectos de interés local, cooperando con otras Entidades que trabajan en la misma línea que nosotros.

En la actualidad cooperan -por medio de convenios específicos- con las siguientes entidades:

Centro de formación profesional: CIOFS-FP, Centro Italiano Opere Femminili Salesiane - Formazione Professionale. (Roma, Italia) –Proyecto *Erasmus+*-.

Centro de formación profesional: Berufsbildungszentrum Augsburg der Lehmbaugruppe gGmbH (BBZ). (Augsburgo, Alemania) –Proyectos *Explorer* y *MOBIL*.

Instituto ISM - Institut für Sozialpädagogische Forschung Mainz e.V. (Mainz, Alemania) – Proyecto *Fit in Europe*.



**Proyectos y programas con
financiación europea y de otras
administraciones ya finalizados**

10



10.1 Proyecto Piloto Urbano para la Ciudad Antigua. 1996-2002.

El tema principal del proyecto fue la **rehabilitación del centro histórico y la preparación de nuevas actividades económicas o la intensificación de las ya existentes**, tales como tiendas de barrio y empresas artesanales, en combinación con acciones de formación profesional y rehabilitación, actividades ambientales y mejora de la seguridad, todo ello aprovechando las ventajas culturales, geográficas e históricas de la ciudad. El proceso de regeneración urbana de la Ciudad Antigua se basó así mismo en el consenso social y en la participación de todos los agentes implicados.

La inversión total fue de **7,4 millones de Ecus**, de los que **3 provinieron del FEDER**.

Las **acciones ejecutadas** fueron:

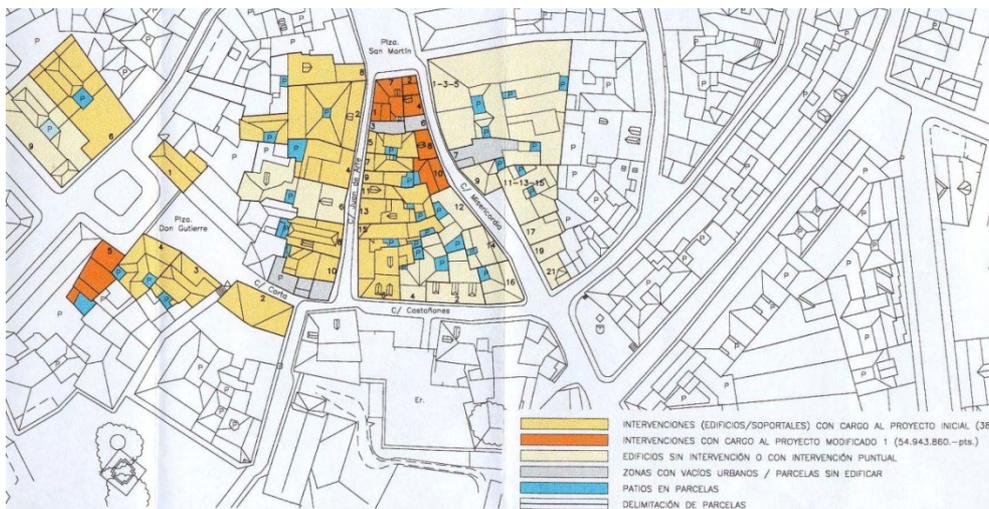
- A.- Recogida neumática de residuos sólidos en la Ciudad Antigua.
- B.- Centro de desarrollo de oficios.
- C.- Efecto demostración sobre una manzana de la zona: Rehabilitación integral de la manzana comprendida entre Plaza San Martín, C/ Juan de Arfe, C/ Misericordia y C/ Castañones.
- D.- Acondicionamiento de la Plaza Mayor, incluyendo la investigación arqueológica.
- E.- Mejora del entorno de la plaza del Conde Luna.

El proyecto Piloto Urbano se llevó a cabo **entre 1996 y 2002**.

Se trató de un proyecto de **regeneración integral de la Ciudad Antigua**, financiado por la Comunidad Europea a través de un proyecto innovador presentado a la convocatoria de Proyectos Piloto Urbano, artículo 10 del FEDER. Por primera vez, se puso en marcha en León un proyecto consensuado con todos los agentes sociales, procurando que en el proceso de recuperación del Casco Histórico, se implicase toda la sociedad leonesa.

El Proyecto Piloto Urbano incluyó actuaciones en una parte importante del centro histórico de la ciudad de León. El Recinto Intramuros o Ciudad Antigua se corresponde con los recintos romano y medieval y se caracteriza por una gran diversidad en el ámbito morfológico, funcional y social, tiene una compleja problemática socio urbanística pero conserva un importante protagonismo en la vida de la ciudad, tanto por su situación física como por su significación histórico-cultural. La Ciudad Antigua conserva su carácter de espacio multifuncional pero el ritmo de renovación de las instalaciones es bastante lento y ello dificulta la competitividad con otros espacios más dinámicos de la ciudad.

Las actuaciones objeto de proyección constituyeron verdaderas experiencias trasplantables a otras ciudades y a otros países. Las políticas de rehabilitación de centros históricos han sido habituales en las ciudades europeas, que en los últimos tiempos han creado una conciencia colectiva favorable a la protección y al cuidado del patrimonio. Del mismo modo, uno de los principales problemas detectados ha sido el peligro de que los centros históricos se transformen en meros centros monumentales con un exclusivo carácter museístico y cuya única actividad económica sea la hostelería.



El proyecto afectó a una gran parte del centro histórico de la ciudad. Los mayores problemas que presentaba eran la infravivienda, el deterioro ambiental, el declive de las actividades artesanales y comerciales, el envejecimiento de la población, el abandono del centro como lugar de residencia, la implantación de actividades relacionadas con el ocio y la hostelería nocturnas, y el tráfico y el aparcamiento.

El primer paso que se tomó desde la administración local fue definir un proyecto global para la Ciudad Antigua, que permitiese no equivocarse en las actuaciones concretas. Se planteó un modelo de desarrollo que compatibilizase la cohesión económica y social, el desarrollo a largo plazo, las mejoras en las infraestructuras y la calidad ambiental. Para que tuviese lugar este desarrollo, se tomaron medidas urbanísticas orientadas a la recuperación económica y comercial del centro histórico; se ejecutaron proyectos orientados a revalorizar el patrimonio arquitectónico, que permitiesen el relanzamiento de la actividad turística; se actuó de una forma profunda en las dotaciones e infraestructuras del barrio, de forma que se produjese un desarrollo equilibrado.

Un elemento valioso del proyecto fue la estructura de participación de la que nació, y que afectó a toda la sociedad leonesa.

Como elemento piloto novedoso se puso en marcha la aplicación de la técnica de la recogida neumática de residuos sólidos a la ciudad histórica medieval, que podría aplicarse inmediatamente en cualquier otro centro o ciudad de características similares.

Un efecto de demostración directo se desarrolló en una de las manzanas de la zona de actuación. En ella se desarrollaron todas las actuaciones de modo ejemplificador, y sirvió de modelo para posteriores iniciativas.

Hubo tres componentes básicos en los que se estructuró la propuesta:

- El fomento de las actividades tradicionales del centro histórico: la artesanía y el comercio.
- La conservación del centro histórico y su patrimonio.
- Implicar a la sociedad y a todos los agentes sociales en el proceso de recuperación de la Ciudad Antigua.



Imágenes de la rehabilitación de la manzana elegida para el efecto demostración. A la izquierda tras la rehabilitación, a la derecha antes de la rehabilitación.

El Proyecto Piloto Urbano fue el germen de las políticas posteriores del Ayuntamiento de León de rehabilitación y regeneración urbanas de la Ciudad Antigua y de los programas de rehabilitación integral, así como de la creación de una sociedad municipal que fuese el instrumento para su ejecución, el Instituto Leonés de Renovación Urbana y Vivienda (ILRUV).

Especialmente relevante fue el Área de Rehabilitación Integral de la Ciudad Antigua y barrio El Ejido, desarrollada entre 2004 y 2012.

10.2. Proyecto Urban León Oeste. 1997-2001

Tema principal: **Reestructurar y potenciar el Barrio Ferroviario de León**, delimitado claramente por el ferrocarril, y con una población de 15.305 personas, lo que equivale al 10,6% de la población de la ciudad, con un elevado índice de desempleo, un tejido urbano muy deteriorado, con malas condiciones de vivienda y con falta de instalaciones sociales y dotaciones en general.

Se partió de un enfoque integrado de rehabilitación socioeconómica urbana centrado en tres aspectos fundamentales:

- el factor medioambiental,
- el desempleo de larga duración y
- la igualdad hombre-mujer

El proyecto afectó a una gran parte del sector oeste de la ciudad. Los mayores problemas que presentaba eran la presencia de infraestructuras barrera como el ferrocarril, la infravivienda, el deterioro ambiental, el declive de las actividades económicas y comerciales, altísima tasa de desempleo en jóvenes, escaso nivel de ocupación de la población femenina, el envejecimiento de la población, la escasez de servicios sociales, implantación de actividades marginales de minorías étnicas y la falta de las dotaciones urbanas necesarias para el buen desarrollo del barrio.

La propuesta introdujo nuevas formas de actuación en el área que aliviase esta problemática. Las medidas que se plantearon fueron susceptibles de ser aplicadas en otras zonas de la periferia industrial y con la barrera del ferrocarril y del río de las ciudades de la Comunidad Europea.

El proyecto se ejecutó **entre 1997 y 2001**.

Coste total: 10 millones de ecus.

Contribución de la CE: **7 millones de ecus; (70%) FEDER y FSE**

Se crearon equipamientos que aglutinaron centros cívicos, culturales, sociales y de promoción de empresas. Se construyó también un nuevo puente sobre el Bernesga y se promovieron medidas para fomentar el empleo.

El área objeto de las actuaciones del Urban fue extremo oeste de la ciudad. El límite de la zona beneficiada por el Plan se define, al norte, por la línea de separación entre el término municipal de León y el de San Andrés del Rabanedo, y al oeste entre León y Oteruelo. Hacia el sur llega hasta la Ronda de circunvalación, y al este irá paralelo a las vías ferroviarias que circulan junto al Río Bernesga.

El Proyecto Urban sirvió para mejorar la situación de esta parte de la ciudad, que sufría graves problemas de infraestructura y deficiencias en los principales servicios básicos.

En cuanto a equipamientos sociales y culturales el Proyecto Urban trajo al barrio una guardería, un centro para la tercera edad, locales para asociaciones, un centro de deportes y dos centros cívicos, que cuentan con una serie de servicios básicos, como servicio de información, sala de encuentros, ludoteca, club joven, biblioteca, fonoteca/videoteca, etc.

Las viejas cocheras de ladrillo de Obras Públicas, situadas frente al parque de Quevedo, albergaron finalmente el Centro Cívico León Oeste, tras el acuerdo alcanzado entre la Consejería de Fomento y el Ayuntamiento.

El Urban León Oeste promovió la creación de programas de formación, con el objetivo último de lograr un desarrollo del tejido económico. Entre estos programas se desarrollaron proyectos de autoempleo, talleres y aulas para aprendices, apoyo a la búsqueda de empleo, cursos de formación, etc.

El Proyecto Urban León Oeste fue el germen de las políticas posteriores del Ayuntamiento de León de empleo, formación, nuevas tecnologías, etc., así como de la creación de una sociedad municipal que fuese el instrumento para su ejecución, el **Instituto Leonés de Desarrollo Económico, Formación y Empleo (ILDEFE)**.

Además, en el marco de las políticas de rehabilitación urbana, dio lugar posteriormente a la aprobación del Área de Rehabilitación Integrada León Oeste, actualmente en ejecución.



El **Centro Cívico León Oeste** se ha convertido en la imagen más reconocible del proyecto Urban León Oeste.

10.3. Proyecto Re-Urban Mobil. 2002-2005

El proyecto "Reurban Mobil. Movilización de la reurbanización de acuerdo al cambio demográfico" era un **proyecto de investigación internacional** financiado por el 5º programa de la Comisión Europea con un horizonte temporal 2002-2005. El **consorcio** estaba formado por **cuatro ciudades europeas y nueve institutos científicos** (universidades y centros de investigación) a lo largo de Europa.



Ciudades Participantes:

A-LEIPZIG (Alemania) B-LJUBLJANA (Slovenia)
C-BOLOGNA (Italia) D-LEÓN (España)

INSTITUCIONES CIENTÍFICAS PARTICIPANTES

1 UFZ-Centre for Environmental Research, Leipzig (Germany) **2** Czech Academy of Sciences, Institute of Geonics, Brno (Czech Republic) **3** Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Ljubljana **4** University of Ljubljana, Faculty of Architecture and Faculty of Economics (Slovenia) **5** University of London, Queen Mary and Westfield College (U.K.) **6** Sheffield Hallam University, School of Environment and Development (U.K.) **7** Academia Istropolitana Nova, Svätý Jur (Slovakia) **8** Cracow University of Technology, Faculty of Architecture (Poland)



El equipo de León estaba compuesto por las siguientes instituciones: Ayuntamiento de León, ILDEFE (Instituto Leonés de Desarrollo Económico y Fomento de Empleo), Universidad de León (Marketing Urbano, Geografía y temas de cartografía), Fundación Betancourt (Universidad Politécnica de Madrid) y COAL (Colegio de Arquitectos de León).



El propósito del proyecto era **analizar los potenciales y obstáculos de la reurbanización de zonas residenciales** del centro de la ciudad y **crear instrumentos, incentivos y estrategias para un uso adecuado y a largo plazo** de estas zonas, considerando las cambiantes condiciones previas.

La Reurbanización debe ser una **estrategia integradora desde el punto de vista social** y amplia, que apunta al desarrollo de las condiciones habitacionales y de vida en todo

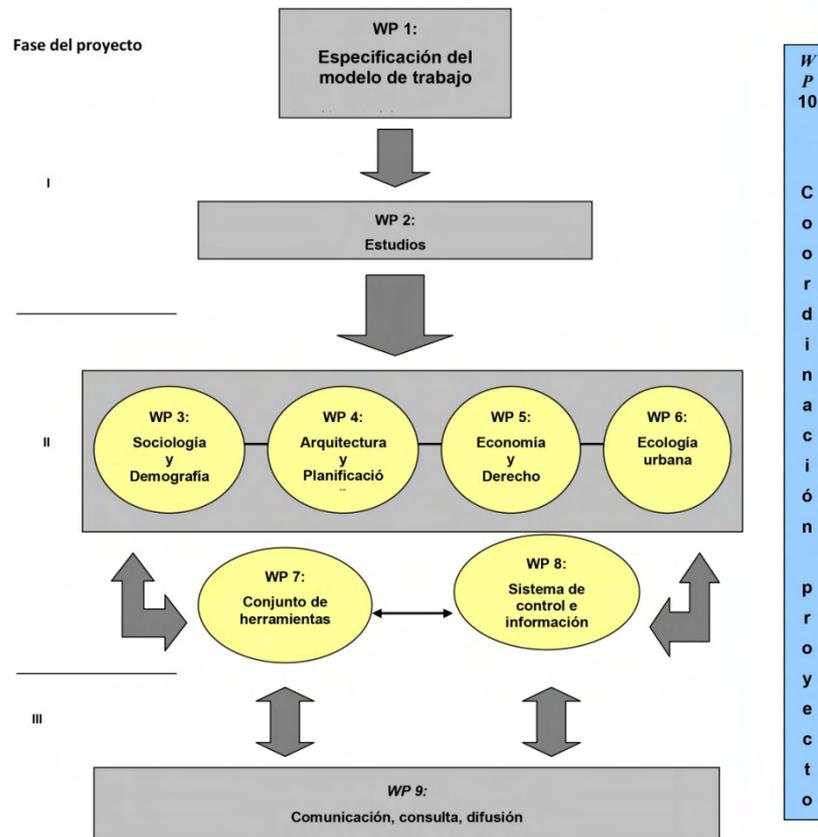
el núcleo de la ciudad, especialmente sus zonas residenciales históricas contiguas a los centros de la ciudad.

Mientras que la propuesta tradicional hacia una regeneración y renovación urbana aún se centraba en el crecimiento urbano, en la actualidad los cambios demográficos progresivos (bajas tasas de fertilidad, familias más pequeñas, envejecimiento) deben ser considerados una determinante nueva y decisiva. Por eso, la reurbanización se debe redefinir como un concepto cualitativo.

La complejidad e interdependencia del desarrollo urbano requiere una **propuesta interdisciplinaria y una conexión entre investigación y práctica**, que fue desarrollada tanto por parte de los ayuntamientos implicados como de los institutos de investigación. Se realizaron **análisis interdisciplinarios y disciplinarios** (sociología/demografía, arquitectura/planificación, economía/derecho, ecología urbana).

Se desarrollaron **10 paquetes de trabajo** que consistieron en:

- WP1 ESPECIFICACIÓN DEL MODELO DE TRABAJO
- WP2 ZONAS DE ESTUDIO
- WP3 SOCIOLOGÍA Y DEMOGRAFÍA URBANA
- WP4 ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO URBANO
- WP5 ECONOMÍA Y DERECHO
- WP6 ECOLOGÍA URBANA
- WP7 CONJUNTO DE HERRAMIENTAS
- WP8 SISTEMAS DE CONTROL E INFORMACIÓN
- WP9 COMUNICACIÓN, CONSULTA Y DIFUSIÓN
- WP10 COORDINACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN



El proyecto buscaba intensificar la comprensión teórica del desarrollo del centro de la ciudad bajo condiciones de cambio demográfico en ciudades europeas, crear una herramienta metodológica adecuada y sustentar un proceso de reurbanización, en la práctica.



Proyecto para rehabilitar un edificio histórico deshabitado, creando nuevas viviendas en su interior bajo los criterios de habitabilidad actuales

Podemos mostrar como resultado del proyecto el análisis específico de fortalezas y debilidades, así como las propuestas generales de futuro.

PUNTOS DÉBILES POTENCIALES

- Ciudad con una relevancia histórica.
- Población estabilizada con una alta tendencia hacia el decrecimiento.
- Población envejecida (alta emigración en los tramos de edad joven).
- Crecimiento no interrumpido de vivienda produciendo un descenso en la densidad de ocupación residencial y un alto número de desocupación.
- Centro histórico en proceso de regeneración (centro vital de la ciudad: etapa decadente; no ha recuperado población pero ha sufrido un alto lavado de cara y un repunte como centro generador económico altamente especializado en hostelería y ocio nocturno)
- Mejora del sistema de espacios públicos como tal.

POLÍTICAS EN MARCHA. PROYECTOS DE FUTURO

POTENCIALES

- Medioambiente residencial limpio.
- Ciudad cómoda (tamaño abarcable, pequeña).
- Patrimonio e identidad incipientes (enfocadas hacia el turismo).

OBSTÁCULOS

- Fuentes económicas débiles.
- Fuerte emigración de jóvenes/población activa.

PUNTOS DÉBILES

- Inmigración extranjera incipiente.
- Barrios residenciales obsoletos en conflicto con nuevos desarrollos suburbanos vigorosos.
- Sistemas fragmentados de infraestructuras y equipamientos urbanos, todavía en una etapa de desarrollo.

TENDENCIAS. PROYECCIONES FUTURAS

- ILDEFE: regeneración económica y promoción de empleo.
- León ciudad digital.
- León alta velocidad.
- Desarrollo azucarera.
- Desarrollo nuevas áreas residenciales (Lastra entre otros).
- Sistema de espacios libres.
- Desarrollo Polígono Industrial e INTECO (parque tecnológico).
- Desarrollos de vivienda pública.
- Proyectos de rehabilitación (ARI/ILRUV).
- PGOU: Infraestructuras y equipamientos.

10.4. Programa POMAL (Programa Operativo para el Medio Ambiente)

Nueva Central de Tratamiento de Aguas:

Esta nueva infraestructura servirá a la Mancomunidad Municipal de Saneamiento Integral de León y su alfoz, que incluye los términos municipales de León, San Andrés de Rabanedo, Santovenia de la Valdocina y Villaquilambre con una población de unos 200.000 habitantes.

La inversión total fue de 2.391.323.736 pesetas, con cofinanciación europea del 70% a través del programa operativo POMAL.

Proyecto de recuperación de la ribera del río Bernesga en el Término Municipal de León.

El objetivo principal del proyecto es la realización del diseño y la construcción de las obras necesarias para el acondicionamiento del cauce del río Bernesga y la recuperación de sus márgenes en el Término Municipal de León. El criterio general de actuación ha sido la recuperación de un espacio natural hoy degradado. Para ello se realizan las obras e infraestructuras de adecuación del cauce y se recupera la superficie de ambas orillas como zonas verdes. El objetivo derivado es la creación para los leoneses de una nueva zona verde abierta a todos, equipada y organizada de tal manera que satisfaga las necesidades de ocio de usuarios muy diversos.

Inversión total: 809.310.567 pts.

Ayuda POMAL: 687.913.982 pts. (70%)

Plazo de ejecución: 1997-1999.

A finales de 1997 se iniciaron las obras de una de las actuaciones más singulares que se van a acometer en León: la recuperación del río Bernesga a su paso por la ciudad.

Una inversión de 803 millones de pesetas, subvencionada en un 70% por el proyecto Pomal de la Unión Europea, hará posible que en la primavera de 1999 los leoneses puedan disfrutar de un espacio de ocio singular en pleno centro de la ciudad.

Dirigido a recuperar y revitalizar el tramo que se inicia aguas arriba del puente Almirante Martín Granizo y concluye en el puente de la Plaza de Toros, el proyecto se basa en la potenciación de actividades mediante la creación de un gran parque urbano aprovechando así una zona actualmente en desuso, con escasa accesibilidad y poca iluminación en horas nocturnas.

La propuesta parte de la conexión de ambas riberas a través de cuatro pasarelas para conseguir una utilización fluida del paseo. Un total de 13 nuevos accesos se unirán a

los tres actuales para permitir, por medio de rampas o escaleras, disfrutar de la nueva configuración, caracterizada por paseos peatonales y para bicicletas, plazoletas y estancias urbanas en las que quedarán dispuestos quioscos, miradores, y áreas de juegos para niños y adultos. Los aficionados a la pesca tendrán cuatro pantanales para poder elegir la ubicación más idónea.

El conjunto responde a un patrón estético común en el que se ha dado un protagonismo especial a la seguridad y a la supresión de barreras arquitectónicas. De la misma manera se ha cuidado mucho la elección de las especies vegetales para que ofrezcan en cualquier estación un aspecto ordenado y atractivo, en sintonía con el entorno en el que se asientan.

La construcción de tres azudes y el recrecimiento de la presa de Casares, cerca de la Robla, garantizan la regulación de caudal durante todo el año, con el que el paseo del Bernesga, nuevo jardín de León, se convierte en una opción de ocio verdaderamente singular.

10.7. Proyecto de renovación urbana y patrimonio (BEI). 1996-2000.

Proyecto subvencionado con cargo al mecanismo financiero del espacio económico europeo (Banco Europeo de Inversiones). A través de esta financiación se consiguió la recuperación de los tres entornos patrimoniales más representativos y visitados de la ciudad: la peatonalización y restauración de fachadas del entorno de la Catedral, la peatonalización del entorno de San Isidoro y la peatonalización de la plaza de San Marcos y del puente sobre el Bernesga.

Se encuadró dentro de los proyectos que se pusieron en marcha para respaldar y potenciar las posibilidades de la ciudad como centro de actividad turística.

Los proyectos promovidos por el Ayuntamiento de León supusieron una inversión de 7.398.459 euros (1.231.000.000 pesetas), alcanzando la subvención del BEI el 81,3%, 6.010.121,04 euros (1.000.000.000 pesetas).

1.	Peatonalización del entorno de la Catedral	607.000.000 pts.
2.	Restauración de fachadas	160.000.000 pts.
3.	Peatonalización del entorno de San Isidoro	208.000.000 pts.
4.	Peatonalización Plaza de San Marcos	256.000.000 pts.
	Total	1.231.000.000 pts.
	Subvención del BEI (81,3%)	1.000.000.000 pts.

Además, dentro de este mismo convenio, la Junta de Castilla y León promovió dos grandes proyectos de rehabilitación de dos de estos monumentos, la Catedral y San Isidoro. Estos proyectos supusieron una inversión de 6.124.313,34 euros (1.019.000.000 pesetas), con una subvención del BEI del 80,4 %, 4.923.947,93 euros (819.276.000 pesetas)

1.	Obras de restauración en la Catedral de León	739.000.000 pts.
2.	Obras de restauración en San Isidoro de León	280.000.000 pts.
	Total	1.019.000.000 pts.
	Subvención del BEI (80,4%)	819.276.000 pts.

Las obras se ejecutaron entre 1996 y 2000.



Peatonalización de la plaza de San Marcos.



Peatonalización del entorno de la Catedral.

