

DARING CITIES

INVESTMENT PLAN

Municipality of Altea



DARING CITIES

Investment Plan for Daring Cities in Altea

Table of contents

Table of contents	3
1. El contexto político	5
1.1 <i>Análisis de necesidades en el contexto territorial</i>	6
1.2 <i>Respuesta política existente</i>	6
2. La Propuesta de Inversión	8
2.1 <i>Antecedentes de la propuesta</i>	9
2.2 <i>Punto de partida</i>	10
2.3 <i>La versión adaptada de la práctica innovadora</i>	11
2.4 <i>Enfoque integrado y proceso participativo</i>	12
Capítulo 3 – The Adapted Innovation Project	14
3.1 <i>Propuesta de valor</i>	15
1. Valor institucional: organizar un reto complejo con gobernanza compartida	15
2. Valor técnico: mejorar la capacidad municipal de diagnóstico, planificación y propuesta	15
3. Valor social y urbano: mejoras tangibles en la vida cotidiana de la ciudadanía	15
4. Valor estratégico: construir una visión de futuro realista y compartida	16
3.2 Plan de trabajo (Workplan)	17
ACCIÓN 1 — <i>Coordinación institucional con FGV y Generalitat Valenciana</i>	17
ACCIÓN 2 — <i>Procesos participativos y diálogo comunitario</i>	19
ACCIÓN 3 — <i>Intervenciones tácticas en puntos críticos</i>	20
ACCIÓN 4 — <i>Documentación técnica para la toma de decisiones</i>	22
ACCIÓN 5 — <i>Concepto Integrado de Corredor Urbano</i>	24
3.3 <i>Modelo de gobernanza y ejecución</i>	25
3.4 <i>Cronograma general del proyecto (2025–2030)</i>	26
4 · Plan de financiación y recursos	28
4.1 <i>Tipología de costes del proyecto</i>	28
4.2 <i>Financiación municipal</i>	28
4.3 <i>Financiación autonómica (Generalitat Valenciana)</i>	29
4.4 <i>Financiación provincial (Diputación de Alicante)</i>	29
4.5 <i>Financiación estatal</i>	30
4.6 <i>Financiación europea</i>	30
4.7 <i>Tabla síntesis del plan de financiación</i>	31
5 · Sistema de seguimiento y evaluación	32
5.1 <i>Objetivos del sistema de seguimiento</i>	32
5.2 <i>Indicadores del proyecto</i>	32
5.2.1 <i>Acción 1 – Coordinación institucional</i>	32
5.2.2 <i>Acción 2 – Participación y stakeholders</i>	32
5.2.3 <i>Acción 3 – Intervenciones tácticas</i>	33
5.2.4 <i>Acción 4 – Documentación técnica</i>	33

5.2.5. Acción 5 – Concepto Integrado de Corredor Urbano.....	33
5.3. Mecanismos de seguimiento.....	33
5.4. Roles en el seguimiento	34



1. El contexto político

1.1 Análisis de necesidades en el contexto territorial

El municipio de Altea presenta una configuración urbana característica de muchos asentamientos mediterráneos con relieve abrupto: un núcleo histórico elevado —l'Altea de Dalt— y una zona baja más reciente —l'Altea de Baix— articulada por ejes viarios, actividades urbanas y la franja litoral. Esta morfología, que constituye parte del atractivo identitario y paisajístico del municipio, genera al mismo tiempo **retos estructurales de conectividad interna**.

A esta condición orográfica se suma la presencia del **corredor ferroviario del TRAM (actual línea 9, anteriormente “Tenet de la Marina”)**, una infraestructura estratégica para la movilidad regional que, sin embargo, actúa también como **elemento separador** entre tejidos urbanos próximos. La combinación de desniveles, barreras físicas y diferencias funcionales entre zonas ha producido, históricamente, una **fragmentación urbana que dificulta la continuidad peatonal, la accesibilidad universal y la cohesión social**.

Esta situación se observa en diversos indicadores:

- itinerarios peatonales discontinuos o poco legibles,
- pasos bajo o sobre la infraestructura ferroviaria con condiciones de confort mejorables,
- espacios intermedios infrautilizados o con baja calidad urbana,
- sensación de desconexión entre áreas de actividad cotidiana (centro histórico, zona litoral, equipamientos, áreas residenciales),
- limitaciones de movilidad para personas mayores, alumnado, personas con movilidad reducida y visitantes.

El Ayuntamiento de Altea ha desarrollado, en los últimos años, **diferentes estrategias sectoriales** que incorporan acciones para mejorar la movilidad urbana, la accesibilidad y el espacio público; sin embargo, la integración urbana del corredor ferroviario continúa siendo **uno de los ámbitos más complejos y menos abordados**, en parte por su carácter competencial autonómico y por la necesidad de desarrollar una visión compartida con Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV).

La existencia de múltiples documentos municipales, actividades participativas, análisis técnicos previos y debates ciudadanos confirma que este desafío no es puntual, sino un **reto persistente y transversal**, que afecta a aspectos clave del modelo urbano: movilidad sostenible, experiencia peatonal, confort climático, calidad del espacio público, seguridad percibida y equilibrio territorial.

En este contexto, el Plan de Inversión URBACT ofrece a Altea la oportunidad de **ordenar, consolidar y avanzar en la maduración técnica y social** de una propuesta de transformación del corredor urbano, combinando actuaciones ligeras con documentación estratégica, coordinación institucional y participación estructurada. El objetivo es doble: mejorar progresivamente las condiciones del entorno y sentar las bases para futuros proyectos de mayor alcance que dependan de financiación autonómica, estatal o europea.

1.2 Respuesta política existente

La intervención propuesta se articula dentro de un ecosistema de políticas públicas que, en diferentes escalas, ya reconocen la importancia de la movilidad sostenible, la accesibilidad, la regeneración urbana y la puesta en valor del espacio público como elemento central de bienestar y cohesión territorial.

A nivel municipal, Altea dispone de:

- El **Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD)**, que prioriza la mejora del espacio público, la movilidad amable, la accesibilidad y la conexión entre áreas estratégicas del municipio.
- Iniciativas municipales para reforzar la **accesibilidad universal**, la movilidad peatonal y la integración de itinerarios seguros.
- Una trayectoria consolidada de **procesos participativos**, que permiten abordar retos urbanos con una lógica de gobernanza abierta y colaborativa.
- Actuaciones recientes de revitalización urbana y mejora de espacios peatonales, que constituyen la base sobre la que se puede avanzar de manera gradual.

A nivel autonómico, la Generalitat Valenciana impulsa políticas plenamente alineadas con este proyecto, destacando:

- Los programas de **movilidad sostenible, accesibilidad universal y espacios públicos saludables**, orientados a municipios que buscan mejorar la calidad urbana.
 - La coordinación técnica con **FGV** para la integración urbana de infraestructuras ferroviarias y actuaciones en su entorno.
 - Las líneas de subvención autonómicas para estudios, intervenciones ligeras, señalética, itinerarios seguros y proyectos de regeneración urbana.
- Estas herramientas ofrecen un marco realista para financiar avances parciales que ayuden a consolidar un proyecto mayor a medio plazo.

A nivel estatal, el MITMA (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) cuenta con distintos programas de apoyo a:

- **Regeneración urbana,**
 - **Accesibilidad peatonal,**
 - **Movilidad sostenible y segura,**
- que complementan las posibilidades de financiación y permiten plantear estrategias de escala municipal que puedan ser cofinanciadas en fases posteriores.

A nivel europeo, el proyecto se beneficia de:

- La metodología URBACT para reforzar la dimensión participativa e integrada del proceso,
- La financiación del **European Urban Initiative (EUI)**, que permitirá desarrollar un estudio de viabilidad fundamental para orientar decisiones del Ayuntamiento y de FGV,
- La alineación con prioridades europeas en materia de movilidad activa, calidad del espacio público, adaptación climática y ciudades más habitables.

En conjunto, este entramado político multiescalar demuestra que el Plan de Inversión propuesto para Altea es **coherente, oportuno y estratégicamente relevante**, y no solo responde a necesidades reales del territorio, sino que se integra de manera natural en las agendas urbanas vigentes a nivel local, autonómico, estatal y europeo.



2. La Propuesta de Inversión

2.1 Antecedentes de la propuesta

La propuesta se inscribe en un proceso de transformación urbana que el Ayuntamiento de Altea viene desarrollando de manera progresiva durante la última década, caracterizado por una atención creciente al espacio público, a la accesibilidad, a la movilidad peatonal y a la integración de infraestructuras estratégicas en la vida cotidiana de la ciudad. Este proceso no responde a un único proyecto, sino a una trayectoria continuada de actuaciones y reflexiones que han permitido consolidar una manera de intervenir en el territorio sensible a la calidad urbana y al bienestar de la ciudadanía.

Un hito fundamental de esta trayectoria fue la elaboración en 2017 de la **Estrategia para la Regeneración de Altea**, un documento integral que planteaba alternativas para la ordenación del litoral y la mejora del espacio público, incorporando distintos escenarios en función de la actuación de otras administraciones, como las relacionadas con el paso de infraestructuras de ámbito supramunicipal. Esta estrategia definió intervenciones para reforzar la conexión entre la ciudad y el mar, mejorar la accesibilidad, ampliar los espacios peatonales y generar ámbitos de estancia más confortables, convirtiéndose en una referencia para actuaciones posteriores. Su implementación parcial a lo largo de los años siguientes evidenció la capacidad del municipio para abordar transformaciones urbanas complejas y coordinadas.



Diario Información "Altea estrena la segunda fase de regeneración del frente litoral urbano El aparcamiento para 175 vehículos que había en la zona se convierte en un paseo marítimo y un parque de 4.700 metros cuadrados con varias zonas lúdicas | Con las obras se ha creado una nueva playa de 400 metros de longitud entre las playas de L'Espigó y La Roda" 17/12/2022

En paralelo, distintas actuaciones vinculadas al corredor ferroviario han introducido cambios relevantes en su relación con el tejido urbano. La modificación del trazado en el entorno municipal, la ampliación de pasos y la adecuación de áreas próximas a la estación han supuesto ajustes que

mejoran la permeabilidad y abren la posibilidad de replantear la integración de esta infraestructura. Aunque estas intervenciones no resuelven por completo las barreras históricas vinculadas al ferrocarril, sí han contribuido a mejorar las condiciones de accesibilidad y a generar oportunidades para una reflexión más amplia sobre el papel del corredor en la estructura urbana de Altea.

El municipio ha reforzado este proceso incorporando en su planeamiento los principios de la **Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana**, que subraya la necesidad de promover ciudades más compactas, accesibles y sostenibles, así como de integrar adecuadamente las infraestructuras en su entorno. Este marco normativo proporciona coherencia y respaldo institucional a las iniciativas municipales orientadas a mejorar la conexión entre barrios, reducir barreras físicas y avanzar hacia un modelo de ciudad más equilibrado.

En conjunto, los avances logrados en el litoral, las mejoras puntuales en el ámbito ferroviario y la integración de criterios de ordenación territorial evidencian un proceso continuo de aprendizaje y adaptación. La experiencia acumulada ha fortalecido las capacidades técnicas y de coordinación del Ayuntamiento, permitiendo abordar con mayor solvencia retos estructurales aún pendientes, como la fragmentación entre la parte alta y la parte baja de la ciudad o la necesidad de mejorar la continuidad peatonal en ámbitos estratégicos.

La propuesta que se plantea en el marco de URBACT se inserta de forma natural en esta trayectoria. No representa un punto de partida aislado, sino la continuación de un proceso que busca consolidar un modelo urbano más humano, accesible y orientado al uso cotidiano del espacio público. El objetivo es avanzar hacia una ciudad donde las infraestructuras existentes, en lugar de constituir límites o barreras, se integren como espacios de oportunidad capaces de favorecer la cohesión social y territorial.

2.2 Punto de partida

El punto de partida del proyecto en Altea viene definido por la coexistencia de avances tangibles en materia de espacio público y planificación urbana, junto con la persistencia de un reto estructural muy claro: la dificultad de articular de forma continua y accesible la ciudad a ambos lados del corredor ferroviario y entre las diferentes cotas del municipio.

Por un lado, el Ayuntamiento ha demostrado capacidad para diseñar y ejecutar intervenciones relevantes, como la regeneración del frente marítimo, la mejora de itinerarios peatonales en áreas centrales o las actuaciones ligadas a la modificación del trazado ferroviario y de su entorno inmediato. Estas experiencias han permitido fortalecer los equipos técnicos, consolidar dinámicas de coordinación con otras administraciones y generar una base de conocimiento sobre el funcionamiento cotidiano de la ciudad.

Por otro lado, la configuración física del municipio y la presencia de la infraestructura ferroviaria siguen generando discontinuidades: pasos con condiciones mejorables, espacios intermedios poco definidos, recorridos peatonales que se interrumpen o resultan poco legibles y una sensación de separación entre ámbitos urbanos próximos. Esta situación afecta de manera especial a determinados colectivos y condiciona la forma en que la ciudadanía se desplaza, utiliza el espacio público y percibe la cohesión del conjunto urbano.

Desde el punto de vista institucional, Altea cuenta con marcos estratégicos vigentes, experiencia en la gestión de proyectos cofinanciados y estructuras de participación que permiten trabajar con la

ciudadanía y con actores locales de forma organizada. Sin embargo, la naturaleza competencial del ferrocarril y la necesidad de articular soluciones que impliquen a distintas administraciones obligan a avanzar mediante pasos graduales, bien fundamentados técnica y socialmente.

En este escenario, el proyecto se inicia con una combinación de elementos favorables —capacidad técnica, marcos estratégicos y experiencias previas— y de limitaciones estructurales que aún no han sido abordadas de forma integrada. El reto consiste precisamente en aprovechar lo ya aprendido para ordenar este proceso, generar evidencias, implicar a los actores clave y avanzar hacia una propuesta de transformación del corredor urbano coherente con la realidad de Altea y viable en términos institucionales y financieros.

2.3 La versión adaptada de la práctica innovadora

La práctica innovadora que Altea adapta en el marco del proyecto URBACT procede de la experiencia desarrollada por la ciudad de Rávena en la regeneración del distrito de la Dársena, un antiguo ámbito portuario sometido durante años a procesos de degradación física y desconexión funcional. El proyecto DARE, impulsado inicialmente en el marco de la Urban Innovative Actions, combinó herramientas de participación, activación táctica del espacio público, gestión basada en el conocimiento y gobernanza multinivel para reorientar progresivamente la relación entre la ciudad y un ámbito urbano históricamente fragmentado.

El valor principal de esta práctica no reside en un conjunto cerrado de actuaciones, sino en una metodología de trabajo que integra cuatro dimensiones:

1. la producción de conocimiento compartido mediante el análisis de datos urbanos y la observación directa del territorio;
2. la participación estructurada de residentes, agentes locales, entidades culturales y sectores económicos;
3. el empleo de intervenciones piloto y tácticas para activar espacios, testar soluciones y generar aprendizajes; y
4. la coordinación estable entre administraciones y actores estratégicos para sostener el proceso a largo plazo.

Altea adapta esta metodología a un reto propio: la necesidad de mejorar la continuidad urbana y la integración social entre las diferentes cotas del municipio y en torno al corredor ferroviario, una infraestructura que ha condicionado la forma y la experiencia de la ciudad durante décadas. Aunque la escala y la función del ámbito difieren del caso de la Dársena de Rávena, ambos comparten elementos comparables: la presencia de una infraestructura estratégica que actúa como límite, la existencia de espacios intermedios con potencial no desarrollado y la voluntad municipal de avanzar hacia un modelo urbano más coherente, accesible y orientado a la ciudadanía.

La adaptación en Altea se basa en trasladar esta lógica metodológica al contexto local, con especial atención a tres elementos. En primer lugar, la necesidad de generar un diagnóstico común que integre información técnica, observaciones de campo y conocimiento ciudadano para comprender mejor el funcionamiento cotidiano del corredor urbano. En segundo lugar, la importancia de articular procesos participativos que permitan a la población y a los actores locales identificar prioridades, validar propuestas y contribuir a definir una visión compartida sobre el futuro del ámbito. En tercer lugar, la utilidad de desarrollar intervenciones piloto y acciones de pequeña escala que mejoren puntos concretos, aporten evidencia práctica y ayuden a fortalecer la confianza y la colaboración entre los distintos agentes implicados.

Asimismo, como ocurre en la experiencia de Rávena, el proceso debe sostenerse mediante una gobernanza coordinada entre administraciones, especialmente entre el Ayuntamiento y la entidad responsable de la infraestructura ferroviaria. Esta colaboración es esencial para garantizar que cualquier avance táctico se integre en una estrategia institucional viable y compatible con los marcos competenciales existentes.

En conjunto, la adaptación de la práctica innovadora a Altea no busca replicar un modelo ajeno, sino aplicar una metodología contrastada que permite avanzar de manera gradual y fundamentada hacia un objetivo compartido: transformar un ámbito estratégico en un corredor urbano más permeable, accesible, seguro y orientado a la vida cotidiana de la ciudadanía. El enfoque adoptado refuerza la capacidad municipal para ordenar los procesos de decisión, ampliar la base social del proyecto y preparar las condiciones para futuras intervenciones de mayor alcance.

2.4 Enfoque integrado y proceso participativo

El trabajo desarrollado en Altea se apoya en una idea sencilla pero fundamental: **la transformación del corredor urbano no puede abordarse desde una única mirada**. Requiere entender cómo se vive la ciudad, cómo se recorre, qué barreras se encuentran las personas en su día a día y qué limitaciones y oportunidades existen desde el punto de vista técnico. Por ello, el proyecto se construye a partir de un enfoque integrado donde conviven conocimiento experto, experiencia ciudadana y coordinación institucional.

El **Grupo Local URBACT (ULG)** es el espacio que articula este proceso. Su composición refleja la complejidad del reto: técnicos municipales vinculados a movilidad, urbanismo, territorio, accesibilidad y sostenibilidad; representantes de áreas municipales que trabajan sobre el espacio y los servicios del día a día; y profesionales externos con experiencia en proyectos de regeneración urbana. A ello se suma la participación de personal técnico de **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)**, cuya implicación resulta indispensable para comprender los condicionantes y posibilidades de una infraestructura que atraviesa el núcleo urbano y que afecta a la vida cotidiana de miles de personas.

El ULG no se concibe solo como un órgano de coordinación técnica, sino como un lugar donde se comparte conocimiento, se contrastan perspectivas y se interpretan conjuntamente los desafíos del territorio. La diversidad profesional y humana del grupo ha permitido generar un diálogo constante y accesible, donde cada aporte —desde la ingeniería hasta la experiencia vecinal— ayuda a construir una visión más completa del corredor.



Alicante Plaza “El proyecto europeo URBACT afronta en Altea el reto de unificar la parte alta y baja del casco urbano. Un paseo crítico con técnicos, universidades y administración local analiza once puntos estratégicos para superar la barrera histórica del tren y la orografía.”

Una de las actividades más significativas en este proceso fue el **Paseo Crítico**, que reunió en Altea a especialistas de distintas ciudades españolas con amplia trayectoria en movilidad, accesibilidad e innovación urbana. Esta acción permitió mirar la ciudad desde fuera, incorporar preguntas nuevas, observar detalles que a veces pasan inadvertidos y escuchar cómo otras ciudades han abordado problemas similares. La presencia de estos especialistas enriqueció el debate local y confirmó que el reto de Altea se entiende mejor cuando se experimenta caminándolo, escuchando a quienes lo usan y examinando los espacios donde la ciudad funciona —y donde deja de funcionar.

Este esfuerzo se ha complementado con conversaciones y aportaciones de distintos colectivos locales, especialmente aquellos que utilizan el corredor de forma cotidiana: personas mayores, alumnado, familias, comercios y residentes que cruzan la ciudad a pie. Sus comentarios han ayudado a identificar prioridades reales y a comprender cómo las barreras físicas son también barreras sociales y emocionales que afectan a la manera en que se vive y se percibe la ciudad.

El enfoque integrado adoptado combina así tres dimensiones:

- **la técnica**, necesaria para asegurar que las propuestas sean viables;
- **la institucional**, imprescindible para coordinar actores con responsabilidades distintas;
- **y la humana**, que recuerda que cualquier transformación urbana tiene sentido únicamente si mejora la vida de las personas.

Este equilibrio entre conocimiento experto y experiencia cotidiana es el que permitirá a Altea avanzar hacia un proyecto común, compartido y realista para la mejora del corredor urbano.



Capítulo 3 – The Adapted Innovation Project.

3.1 Propuesta de valor

La propuesta de valor del proyecto parte de un hecho estructural: el corredor ferroviario que atraviesa el núcleo urbano de Altea actúa como una barrera física, funcional y simbólica que condiciona la relación entre distintos ámbitos de la ciudad. La topografía propia del municipio —con una diferencia marcada entre la parte alta y la parte baja— junto con la presencia del ferrocarril, ha generado históricamente un sistema de accesos fragmentado, discontinuidades peatonales y una percepción ciudadana de separación entre zonas que, en términos espaciales, están muy próximas entre sí.

En este contexto, el proyecto constituye una oportunidad para **replantear la relación entre la infraestructura ferroviaria y la vida urbana**, pero desde un enfoque realista y respetuoso con las competencias de cada administración. El Ayuntamiento no puede intervenir sobre la infraestructura, pero sí puede **liderar un proceso riguroso, participativo y técnicamente informado** que sienta las bases para una transformación futura viable y sostenida en el tiempo.

El valor del proyecto se articula en cuatro dimensiones principales:

1. Valor institucional: organizar un reto complejo con gobernanza compartida

El proyecto permite ordenar un problema que implica a varias administraciones y niveles competenciales.

Mediante un marco estable de coordinación con FGV y la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento:

- clarifica roles y límites competenciales,
- establece canales regulares de comunicación técnica,
- identifica posibilidades reales de intervención,
- y genera un contexto favorable para futuras decisiones.

El valor no reside solo en los resultados, sino en **crear las condiciones institucionales necesarias** para que cualquier transformación futura pueda ser autorizada, financiada y ejecutada con éxito.

2. Valor técnico: mejorar la capacidad municipal de diagnóstico, planificación y propuesta

El proyecto consolida una metodología rigurosa basada en:

- análisis técnico del espacio público,
- identificación de puntos críticos,
- evaluación de flujos peatonales y barreras,
- elaboración de documentación técnica sólida y reutilizable,
- y construcción de una visión urbana compartida.

La adaptación de la experiencia de Rávena —que combina datos, participación, activación táctica y gobernanza colaborativa— fortalece la capacidad técnica del municipio para liderar procesos estratégicos complejos.

Esta madurez permitirá a Altea **acceder con mayor solvencia a financiación autonómica, estatal o europea**.

3. Valor social y urbano: mejoras tangibles en la vida cotidiana de la ciudadanía

Aunque el proyecto se formula como una estrategia a medio plazo, incorpora acciones que generan impacto inmediato:

- mejoras puntuales de seguridad y confort,
- intervenciones tácticas en puntos críticos,

- señalización experimental,
- pequeños ajustes que facilitan la movilidad peatonal.

Estas actuaciones no modifican la infraestructura, pero sí mejoran la manera en que la ciudadanía utiliza y percibe el corredor urbano.

El proyecto aporta valor porque **actúa sobre las rutinas diarias**, especialmente de colectivos como:

- personas mayores,
- escolares,
- personas con movilidad reducida,
- familias que se desplazan a pie.

El beneficio se traduce en una ciudad **más amable, más accesible y más humana**.

4. Valor estratégico: construir una visión de futuro realista y compartida

El proyecto no plantea una solución cerrada, sino un proceso que:

- sintetiza aprendizajes,
- define criterios y prioridades,
- estructura fases lógicas de intervención,
- y elabora un **Concepto Integrado de Corredor Urbano**.

Este documento será clave para orientar decisiones, negociar con otras administraciones y preparar propuestas de inversión.

El valor estratégico reside en que la ciudad pasa de tener un problema crónico mal definido a disponer de un **marco claro, consensuado y técnicamente viable** para su transformación futura.

3.2 · Plan de trabajo (Workplan)

ACCIÓN 1 — Coordinación institucional con FGV y Generalitat Valenciana

Apartado	Contenido
1. Descripción general de la acción	La acción establece un marco técnico e institucional estable entre el Ayuntamiento de Altea, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) y las áreas autonómicas competentes en movilidad y accesibilidad. Dado que el Ayuntamiento no tiene competencias sobre la infraestructura ferroviaria , esta acción busca crear un espacio permanente de diálogo que permita revisar puntos críticos, comprender limitaciones, identificar oportunidades realistas y definir prioridades compartidas. Es la base estructural del proyecto, imprescindible para cualquier avance futuro.
2. Competencias y límites competenciales	Competencias municipales: diseño y mantenimiento del espacio público colindante, movilidad peatonal, accesibilidad urbana, señalización no ferroviaria, propuestas conceptuales, estudios y diagnósticos técnicos. Fuera de competencia municipal (FGV/GVA): trazado ferroviario, plataforma, catenaria, señalización ferroviaria, estructuras (puentes/pasos), vallado homologado, seguridad ferroviaria, modificaciones estructurales o funcionales del servicio.
3. Objetivo específico	Consolidar un canal formal, estable y periódico de coordinación multinivel que permita alinear expectativas, compartir diagnósticos, identificar actuaciones viables y estructurar una hoja de ruta común para la mejora del corredor urbano.
4. Actividades clave	• Reuniones técnicas anuales Ayuntamiento–FGV–GVA. • Visitas conjuntas al corredor para evaluar puntos críticos. • Elaboración de notas técnicas municipales con propuestas compatibles. • Análisis técnico de restricciones ferroviarias y condicionantes de seguridad. • Revisión y priorización conjunta de actuaciones a corto y medio plazo. • Acompañamiento técnico a las demás acciones del proyecto.
5. Outputs esperados	• Actas y acuerdos de coordinación institucional. • Mapa consensuado de puntos críticos y oportunidades. • Identificación clara de intervenciones que el municipio puede ejecutar de forma autónoma. • Identificación de aquellas que necesitan autorización o planificación autonómica. • Base técnica compartida para futuras fases de inversión.
6. Resultados esperados	• Mayor claridad institucional sobre qué es viable y en qué plazos. • Reducción de incertidumbres en la planificación urbana. • Relación operativa consolidada con FGV. • Mayor coherencia entre las propuestas municipales y la normativa ferroviaria. • Preparación para propuestas de financiación autonómica, estatal o europea.
7. Temporalidad	2025–2030 — Acción continua durante todo el proyecto, dado que

	garantiza coherencia institucional para el conjunto del plan.
8. Actores implicados	Ayuntamiento de Altea: Urbanismo, Espacio Público, Movilidad, Participación Ciudadana. FGV: Infraestructura, Operaciones, Seguridad, Mantenimiento. Generalitat Valenciana: Direcciones Generales de Movilidad y de Accesibilidad.

ACCIÓN 2 — Procesos participativos y diálogo comunitario

Apartado	Contenido actualizado
1. Descripción general de la acción	Esta acción desarrolla un proceso participativo amplio que combina el trabajo técnico del ULG con la implicación de un grupo diverso de participación formado por stakeholders locales. Este grupo reúne asociaciones vecinales, centros educativos, colectivos de personas mayores, comercios, agentes culturales, entidades sociales y profesionales con experiencia en movilidad y espacio público. El objetivo es construir un diagnóstico compartido sobre el funcionamiento del corredor urbano y recoger propuestas desde diferentes perspectivas. Actividades como el <i>Paseo Crítico</i> o el <i>Juego de Rol</i> aportan además una mirada experta externa que enriquece el proceso.
2. Competencias y límites competenciales	Competencias municipales: diseño y gestión de procesos participativos, dinamización del ULG y del grupo amplio de stakeholders, sistematización de aportaciones, comunicación y retorno. Límites competenciales (FGV/GVA): las conclusiones participativas informan el proceso, pero no condicionan decisiones técnicas sobre la infraestructura ferroviaria, cuya competencia es autonómica.
3. Objetivo específico	Incorporar de manera estructurada la experiencia cotidiana de la ciudadanía, el conocimiento de actores clave del territorio y la visión de especialistas externos, de modo que la definición del corredor urbano refleje las necesidades reales y cuente con legitimidad social.
4. Actividades clave	• Reuniones del ULG como espacio técnico de referencia. • Encuentros y talleres con el grupo amplio de stakeholders. • Caminatas urbanas y observación directa del corredor. • Consultas ciudadanas breves y mecanismos de participación híbrida. • <i>Paseo Crítico</i> con especialistas estatales en movilidad, accesibilidad y regeneración urbana. • Integración de resultados en documentos técnicos y participativos.
5. Outputs esperados	• Diagnóstico participativo estructurado. • Priorización de necesidades elaborada con stakeholders. • Registro de aportaciones expertas de ámbito estatal. • Documentos de síntesis para su incorporación al análisis técnico.
6. Resultados esperados	• Mayor comprensión del uso cotidiano del corredor urbano. • Incremento de la legitimidad social del proyecto. • Implicación de actores locales en la identificación de soluciones. • Enriquecimiento del diagnóstico mediante perspectivas diversas.
7. Temporalidad	2025–2030 , con mayor intensidad en los primeros años para alimentar el diagnóstico y el Concepto Integrado.
8. Actores implicados	Ayuntamiento de Altea: Movilidad, Urbanismo, Participación, Espacio Público. ULG: técnicos municipales y agentes relevantes. Grupo amplio de participación: asociaciones vecinales, centros educativos, comercios, colectivos de mayores, entidades culturales y sociales. Expertos externos: especialistas en movilidad, accesibilidad y regeneración urbana.

ACCIÓN 3 — Intervenciones tácticas en puntos críticos

Apartado	Contenido
1. Descripción general de la acción	Esta acción desarrolla intervenciones tácticas de pequeña escala en puntos críticos del corredor urbano. Se trata de mejoras ligeras, reversibles y de bajo coste que el Ayuntamiento puede ejecutar en el espacio público colindante sin intervenir en la infraestructura ferroviaria. Estas actuaciones permiten mejorar la seguridad percibida, la accesibilidad y el confort, al tiempo que generan aprendizajes que informarán posteriores fases del proyecto. La identificación de los puntos prioritarios se realiza de manera combinada entre el ULG (criterio técnico) y el grupo amplio de participación con stakeholders (criterio social y de uso cotidiano).
2. Competencias y límites competenciales	Competencias municipales: iluminación complementaria, señalización peatonal, pintura en superficie, mobiliario urbano temporal, intervenciones artísticas, mantenimiento del espacio público. Fuera de competencia municipal: cualquier intervención que afecte a la plataforma ferroviaria, vallado homologado, señalización ferroviaria, estructuras técnicas, pasos superiores/inferiores y elementos sometidos a normativa de seguridad ferroviaria.
3. Objetivo específico	Mejorar las condiciones inmediatas del corredor urbano mediante actuaciones tácticas que incrementen la seguridad, la legibilidad espacial y la calidad del recorrido peatonal, al tiempo que se evalúan las soluciones para su posible adopción en el futuro.
4. Actividades clave	• Diseño de intervenciones tácticas adaptadas a cada punto. • Aplicación de mejoras: pintura de seguridad, señalización experimental, mobiliario temporal, intervenciones artísticas, iluminación complementaria. • Evaluación del impacto de cada intervención (observación, encuestas rápidas, datos de uso). • Documentación de resultados para informar la Acción 4 y el Concepto Integrado.
5. Outputs esperados	• Actuaciones tácticas ejecutadas en puntos críticos. • Registro visual y técnico de las intervenciones (planos, fotos, fichas). • Evaluación participada del impacto y de la percepción de la ciudadanía. • Conjunto de aprendizajes útiles para el diseño de actuaciones a mayor escala.
6. Resultados esperados	• Mejora perceptible de la seguridad y el confort peatonal. • Mayor visibilidad del proyecto en el territorio. • Activación del corredor como espacio de uso y no solo como área de tránsito. • Incremento de la apropiación ciudadana y participación activa. • Evidencias prácticas que orienten decisiones técnicas futuras.
7. Temporalidad	2026–2029 , con una secuencia progresiva para permitir evaluar, ajustar y ampliar las intervenciones según resultados.
8. Actores implicados	Ayuntamiento de Altea: Movilidad, Espacio Público, Mantenimiento, Cultura (si procede en intervenciones artísticas).

ULG: identificación técnica y validación de propuestas.

Grupo amplio de participación con stakeholders: priorización y valoración de intervenciones, aportación de usos cotidianos.

Expertos externos: asesoramiento puntual para acciones específicas (accesibilidad, arte urbano, señalización).

ACCIÓN 4 — Documentación técnica para la toma de decisiones

Apartado	Contenido
1. Descripción general de la acción	Esta acción tiene como finalidad producir la documentación técnica necesaria para sustentar cualquier decisión futura relacionada con el corredor urbano. Incluye estudios de accesibilidad, análisis de movilidad peatonal, mapas de puntos críticos, fichas de posibles intervenciones y síntesis de los aprendizajes derivados de las acciones tácticas. Esta documentación se convierte en la base técnica del proyecto y permite que el diálogo con FGV y la Generalitat Valenciana se realice sobre criterios objetivos y verificables. El ULG aporta el análisis especializado y el grupo amplio de participación con stakeholders contribuye con la experiencia de uso, garantizando que la documentación refleje tanto la dimensión técnica como la vivencial.
2. Competencias y límites competenciales	Competencias municipales: elaboración de estudios, análisis del espacio público, diagnósticos urbanos, diseño conceptual de propuestas, documentación gráfica y textual, evaluación de intervenciones tácticas. Competencias externas (FGV/GVA): validación, autorización o rechazo de cualquier propuesta que afecte a la infraestructura ferroviaria o a su normativa técnica. La documentación generada por el Ayuntamiento no implica autorización automática.
3. Objetivo específico	Generar un cuerpo documental riguroso, coherente y compartido que permita priorizar actuaciones, justificar decisiones, explicar problemas y oportunidades, y preparar futuros procesos de inversión o cofinanciación.
4. Actividades clave	• Elaboración de informes. • Mapeo detallado de puntos críticos (confort, accesibilidad, cruces, iluminación, usos). • Elaboración de fichas técnicas para intervenciones posibles. • Análisis de los resultados de las intervenciones tácticas (Acción 3). • Incorporación de aportaciones del ULG y del grupo amplio de stakeholders. • Preparación de documentación para la coordinación con FGV y la GVA.
5. Outputs esperados	• Informe técnico completo del corredor urbano. • Atlas de puntos críticos con evidencia gráfica y descriptiva. • Conjunto de fichas técnicas de propuestas de mejora. • Documento de síntesis de aprendizajes tácticos. • Material base para la elaboración del Concepto Integrado (Acción 5).
6. Resultados esperados	• Mayor claridad sobre prioridades de intervención. • Base sólida para el diálogo con FGV y otras administraciones. • Incremento de la credibilidad técnica del proyecto. • Reforzamiento del papel municipal como actor competente en la mejora del espacio público. • Preparación para posibles convocatorias de financiación.
7. Temporalidad	2026–2028 , en paralelo a las intervenciones tácticas y al proceso participativo, para asegurar que la documentación evoluciona con el

	proyecto.
8. Actores implicados	Ayuntamiento de Altea: Urbanismo, Movilidad, Espacio Público, Participación Ciudadana. ULG: validación técnica, revisión de análisis, propuesta de criterios. Grupo amplio de participación con stakeholders: aportación de vivencias, identificación de puntos críticos y usos reales. FGV / Generalitat Valenciana: consulta técnica y contraste de propuestas. Asistencia técnica externa: si procede, apoyo en levantamiento de datos o diseño urbano.

ACCIÓN 5 — Concepto Integrado de Corredor Urbano

Apartado	Contenido
1. Descripción general de la acción	Esta acción constituye la fase estratégica del proyecto. Su objetivo es elaborar un Concepto Integrado de Corredor Urbano , un documento que sintetiza los diagnósticos técnicos, los aportes del grupo amplio de stakeholders, los aprendizajes de las intervenciones tácticas y las limitaciones marcadas por FGV y la Generalitat Valenciana. No se trata de un proyecto constructivo, sino de una visión urbana estructurada y viable , que identifica principios de diseño, prioridades, criterios de accesibilidad, posibles secuencias de actuación y escenarios de intervención a medio y largo plazo. El ULG aporta el análisis técnico y metodológico, mientras que el grupo amplio de stakeholders contribuye con usos, percepciones y necesidades. FGV participa en la revisión de propuestas que inciden en el ámbito ferroviario para garantizar su compatibilidad normativa y técnica.
2. Competencias y límites competenciales	Competencias municipales: definición de visión urbana, diseño conceptual del espacio público colindante, criterios de movilidad peatonal, ordenación funcional de áreas adyacentes, redacción de estrategias. Fuera de competencia municipal: cualquier intervención sobre la infraestructura ferroviaria, incluida la modificación de pasos, estructuras, plataformas, vallado o elementos de seguridad. El documento puede proponer escenarios o recomendaciones, pero su ejecución depende de FGV/GVA.
3. Objetivo específico	Construir un marco estratégico claro, consensuado y técnicamente sustentado que oriente la evolución del corredor urbano y facilite futuras decisiones y procesos de financiación, convirtiéndose en la referencia base para acciones posteriores.
4. Actividades clave	• Integración del diagnóstico técnico (Acción 4). • Revisión de resultados y aprendizajes de las intervenciones tácticas (Acción 3). • Sesiones de trabajo específicas con el ULG para definir criterios de diseño urbano, accesibilidad y movilidad. • Talleres temáticos con el grupo amplio de stakeholders para contrastar prioridades y validar la visión general. • Revisión técnica con FGV para asegurar la compatibilidad de los escenarios propuestos. • Redacción del Documento del Concepto Integrado de Corredor Urbano.
5. Outputs esperados	• Documento completo del Concepto Integrado. • Matriz de prioridades y criterios urbanos. • Escenarios temporales de intervención (corto, medio y largo plazo). • Relación de actuaciones posibles según competencia municipal o autonómica. • Base estratégica para posibles futuros proyectos y financiación.
6. Resultados esperados	• Existencia de un marco común para orientar decisiones futuras. • Mayor coherencia entre necesidades ciudadanas, criterios técnicos y

	límites competenciales. • Hoja de ruta compartida entre Ayuntamiento, stakeholders y FGV. • Incremento de la viabilidad institucional del proyecto. • Preparación para presentar propuestas ambiciosas en convocatorias regionales, estatales o europeas.
7. Temporalidad	2027–2029 , tras el desarrollo del diagnóstico y de las intervenciones tácticas, con una fase de consolidación en 2029.
8. Actores implicados	Ayuntamiento de Altea: Urbanismo, Movilidad, Espacio Público, Participación. ULG: equipo técnico principal para la definición metodológica y estructural. Grupo amplio de stakeholders: validación social, aportaciones de uso y prioridades. FGV: revisión técnica y validación de compatibilidad. Generalitat Valenciana: acompañamiento institucional y orientación normativa.

3.3 · Modelo de gobernanza y ejecución

Elemento de gobernanza	Descripción y funciones
1. Liderazgo institucional del Ayuntamiento de Altea	El Ayuntamiento asume la dirección global del proyecto y coordina todas las acciones del plan. Es responsable de la planificación técnica, la ejecución de intervenciones tácticas, la generación de documentación y la interlocución directa con FGV y la Generalitat Valenciana. El liderazgo municipal garantiza coherencia, continuidad y viabilidad administrativa.
2. ULG como núcleo técnico del proyecto	El ULG se mantiene como espacio técnico especializado, compuesto por personal municipal y perfiles clave vinculados al análisis urbano. Su función es asegurar el rigor metodológico, revisar el diagnóstico, validar propuestas técnicas, orientar las acciones tácticas y estructurar los documentos estratégicos. Es el órgano encargado de articular los contenidos, fijar criterios y supervisar la coherencia técnica del proceso.
3. Grupo amplio de participación con stakeholders	Este grupo reúne actores sociales y económicos del municipio: asociaciones vecinales, centros educativos, comercios, colectivos de personas mayores, entidades culturales y organizaciones locales relevantes. Su función es aportar experiencia de uso, validar prioridades, enriquecer la visión urbana y acompañar el proceso desde la perspectiva ciudadana. Se activa especialmente en las acciones participativas, en la identificación de puntos críticos y en la validación social del Concepto Integrado.
4. Coordinación técnica con FGV	Dado que la infraestructura ferroviaria es competencia exclusiva de FGV y la Generalitat Valenciana, se establece un canal de interlocución permanente mediante reuniones técnicas periódicas. FGV revisa las propuestas que pueden afectar al corredor, valida o limita intervenciones, y orienta la viabilidad normativa y operativa. Su participación es esencial para asegurar que las acciones se mantienen dentro del marco competencial.

5. Acompañamiento de la Generalitat Valenciana	La Generalitat, a través de sus Direcciones Generales vinculadas a Movilidad, Accesibilidad y Territorio, cumple un papel de supervisión institucional y asesoramiento técnico. Aunque no interviene en la gestión directa del proyecto, sí orienta sobre normativa, competencias y posibles vías de apoyo futuro. Su presencia refuerza la alineación del proyecto con políticas regionales.
6. Coordinación interdepartamental dentro del Ayuntamiento	El proyecto requiere una cooperación estable entre varias áreas municipales: Proyectos Europeos (EuroAltea), Urbanismo, Movilidad, Espacio Público, Cultura (en acciones artísticas) y Participación Ciudadana. La coordinación interdepartamental asegura coherencia entre diseño, ejecución, comunicación y seguimiento.
7. Mecanismos de toma de decisiones	Las decisiones se estructuran en distintos niveles: Nivel técnico (ULG): formula propuestas, supervisa diagnósticos y valida materiales técnicos. Nivel participativo (grupo amplio de stakeholders): contrasta prioridades y aporta criterios sociales. Nivel institucional (Ayuntamiento): aprueba definiciones estratégicas, comunica los avances y establece prioridades administrativas. Nivel competencial (FGV/GVA): valida toda acción que afecte al dominio ferroviario.
8. Frecuencia de trabajo y coordinación	• Reuniones internas del Ayuntamiento: mensuales. • ULG: cada 6–8 semanas. • Grupo amplio de participación: mínimo dos encuentros anuales, más actividades específicas. • Reuniones técnicas Ayuntamiento–FGV–GVA: trimestrales. • Sesiones de integración y revisión del Concepto Integrado: anuales.
9. Principios rectores del modelo de gobernanza	• Coherencia técnica: todas las propuestas se basan en análisis sólidos. • Participación informada: se garantiza que la ciudadanía participa con información clara y accesible. • Transparencia: retorno público de los avances. • Realismo competencial: ninguna acción plantea intervenciones fuera de competencia. • Evolución progresiva: el proyecto avanza por fases, integrando aprendizajes.

3.4 · Cronograma general del proyecto (2025–2030)

La siguiente tabla muestra la temporalización prevista del proyecto, estructurada por acciones y con una secuencia coherente según dependencias técnicas, institucionales y participativas.

Cronograma general (2025–2030)

Acción	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Acción 1.	• Inicio y	•	•	•	• Ajuste de	•

Coordinación institucional con FGV y GVA	formalización del canal técnico	Coordinación periódica	Coordinación continua	Coordinación continua	prioridades y cierre técnico	Seguimiento final
Acción 2. Procesos participativos y grupo amplio de stakeholders	• Diseño del proceso • Primeras sesiones ULG	• Talleres, caminatas urbanas y consulta ampliada • Paseo Crítico	• Nuevas sesiones de contraste	• Participación orientada al Concepto Integrado	• Validación social final	—
Acción 3. Intervenciones tácticas en puntos críticos	—	• Identificación de puntos críticos	• Primera fase de intervenciones tácticas	• Segunda fase de intervenciones tácticas	• Evaluación final y ajustes	—
Acción 4. Documentación técnica para la toma de decisiones	—	• Recogida de datos y levantamiento técnico	• Elaboración de informes y fichas	• Síntesis y consolidación técnica	• Documentación final para escenarios de futuro	—
Acción 5. Concepto Integrado de Corredor Urbano	—	—	• Integración de diagnósticos y aprendizajes	• Talleres técnicos y participativos de definición	• Redacción y validación del documento final	• Presentación institucional
Gestión, comunicación y seguimiento del proyecto	• Inicio	• En curso	• En curso	• En curso	• En curso	• Cierre

4 · Plan de financiación y recursos

El proyecto requiere una combinación equilibrada de recursos municipales, apoyos autonómicos y provinciales, así como la eventual movilización de programas europeos orientados a la planificación urbana, la innovación y la participación ciudadana.

Dado que el Ayuntamiento **no tiene competencias sobre la infraestructura ferroviaria**, este plan de financiación se centra exclusivamente en:

- la coordinación técnica e institucional,
- los procesos participativos y de implicación de stakeholders,
- las intervenciones tácticas en espacio público municipal,
- la elaboración de estudios urbanos y documentación técnica,
- la preparación del Concepto Integrado de Corredor Urbano.

No se incluyen obras ferroviarias ni inversiones estructurales fuera del ámbito municipal.

4.1. Tipología de costes del proyecto

Bloque de coste	Descripción
A. Coordinación institucional y técnica	Recursos humanos municipales necesarios para organizar, documentar y mantener la interlocución estable con FGV y la Generalitat Valenciana, así como para el seguimiento administrativo del proyecto.
B. Procesos participativos y stakeholders	Diseño y facilitación de talleres, sesiones del ULG, actividades con el grupo amplio de participación, caminatas urbanas, análisis de aportaciones y materiales asociados a la participación pública.
C. Intervenciones tácticas	Materiales y ejecución de actuaciones ligeras (pintura, señalización, mobiliario temporal, iluminación complementaria, pequeñas intervenciones de urbanismo táctico) en el espacio público municipal colindante al corredor.
D. Estudios y documentación técnica	Elaboración de informes de accesibilidad y movilidad, mapeos del corredor, fichas técnicas, análisis de alternativas, síntesis metodológicas y producción de documentación necesaria para la toma de decisiones.
E. Concepto Integrado de Corredor Urbano	Redacción del documento estratégico que consolida diagnósticos, aprendizajes tácticos, prioridades, criterios y escenarios de intervención compatibles con competencias municipales y autonómicas.
F. Comunicación, seguimiento y evaluación	Información pública del proceso, materiales de comunicación, elaboración de indicadores, cuadros de mando, evaluaciones intermedias y cierre técnico del proyecto.

4.2. Financiación municipal

La base financiera del proyecto procede del propio Ayuntamiento, especialmente mediante:

- capítulos de gasto ordinario de Urbanismo, Movilidad, Espacio Público y Participación,
- partidas para estudios técnicos y asesoramiento externo,
- recursos propios para intervenciones tácticas de bajo coste,
- personal técnico municipal para coordinación y seguimiento del proyecto.

El Ayuntamiento asume el liderazgo y garantiza la continuidad del proceso, incluso en periodos en los que otras convocatorias de financiación no estén abiertas.

4.3. Financiación autonómica (Generalitat Valenciana)

La Generalitat Valenciana dispone de líneas que pueden complementar los recursos municipales, especialmente en:

1. Accesibilidad universal y mejora del espacio público

Subvenciones orientadas a:

- itinerarios peatonales accesibles,
- eliminación de barreras urbanas,
- adecuación del espacio público municipal,
- elementos de señalización accesible,
- mejoras vinculadas a la movilidad peatonal.

Estas líneas pueden apoyar actuaciones tácticas que se consoliden posteriormente como mejoras permanentes.

2. Participación ciudadana y gobernanza democrática

Líneas autonómicas que financian:

- procesos participativos,
- metodologías innovadoras de deliberación,
- acciones de transparencia y retorno,
- proyectos de democracia participativa local.

Son especialmente adecuadas para reforzar la Acción 2, que implica un trabajo continuado con el ULG y con el grupo amplio de stakeholders.

3. Innovación urbana y planificación estratégica

Existen convocatorias orientadas a:

- estudios urbanos y territoriales,
- proyectos piloto de innovación,
- investigación aplicada a la mejora urbana,
- planificación de espacios públicos complejos.

Estas líneas pueden apoyar la producción de estudios avanzados y documentación técnica vinculada a las Acciones 4 y 5.

4.4. Financiación provincial (Diputación de Alicante)

La Diputación de Alicante convoca anualmente subvenciones aplicables a municipios de todas las escalas en:

1. Participación ciudadana, transparencia y buen gobierno

Pueden cubrir:

- actividades participativas,
- talleres y dinámicas con stakeholders,
- herramientas de participación digital,
- acciones de transparencia vinculadas al proyecto.

Son especialmente adecuadas para reforzar la Acción 2 y mejorar los mecanismos de comunicación pública del proyecto.

2. Asistencia técnica y apoyo a estudios urbanos

En algunos ejercicios presupuestarios, la Diputación activa convocatorias específicas para:

- asistencia técnica a municipios,
- redacción de estudios o análisis vinculados a la movilidad o al espacio público,
- apoyo a planificación estratégica municipal.

Estas líneas, aunque varían anualmente, pueden complementar la financiación de las Acciones 3, 4 y 5.

4.5. Financiación estatal

Aunque el corredor ferroviario pertenece a una infraestructura autonómica, el Estado puede apoyar el proyecto indirectamente mediante líneas destinadas a:

1. Movilidad urbana sostenible

Programas orientados a:

- peatonalización,
- itinerarios seguros,
- mejora de la movilidad activa.

2. Accesibilidad universal en espacios públicos

Convocatorias para:

- adaptación del entorno urbano,
- señalización accesible,
- mejoras en el espacio público colindante a equipamientos municipales.

3. Planificación urbana y regeneración de entornos

Cuando se convocan, estas líneas pueden financiar estudios de planificación urbana integrada, planes estratégicos y documentación técnica compleja.

4.6. Financiación europea

Los fondos europeos representan una oportunidad para reforzar la dimensión estratégica e innovadora del proyecto.

1. EUI – European Urban Initiative

Adecuado para:

- estudios avanzados,
- análisis replicables,
- metodologías innovadoras,
- desarrollo de marcos estratégicos urbanos.

El actual proceso forma parte de una transferencia URBACT, pero futuras convocatorias EUI pueden financiar fases avanzadas del Concepto Integrado.

2. URBACT

Financia:

- planificación estratégica,
- participación ciudadana,
- gobernanza urbana colaborativa,
- creación de documentos estratégicos.

Es aplicable especialmente a las Acciones 2, 4 y 5.

3. FEDER regional y programas específicos

Pueden financiar, en fases posteriores:

- actuaciones en accesibilidad,
- mejora del espacio público,
- renaturalización,
- soluciones de movilidad sostenible en el entorno urbano.

Estas fuentes no se activan en esta fase del proyecto, pero el Concepto Integrado servirá como base para futuras solicitudes.

4.7. Tabla síntesis del plan de financiación

Acción	Necesidades de financiación	Fuentes más probables
Acción 1 – Coordinación institucional	Personal técnico, reuniones, documentación	Recursos municipales
Acción 2 – Participación y stakeholders	Talleres, dinamización, materiales, análisis	Recursos municipales + GVA (participación) + Diputación (participación)
Acción 3 – Intervenciones tácticas	Materiales, señalización, mobiliario temporal	Recursos municipales + GVA (accesibilidad y espacio público)
Acción 4 – Documentación técnica	Estudios, análisis, fichas, asistencia externa	Recursos municipales + GVA (innovación/planificación) + Programas europeos (EUI)
Acción 5 – Concepto Integrado	Redacción estratégica, talleres técnicos	Recursos municipales + URBACT/EUI

5 · Sistema de seguimiento y evaluación

El sistema de seguimiento se basa en dos principios fundamentales:

1. **Medición orientada a la toma de decisiones**, no solo a la justificación documental.
2. **Indicadores realistas y verificables**, adecuados a la naturaleza del proyecto (planificación, participación, intervenciones tácticas y documentación técnica).

El marco combina indicadores cuantitativos, indicadores cualitativos y mecanismos de revisión periódica que permiten ajustar el rumbo del proyecto, garantizar coherencia institucional y mantener un diálogo informado con FGV, la Generalitat Valenciana y los distintos grupos de participación.

5.1. Objetivos del sistema de seguimiento

- Monitorizar el avance de las cinco acciones del Workplan.
- Verificar que los productos técnicos (diagnósticos, mapeos, fichas, documentos estratégicos) se completan con calidad y en plazo.
- Analizar la evolución del proceso participativo y la implicación de los distintos actores.
- Evaluar los resultados de las intervenciones tácticas y su impacto en la percepción ciudadana.
- Asegurar que la coordinación institucional produce avances verificables.
- Garantizar que el Concepto Integrado de Corredor Urbano se basa en evidencias sólidas.

5.2. Indicadores del proyecto

Los indicadores se agrupan por acción y por dimensión (proceso, resultado, calidad).

5.2.1. Acción 1 – Coordinación institucional

Tipo	Indicador	Descripción
Proceso	Nº de reuniones técnicas Ayuntamiento–FGV–GVA al año	Mide regularidad del canal institucional.
Proceso	Nº de informes o notas técnicas enviadas a FGV	Verifica actividad técnica municipal.
Resultado	Nº de acuerdos, validaciones o condicionantes identificados	Mide avance en clarificación institucional.
Calidad	Grado de alineación entre propuestas municipales y requisitos normativos	Se evalúa mediante revisión técnica conjunta.

5.2.2. Acción 2 – Participación y stakeholders

Tipo	Indicador	Descripción
Proceso	Nº de sesiones del ULG al año	Actividad del núcleo técnico.
Proceso	Nº de talleres o encuentros del grupo amplio de stakeholders	Intensidad del proceso participativo.
Resultado	Nº de aportaciones ciudadanas integradas en el diagnóstico	Mide incorporación real de la ciudadanía.
Resultado	% de participantes que declaran comprender el proyecto y su alcance	Se mide mediante encuestas breves.
Calidad	Variedad y representatividad de stakeholders implicados	Indicador cualitativo evaluado semestralmente.

5.2.3. Acción 3 – Intervenciones tácticas

Tipo	Indicador	Descripción
Proceso	Nº de puntos críticos intervenidos	Avance físico del proyecto.
Resultado	Cambios observados en uso peatonal del espacio (antes/después)	Observación directa y conteos.
Resultado	Variación porcentual en la percepción de seguridad o confort	Encuestas rápidas post-intervención.
Calidad	Grado de mantenimiento y durabilidad de las intervenciones	Revisión municipal periódica.
Calidad	Incorporación de aprendizajes en la documentación técnica	Verificación por parte del ULG.

5.2.4. Acción 4 – Documentación técnica

Tipo	Indicador	Descripción
Proceso	Nº de informes técnicos elaborados	Progreso documental.
Proceso	Finalización del mapa de puntos críticos	Hito técnico clave.
Resultado	Calidad del análisis según revisión del ULG y de FGV	Revisión interna y externa.
Resultado	Disponibilidad de fichas técnicas para propuestas	Preparación para fases futuras.
Calidad	Coherencia interna de los documentos técnicos	Evaluada por el equipo municipal.

5.2.5. Acción 5 – Concepto Integrado de Corredor Urbano

Tipo	Indicador	Descripción
Proceso	Nº de sesiones técnicas para su elaboración	Medición del trabajo estructural.
Proceso	Nº de validaciones parciales (ULG, stakeholders, FGV)	Mide consenso progresivo.
Resultado	Documento final aprobado por el Ayuntamiento	Hito estratégico central del proyecto.
Calidad	Coherencia entre diagnóstico, intervenciones tácticas y visión final	Evaluación conjunta de ULG y equipo municipal.

5.3. Mecanismos de seguimiento

1. Reuniones técnicas periódicas

- **Mensuales** dentro del Ayuntamiento.
- **Cada 6–8 semanas** con el ULG.
- **Trimestrales** con FGV y Generalitat Valenciana.

Estas reuniones sirven para revisar indicadores, ajustar acciones y registrar avances.

2. Cuadro de mando del proyecto

El Ayuntamiento mantendrá un cuadro de mando con:

- estado de cada acción,
- indicadores actualizados,

- hitos alcanzados,
- riesgos emergentes,
- próximos pasos.

Actualización: **trimestral**.

3. Evaluación anual del proyecto

Al final de cada año se realizará:

- una síntesis de avances,
- una evaluación de la participación,
- una revisión del impacto de las intervenciones tácticas,
- y un análisis de la relación institucional con FGV.

Este documento anual servirá para ajustar prioridades y fortalecer la gobernanza del proyecto.

4. Evaluación final

En 2030 se realizará:

- evaluación de resultados,
- validación del Concepto Integrado,
- revisión de aprendizajes,
- identificación de actuaciones susceptibles de financiarse en fases posteriores.

5.4. Roles en el seguimiento

Actor	Responsabilidades en el seguimiento
Ayuntamiento de Altea	Liderazgo del sistema de seguimiento, actualización del cuadro de mando, evaluación anual.
ULG (núcleo técnico)	Revisión técnica de indicadores, validación interna de diagnósticos y documentos.
Grupo amplio de stakeholders	Evaluación cualitativa del proceso participativo y valoración del impacto de las intervenciones tácticas.
FGV y Generalitat Valenciana	Seguimiento técnico de propuestas que afecten al dominio ferroviario y supervisión competencial.

