

ANEXO I

Definición de Indicadores

EJES	ÁMBITOS	INDICADORES	OBJETIVOS DEL INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR
COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	01. Ocupación del Suelo	Densidad de viviendas	Favorecer la interacción entre personas, entes y actividades. Desarrollar eficiencia urbana en movilidad y servicios. Desarrollar con eficiencia aquellas funciones urbanas ligadas a la movilidad sostenible y a la dotación de servicios tanto en el ámbito del transporte público, de las infraestructuras ligadas a los flujos metabólicos o de los equipamientos y servicios básicos.	Para que un tejido urbano alcance cierta tensión organizativa, es necesario que resida y se atraiga una cantidad suficiente de población que le proporcione vida. Un rango de densidad de población equilibrado se mueve entre los 220-350 habitantes/ha, lo que se traduce en un número de viviendas más o menos variable en función de la ocupación media que contemple la ciudad.
		Compacidad absoluta	Favorecer un modelo de ocupación compacto del territorio para buscar la eficiencia en el uso de los recursos naturales y disminuir la presión de los sistemas urbanos sobre los sistemas de apoyo.	La compacidad absoluta informa de la intensidad edificatoria que ejerce la edificación sobre determinado tejido urbano, incidiendo en su funcionalidad y, en definitiva, con el modelo de ocupación del territorio y la organización de las redes de movilidad y de los espacios libres. Relaciona el volumen edificado sobre la superficie de análisis y el resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área.

COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	02. Espacio Público y Habitabilidad	Compacidad corregida	Favorecer el equilibrio entre los espacios construidos y espacios libres y de relación para un área determinada, estableciendo una proporción adecuada entre aquellos espacios relacionados con la actividad y la organización del sistema urbano (el espacio construido) y aquellos espacios descompresores de la tensión urbana orientados a satisfacer las necesidades de recreo, estancia al aire libre y de relación (espacio de estancia).	Este indicador corrige la compacidad absoluta ya que una compacidad excesiva puede ocasionar problemas de congestión y saturación urbana. Da una idea de la esponjosidad del tejido urbano para la consecución de actividades ligadas al espacio público de estancia. La compacidad corregida relaciona el volumen edificado y aquellos espacios públicos de estancia presentes en un área determinada. Se entiende por espacio público de estancia aquel que, por sus características morfológicas y funcionales, permite en distinto grado, la interacción entre personas o la interacción de éstas con el entorno de carácter público y accesible: espacios verdes, plazas, calles de peatones, espacios interiores de manzana, bulevares, ramblas y aceras mayores de un ancho específico (5m) que permiten que dos personas puedan pararse a establecer un diálogo sin estorbar el paso de los peatones.
		Calidad del aire	La contaminación atmosférica constituye un riesgo medioambiental para la salud pública. El actual modelo de movilidad urbana basado en el vehículo privado ha erigido al tráfico rodado como la principal fuente de emisión de contaminantes. La mejora de la calidad del aire urbano pasa por la implantación de planes de movilidad y espacio público que consigan un cambio en el reparto modal: traspaso modal del vehículo privado hacia otros modos menos contaminantes (a pie, bicicleta o transporte público).	El índice de calidad del aire es un valor cualitativo que se asigna para cada tramo de calle según la idoneidad de este aire para ser respirado, y por lo tanto la escala de calidad se define en función del impacto en la salud humana que puede producir la exposición a diferentes niveles de contaminación. Los contaminantes tomados en consideración son las partículas en suspensión de diámetro menor a 10 micras (PM10) y el dióxido de nitrógeno (NO2).

COMPACIDAD Y
FUNCIONALIDAD

02. Espacio Público y Habitabilidad	Confort acústico	El objetivo del indicador es detectar los tramos de calle y el porcentaje de población expuesta a niveles de ruido por encima de los niveles admisibles. La restricción de viario público para el vehículo de paso, la reducción de la velocidad en calles de uso prioritario para los peatones o la utilización de pavimentos fono absorbentes son algunas de las medidas para reducir el impacto acústico.	La escala de percepción acústica se define para el periodo diurno, en función de valores basados en las Pautas sobre el Ruido Urbano (Guidelines for Community Noise, 1999) de la OMS. El número de ciudadanos afectados para cada nivel de ruido se obtiene mediante un análisis del caso más desfavorable: se atribuye a la población el nivel sonoro más desfavorable que repercute sobre cada una de las fachadas del edificio.
	Confort térmico	Identificar el potencial de confort térmico para un peatón, el espacio público, en términos de horas útiles a lo largo del día.	El indicador se refiere al porcentaje de horas entre las 8hrs y las 22hrs en las que una calle ofrece las condiciones adecuadas de confort térmico para una persona que va a pie. El confort térmico tiene en consideración: el clima, la morfología de la calle, los materiales en pavimentos y fachadas, la presencia de vegetación y la actividad metabólica del individuo. El indicador se expresa en porcentaje de horas de confort durante 15 horas útiles al día.
	Accesibilidad del viario público	Reducir el número de barreras físicas que inciden en los desplazamientos de las personas. El criterio de valoración se basa en los requerimientos básicos de accesibilidad para personas con movilidad reducida: pendientes y ancho de las aceras.	El indicador pondera la accesibilidad de los tramos de calle en función del ancho de las aceras y de la pendiente del trazado, asumiendo que ambos atributos pueden limitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida. Una vez obtenidos los datos de anchura y pendiente, éstos se organizan a partir de los requerimientos mínimos de accesibilidad de una persona en silla de ruedas. Como criterio general, las aceras se consideran accesibles a partir de 90 cm de ancho y las pendientes como máximo hasta un 5%.
	Proporción de la calle	Crear una relación entre la anchura de la calle y la altura de los edificios que permita ver la bóveda del cielo con suficiencia.	Informa de la presión que ejerce la edificación de un tejido urbano en la sección de calle. Se considera una proporción suficiente cuando la calle tiene un ángulo de apertura de vista al cielo entre 30º y 53º. Tramos de calle < 30º de apertura, supone una magra visualización de la bóveda del cielo.

COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	02. Espacio Público y Habitabilidad	Percepción espacial del verde urbano	Favorecer la valoración de la presencia de vegetación en las calles desde la percepción visual que tienen los peatones.	Porcentaje del campo visual que, en el espacio público, está ocupado por la vegetación. El análisis tiene en cuenta, sobre todo, el arbolado como el elemento vegetal característico del viario urbano a partir de sus características formales. El arbolado urbano se puede clasificar por la magnitud de los individuos. Magnitudes según escala de tamaño: alta >15 mts; mediana >10 mts y baja >5 mts. El volumen verde estará así condicionado por el tamaño y el ancho de sus copas y, además, por el ancho de las calles, ya que este determina el área del campo visual del peatón. Se considera que el 10% es una proporción mínima de volumen verde y óptima cuando supera el 30%. Menos del 10% equivale a calles con una baja presencia visual del verde y prácticamente nula cuando se encuentra por debajo del 5%.
		Proximidad de la población a servicios básicos	Tener los servicios urbanos básicos: equipamientos públicos, redes de transporte público, actividades comerciales de proximidad y espacios verdes a menos de 10' a pie (600m).	Se valora el grado de accesibilidad simultánea a las cuatro tipologías de servicios básicos consideradas: Equipamientos básicos = [(< 600 m) Educativos, culturales, deportivos, salud y bienestar social (5 servicios)] Actividades comerciales de proximidad = [(< 300m) Panaderías, Carnicerías, Verdulerías, Pescaderías, Supermercados, Despensas, Farmacias y Comunicación Social (8 servicios)] Redes de movilidad = [(< 300m) Paradas de bus urbano, red de bicicletas, red peatonal (3 servicios)] Espacios verdes = [(< 200m) Espacios verdes de estancia >1ha (1servicio)]

COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	03. Movilidad y Servicios	Modo de desplazamiento población	Reducir la dependencia respecto al automóvil de forma que se invierta el crecimiento del peso del automóvil en el reparto modal. Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos, es decir, el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo en sus diversas variantes y con un nivel suficiente de empleo, para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. Asimismo, se requiere un freno en la expansión de los espacios dependientes del automóvil, es decir, los polígonos y urbanizaciones que no puedan ser servidos mediante transporte colectivo y redes no motorizadas.	Se consideran medios de transporte alternativos o sostenibles aquellos que en comparación con el automóvil suponen un menor impacto ambiental, una reducción de los conflictos sociales y un menor consumo de recursos. El modo de desplazamiento de la población se obtiene generalmente a partir de encuestas de movilidad según el número de viajes en un día laborable medio. El parámetro evaluado es el porcentaje de desplazamientos en vehículo privado respecto al total de desplazamientos en todos los medios de transporte.
		Proximidad a redes de transporte público alternativas	Incrementar el número de viajes cotidianos realizados en medios de transporte alternativos al automóvil privado. Garantizar el acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red de transporte público de la ciudad, especialmente en áreas habitadas y puntos de generación y atracción de viajes de la ciudad. Estas redes de transporte se convierten en un verdadero medio de transporte si cuentan con una red propia interconectada en todo el territorio y también segregada del resto de modos de transporte en superficie.	Los modos alternativos considerados son: las paradas de autobús urbano, red de movilidad ciclista y sendas peatonales. Para cada modo de transporte se realiza un área de influencia según distancia considerada y se analiza la población que tiene cobertura al menos a 3 de los modos previstos. Distancias consideradas: <ul style="list-style-type: none"> • Paradas de autobús urbano: 300 metros • Paradas de tranvía: 500 metros • Red de movilidad ciclista: 300

COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	03. Movilidad y Servicios	Reparto del viario público	<p>Concebir el espacio público como eje de la ciudad, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de convivencia, de ocio, de ejercicio, de intercambio y de otros múltiples usos. Alcanzar valores de superficie de viario público peatonal y otros usos superiores al 75% en relación a la superficie de viario total. Por el contrario, destinar como máximo, el 25% del viario para el automóvil y el transporte público de superficie.</p>	<p>Este indicador expresa la calidad del espacio público. Con más de tres cuartas partes de la superficie del viario público destinadas al peatón los espacios se convierten en lugares de calma, que permiten la socialización y la comunicación, con niveles sonoros equivalentes menores a 65 dBA, es decir, que permiten que una conversación sea comprensible al 100% a un metro de distancia sin alzar la voz. En definitiva, supone una mejora evidente de calidad urbana y calidad de vida. En estos lugares, estén o no destinados específicamente al tráfico de peatones, desaparece la sensación de peligro para el peatón y las molestias derivadas de la velocidad de los coches y de la contaminación atmosférica. El espacio público se llena de ciudadanos y de actividades económicas. Asimismo, liberando viario público se potencia el verde en el interior y se mejora en términos de confort térmico y de paisaje.</p>
		Proximidad aparcamiento para bicicletas	<p>Favorecer una buena infraestructura de aparcamientos para la bicicleta y a la vez garantizar criterios de accesibilidad para el uso de esta alternativa de transporte de manera habitual, tanto para desplazamientos internos a nivel de barrio como para desplazamientos entre sectores y el resto de la ciudad.</p>	<p>La proximidad al aparcamiento para bicicletas se calcula para determinar el porcentaje de población que tiene cobertura a este servicio a una distancia inferior de 100 m, o lo que es lo mismo, a menos de 1 minuto a pie. En los nuevos desarrollos se reservarán espacios en el interior de los edificios para garantizar ratios dotacionales para el uso residencial (2 plazas/100m²), el uso terciario (1 plaza/100m²) y los equipamientos (entre 1 y 5 plazas según el tipo de equipamiento/100m²).</p>

COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	03. Movilidad y Servicios	Aparcamiento vehículo privado fuera de calzada	La ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en la mayoría de ciudades. Como consecuencia, se reduce la disponibilidad de espacio público para el ciudadano y, sobre todo, impide que éste pueda desarrollar con plenitud las actividades que le son propias como la estancia, el desplazamiento y las relaciones sociales. El objetivo a alcanzar es una mayor planificación y control del aparcamiento en el espacio público para liberar y recuperar este espacio para el peatón. La eliminación de plazas en superficie lleva asociada la construcción de aparcamientos con acceso desde la red básica de circulación, de manera que cualquier ciudadano pueda dejar su vehículo y pueda desplazarse al centro de la supermanzana en menos de 5 minutos andando (300 metros).	La distribución de aparcamientos en calzada y fuera de calzada muestra la relación entre el número de plazas de aparcamiento que se encuentran en la vía pública (plazas de aparcamiento libre, de rotación y de carga y descarga) y el número de plazas de aparcamiento que se localizan fuera (localizadas en aparcamientos públicos, aparcamientos público-privados o en aparcamientos privados de vecinos). El ratio puede variar en función de las expectativas de restricción de uso del vehículo privado y del grado de centralidad del ámbito de estudio: entre 0,5 plazas/vivienda y 1 plaza/vivienda. El aparcamiento se entiende como un servicio urbano al servicio del barrio o del área de actuación y no como un servicio adscrito a cada vivienda.
		Déficit de aparcamiento vehículo privado	Garantizar un número suficiente de plazas de aparcamiento para el vehículo privado fuera de la calzada y para un área determinada (barrio urbano), de forma que se cubra la demanda de estas plazas por parte de los residentes del área. La cobertura de la demanda de plazas se debe considerar en el escenario nocturno. La finalidad será liberar el espacio público de vehículos privados para favorecer otros usos y reducir los impactos derivados en los ciudadanos y usuarios de este espacio público.	El déficit infraestructural teórico de aparcamientos muestra la diferencia entre la demanda de plazas de aparcamiento y la oferta de estas plazas, únicamente fuera de la calzada. Estos aparcamientos fuera de la calzada pueden ser: aparcamientos públicos, aparcamientos privados pero de uso público, o aparcamientos privados de vecinos. Asimismo, todos estos tipos de aparcamientos pueden ser subterráneos o ubicarse en superficie.

COMPLEJIDAD	03. Complejidad Urbana	Índice de diversidad urbana	Aumento de la información organizada de la ciudad. Incremento de las probabilidades de contacto, regulación, intercambio y comunicación entre los diferentes agentes del sistema urbano. Estrategia competitiva basada en el conocimiento y la información y no en el consumo masivo de recursos. En los sistemas urbanos esta calidad se traduce en contacto e intercambio, al igual que sucede en los sistemas naturales.	Es un indicador que muestra el nivel de información organizada de un sistema urbano. El índice de diversidad urbana, para un área determinada, será mayor cuantas más actividades, equipamientos, asociaciones e instituciones estén presentes y más diferenciadas sean entre ellas. Permite identificar la diversidad y mixticidad de usos y funciones urbanas, el grado de centralidad y, en algunos casos, de madurez de un territorio y los lugares con mayor concentración de actividad y, por tanto, de generación de un mayor número de desplazamientos, entre otras funciones.
		Equilibrio entre actividad y residencia	Conseguir una ciudad compleja, no especializada, en la que se mezclen las diferentes funciones y usos urbanos compatibles. Generar patrones de proximidad trabajo-residencia para mejorar la autocontención de la movilidad y la satisfacción de las necesidades cotidianas por parte de la población residente.	La reserva de espacio para locales comerciales, oficinas u otros usos relacionados con la actividad es esencial para poder acoger una determinada densidad de actividad y, por tanto, de aumentar la probabilidad de intercambio y contacto entre personas jurídicas. Los sectores monofuncionales, tanto residenciales como de actividad (grandes superficies comerciales), generan un alto número de desplazamientos en vehículo motorizado.
		Proximidad a actividades cotidianas	Creación de espacios residenciales con servicios de proximidad necesarios para la vida cotidiana. Dotación y proximidad simultánea a pie, a las diferentes actividades comerciales. La presencia de estas actividades señala que el tejido urbano es especialmente apto para ser habitado, que dispone de recursos y servicios necesarios para hacer vida en la calle y evitar desplazamientos innecesarios en vehículo motorizado. Por el contrario, las áreas urbanas sin actividades de proximidad tienen una mayor probabilidad de tener una vida de calle menos activa y suponen además para sus habitantes un coste elevado de desplazamiento para la realización de las tareas diarias.	El indicador calcula, para cada unidad parcelaria, la cobertura simultánea a las diferentes tipologías de actividad de proximidad. La distancia considerada para cada actividad es de 300 metros (acceso a menos de 5 minutos andando). Actividades de proximidad consideradas (venta de): (1) pan, (2) pescado, (3) productos cárnicos, (4) fruta-verdura, (5) productos variados en supermercado, (6) productos variados en pequeño comercio, (7) productos farmacéuticos y (8) prensa.

COMPLEJIDAD	03. Complejidad Urbana	Continuidad espacial y funcional de la calle	La creación de espacios urbanos con continuidad espacial y funcional y conformación de trayectorias peatonales atractivas y seguras de canalización del flujo de personas entre puntos de atracción de la ciudad.	La calle se configura como conector de actividades laborales, de ocio y de residencia pero, especialmente por su función como espacio de estancia y convivencia, juega un papel esencial en la calidad de vida de los ciudadanos. Por ello, es necesario un equilibrio entre las diferentes actividades y agentes que se dan cita. La continuidad de los peatones entre tejidos consolidados y de nuevo desarrollo es muy importante para el mantenimiento de los vínculos sociales y comerciales.
COMPLEJIDAD	04. Espacios Verdes y Biodiversidad Urbana	Índice biótico del suelo	Alcanzar un porcentaje de suelo funcionalmente significativo para el desarrollo de vida vegetal y la retención de agua de lluvia. La proporción de suelo permeable en los tejidos urbanos debe garantizar la continuidad de las superficies verdes y el buen funcionamiento del sistema hídrico. El sellado y la impermeabilización del suelo de forma masiva frenan la posibilidad de vida vegetal y la aparición de multitud de organismos dependientes. Por otra parte, conlleva alteraciones en el ciclo hidrológico, en el microclima urbano o en la contaminación atmosférica.	El Índice biótico del suelo (IBS) indica la relación entre las superficies funcionalmente significativas en el ciclo natural del suelo y la superficie total del área de estudio. Se asigna un factor a cada pieza de suelo según el grado de naturalidad y de permeabilidad: suelos permeables (1), suelos semipermeables (0,5), cubiertas verdes (0,3), suelos impermeables (0).

COMPLEJIDAD	04. Espacios Verdes y Biodiversidad Urbana	Superficie verde por habitante	<p>El objetivo de este indicador es el de evaluar la distribución de la superficie verde en función de la población presente en la zona de estudio. La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. En la ordenación del territorio forman parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales. Los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como espacios "imprescindibles" por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y por contribuir a mitigar el deterioro urbanístico de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.</p>	<p>La superficie verde por habitante se define como la superficie de parques y jardines y otros espacios públicos dotados de cobertura vegetal del ámbito urbano en relación al número de habitantes. No se consideran las superficies verdes ligadas al tráfico (isletas de tráfico). La OMS recomienda un mínimo de 10 m², siendo recomendable una dotación de 15 m² por habitante. En los nuevos desarrollos se consideran la reserva de espacios verdes públicos, espacios en los interiores de manzana y la incorporación del verde en el espacio construido: jardines verticales y cubiertas verdes. El espacio verde público se refiere a las áreas de la ciudad que presentan cobertura vegetal y a las cuales cualquier ciudadano puede acceder libremente. Definición de corredores verdes urbanos que atraviesen las actuaciones y unan el verde con el tejido urbano consolidado.</p>
		Cubiertas verdes	<p>El desarrollo de una segunda superficie de verde en altura, combinada con la superficie verde a cota cero y conectadas con arbolado de gran porte, enredaderas, etc., con el objeto de potenciar la biodiversidad urbana y la conexión del verde urbano con el verde periurbano.</p>	<p>El indicador valora la reserva mínima útil de cubierta verde en relación al total de cubierta edificada y aprovechable del sector urbanizable o área de reciclaje urbano.</p>

COMPLEJIDAD	04. Espacios Verdes y Biodiversidad Urbana	Proximidad simultánea a espacios verdes	<p>Evaluar la proximidad de la población a los espacios verdes. El objetivo es que todo ciudadano tenga acceso simultáneo a diferentes tipologías de zona verde de dimensiones y funcionalidades diferentes: desde espacios verdes de 1.000 m² hasta espacios mayores de 10 ha, a una distancia que se pueda recorrer a pie o bien mediante un corto desplazamiento en transporte público (4 km). La interconexión entre parques, jardines y espacios intersticiales, conforma un mosaico de verde integral, una verdadera red verde que supone un aumento de la biodiversidad y una mejora de la calidad del espacio público. Las aportaciones de la red de espacios verdes son: la creación de una ciudad atractiva, la mejora de las variables de entorno en el espacio público, la reducción de ruidos, la reducción de contaminación, etc.</p>	<p>Se consideran espacios verdes todos aquellos espacios de estancia con una superficie mínima de 1.000 m² y con más del 50% del área permeable (parques públicos, jardines, espacios abiertos para uso exclusivo de peatones, plazas). No se consideran las superficies verdes ligadas al tráfico (isletas de tráfico). Los espacios y las distancias de acceso consideradas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espacio verde más grande de 1.000 m² a una distancia menor de 200 metros (desplazamiento a pie de carácter cotidiano). Estos espacios corresponden a zonas ajardinadas, como plazas o áreas de estancia que ofrecen una función de contacto diario del ciudadano con el verde. • Espacio verde más grande de 1 ha a una distancia menor de 2 km (desplazamiento en bicicleta). Estos espacios serían los parques urbanos que garantizan diferentes posibilidades de recreo y presentan cierta singularidad en relación a su carácter histórico. • Espacio verde mayor de 10 ha a una distancia menor de 4 km (desplazamiento en transporte público). Estos espacios corresponden en su mayoría a áreas libres integrables en el medio natural, a las que se les asigna una finalidad restauradora y paisajística.
		Densidad de arbolado urbano	<p>Evaluar la densidad de árboles proyectada en la propuesta de ordenación. Las calles arboladas pueden considerarse como corredores potenciales ya que mejoran la conectividad del ecosistema urbano, permitiendo que ciertas especies sobrevivan y/o se reproduzcan.</p>	<p>Metros lineales de calle con una adecuada densidad de plantación de arbolado viario (%). La densidad de plantación de árboles evalúa el número de árboles, según tipo de porte, localizados en el viario en relación a la longitud de la calle; no tiene en cuenta el arbolado presente en parques y jardines. En función del marco de plantación recomendable se establece una densidad adecuada de arbolado de alineación.</p>

COMPLEJIDAD	04. Espacios Verdes y Biodiversidad Urbana	Biodiversidad del arbolado urbano	<p>El arbolado viario es el principal elemento vegetal en las ciudades como elemento estructural de la biodiversidad en el ecosistema urbano. El objetivo de este indicador es evaluar la diversidad de especies arbóreas en el arbolado viario en una superficie aproximada (supermanzana). La asignación de unidades arbóreas en el viario público va más allá de la función reguladora del confort térmico. La presencia de arbolado conlleva la atracción y refugio de fauna en la ciudad y un valor elevado del espacio público, al transformarlo en más habitable para los ciudadanos.</p>	<p>La diversidad de árboles es un indicador que relaciona el número de especies y la abundancia relativa de cada una. Los árboles presentes en las calles, parques y jardines de la ciudad son un elemento estructural del hábitat urbano. Mantener una elevada diversidad de árboles potencia la biodiversidad de otras especies en el ecosistema urbano. Es importante evitar la tendencia al monocultivo en el arbolado, dado que puede suponer un riesgo sanitario al desarrollarse plagas y enfermedades. Además se debe potenciar el uso de especies nativas del lugar, que están mejor adaptadas, son más resistentes y tienen mayor relación con la fauna de la zona.</p>
		Conectividad de los corredores verdes urbanos	<p>Los parques urbanos actúan como reservorios de numerosas especies, principalmente de aves. La conectividad de los espacios verdes (entre parques urbanos y áreas naturales cercanas a la ciudad) es esencial para mantener la biodiversidad en el ecosistema urbano. Los corredores verdes son franjas de territorio que, por sus características ambientales, ponen en contacto dos áreas naturales que de otro modo quedarían desvinculadas. Las calles con un buen sustrato permeable y una presencia arbórea diversa actúan como nexo entre estas áreas naturales.</p>	<p>El indicador evalúa el porcentaje de tramos calificados como corredores verdes urbanos por su funcionalidad al conectar espacios verdes, en relación a los tramos totales (metros lineales totales) del sector de ordenación. El análisis de variables como la permeabilidad del suelo, el ruido o la densidad de árboles por tramo de calle, contribuyen en la definición de los corredores verdes urbanos. Los tramos de escasa presencia de árboles presentan una menor capacidad para conectar espacios verdes. El ruido es una variable limitante respecto a la presencia de ciertas especies de aves: los corredores arbolados ofrecen lugares alternativos para la alimentación, refugio y la nidificación en la época reproductora si los niveles de ruido son moderados o bajos. Por último, las áreas permeables dentro de un conector actúan como trampolines entre grandes áreas verdes.</p>

EFICIENCIA	Metabolismo urbano	Consumo energético por sectores	Reducir el consumo energético en la edificación, en el espacio público, el derivado de la movilidad urbana, de la gestión de los residuos y de la gestión del ciclo del agua.	El índice de consumo energético indica la demanda energética de la población para ejercer sus actividades. Se contemplan los principales ámbitos de consumo a excepción del uso industrial: sector residencial, sector servicios, transporte, sector primario, ciclo hidrológico, gestión de residuos y limpieza urbana y equipamientos y servicios municipales. El ratio derivado se traduce en consumo por habitante.
		Producción local de energías renovables	Se pretende maximizar el porcentaje de autogeneración energética a partir de la captación de energías renovables a escala local.	indica la capacidad y el aprovechamiento que una ciudad o sector urbanístico tiene para producir este tipo de energía. Se contemplan las siguientes fuentes de energía: Solar, Eólica, Biomasa, Hidráulica.
		Autosuficiencia energética	<p>El objetivo de la autosuficiencia es el de avanzar hacia un escenario neutro en carbono y conseguir la máxima autosuficiencia energética a partir de energías renovables.</p> <p>Hay que reducir el consumo energético al mínimo indispensable y, al mismo tiempo, es necesario cubrir esa mínima demanda energética mediante la producción de energías renovables.</p> <p>Las líneas de actuación deben ir encaminadas a replantear el sistema de movilidad actual reduciendo drásticamente los desplazamientos en vehículo privado, reducir la demanda energética de los edificios construidos, diseñar y construir los nuevos edificios con criterios de máxima eficiencia, reducir el consumo energético generado en el espacio público (sustitución del alumbrado y de los semáforos por sistemas más eficientes), minimizar la generación de residuos y potenciar su valorización energética.</p>	El índice de autosuficiencia se basa en el ratio entre la producción de energías renovables y el consumo energético total.

EFICIENCIA EFICIENCIA	Metabolismo urbano Metabolismo urbano	Recogida selectiva neta de residuos	<p>Reducir la generación de residuos al tiempo que se mejoran los resultados obtenidos de la captura de las fracciones de recogida selectiva.</p> <p>Estas fracciones deben separarse en origen por los habitantes y aportarse a cada sistema de recogida según indicaciones horarias, formato de aportación y contenido de materiales. Así, este indicador tiene como objetivo mostrar cuál es el nivel de captura total y por fracción de los sistemas de recogida selectiva del municipio y, por tanto, el éxito que estos sistemas obtienen.</p>	<p>El indicador determina el porcentaje de captura de las cantidades netas totales y por fracción de residuos separados en origen por los generadores y aportados a los sistemas de recogida selectiva del municipio respecto a la generación total y de cada fracción respectivamente. El valor del porcentaje de recogida selectiva neta por fracción se establece a partir de restar al sumatorio de cantidades recogidas selectivamente de esta fracción, la cantidad total de impropios que le acompañan en los sistemas de recogida que le son propios. Este resultado se divide por la cantidad total generado de la fracción en cuestión. Las fracciones consideradas son: materia orgánica, papel-cartón, vidrio, envases ligeros, voluminosos, textiles y peligrosos.</p>
		Dotación de contenedores	<p>Establecer una dotación óptima de contenedores de recogida selectiva en función de la población residente. Evaluar el grado de ajuste de la dotación de contenedores a las exigencias de los programas de residuos.</p> <p>La dotación de contenedores debe responder a requerimientos de proximidad y de capacidad de recepción. También debe tener en cuenta la densidad urbana y la generación de residuos.</p>	<p>El indicador establece el número de contenedores de cada fracción de residuos recogidos en un municipio.</p> <p>A partir de estos valores se calcula el ratio de habitantes por contenedor, mostrando el número de habitantes potenciales que utiliza cada punto de recogida.</p>
		Proximidad a puntos de recogida selectiva	<p>Conocer la distancia entre el ciudadano y el punto de recogida más cercano y determinar qué áreas son las que disponen de una menor facilidad de acceso a los puntos de recogida de las diferentes fracciones.</p> <p>Este es un factor clave para el correcto funcionamiento del sistema. El hecho de que el ciudadano disponga de un área de aportación cercana a su vivienda, para evitar largos desplazamientos, favorece una mayor contribución de recogida selectiva de los residuos.</p>	<p>La proximidad a puntos de recogida indica la distancia que debe recorrer una persona desde el portal de su casa hasta el punto de recogida de residuos más cercano.</p> <p>De esta manera se puede conocer qué porcentaje de la población cumple la distancia considerada correcta y qué otra debe realizar largos desplazamientos hasta el contenedor.</p>

EFICIENCIA	Metabolismo urbano	Proximidad a puntos limpios	Fomentar y facilitar la recogida selectiva de aquellas fracciones que no disponen de contenedores específicos en la vía pública y potenciar la recogida de los residuos especiales y de materiales como muebles, ropa, pinturas, fluorescentes, etc., susceptibles de ser reciclados y/o reutilizados o que por su peligrosidad deben ser tratados.	Se determina la distancia de los ciudadanos en los centros de recogida fijos y móviles. Se trata de conocer la accesibilidad de los puntos de recogida de residuos de las fracciones minoritarias (muebles, pintura, pilas, etc.). Los puntos de recogida han de ser cercanos al ciudadano y ofrecer disponibilidad horaria. El indicador calcula la distancia de la población al punto más próximo (a partir de caminos mínimos). Los centros de recogida deben estar ubicados en zonas próximas a los ciudadanos, a no más de 10 minutos caminando (600 metros aproximadamente). El acceso debe permitir la entrada de vehículos y de peatones.
		Emisión de gases de efecto invernadero	La preocupación por el cambio climático ha pasado a ser el tema central de la mayoría de agendas ambientales, generando diferentes niveles competenciales, estrategias, planes, acciones y políticas que pretenden invertir la tendencia actual. El objetivo consiste en hacer un seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera.	La preocupación por el cambio climático ha pasado a ser el tema central de la mayoría de agendas ambientales, generando diferentes niveles competenciales, estrategias, planes, acciones y políticas que pretenden invertir la tendencia actual. El objetivo consiste en hacer un seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera.
		Contaminación lumínica	Reducir la contaminación lumínica y proteger el medio nocturno del flujo luminoso innecesario de fuentes artificiales. se debe proteger el medio ambiente de noche con el fin de mantener, lo máximo posible, las condiciones naturales de estas horas en beneficio de las personas, de la fauna, de la flora y los ecosistemas en general, de promover la eficiencia energética de la iluminación exterior, evitar la intrusión de luz artificial no necesaria en casas y equipamientos, a fin de prevenir y corregir los efectos perturbadores de la contaminación lumínica en la visión del cielo.	La contaminación lumínica es la emisión del flujo luminoso de fuentes artificiales nocturnas en intensidades, direcciones o rangos espectrales u horarios innecesarios para la realización de las actividades previstas en la zona en la que se instalan las luces. El indicador evalúa para cada tramo de calle la iluminación media máxima, expresada en lux, en función del tráfico del viario público.

Cohesión social	Cohesión social	Vivienda protegida	<p>Conseguir que la composición del parque de viviendas no excluya a ningún ciudadano por razones de renta, a la vez que se mezclan las diferentes tipologías para mitigar la segregación espacial dentro de la ciudad.</p>	<p>Las actuaciones sobre la vivienda son el punto estratégico para evitar la exclusión social por dos razones: porque la vivienda es el primer factor de segregación urbana y porque sobre ella se aplican directamente filtros por renta en función de su precio.</p> <p>El índice de segregación de las viviendas con protección indica el nivel de desigualdad en la distribución espacial de este grupo de individuos sobre el total de una muestra a la que pertenecen.</p> <p>El índice está acotado entre 0 y 1, valores que corresponden respectivamente a una distribución exactamente igualitaria y una distribución de máxima segregación. También se puede expresar en porcentaje (0-100), lo que se traduce como la proporción del grupo minoritario que tendría que cambiar de residencia para obtener una distribución uniforme.</p>
-----------------	-----------------	--------------------	---	---