

Altea IAP DARING Cities

URBACT IV · INNOVATION TRANSFER NETWORK

RESUMEN EJECUTIVO

Una hoja de ruta para conectar l'Altea de Dalt y l'Altea de Baix mediante coordinación institucional, participación ciudadana, evidencia técnica y financiación progresiva.

URBACT

Co-funded by
the European Union
Interreg



EUROALTEA
Oficina de Proyectos Europeos de Altea
Altea European projects office



Ajuntament d'Altea
MUNICIPALITY OF ALTEA



01 Objeto del resumen ejecutivo



RÁVENA — PROYECTO DARE

RELATO COMPARTIDO Y DATOS, BASE METODOLÓGICA DE LA RED

El presente resumen ejecutivo sintetiza el *Investment Plan* de Altea, elaborado en el marco de URBACT Daring Cities, una red europea de transferencia de innovación liderada por Rávena (Italia) y formada por Altea (España), Den Helder (Países Bajos), Dunaújváros (Hungría), Kragujevac (Serbia), Olomouc (República Checa) y Pireas/Piraeus Plus (Grecia). La red trabaja sobre metodologías de regeneración urbana, participación ciudadana, datos, relato compartido y cooperación entre actores locales.

En este contexto, el IAP de Altea no es un proyecto de obra cerrado, sino una hoja de ruta estratégica para ordenar el reto de la conexión urbana entre “l’Altea de Dalt” y “l’Altea de Baix”, afectada por la topografía y el corredor ferroviario del TRAM.

Su función principal es convertir el aprendizaje europeo y el diagnóstico local en un plan de acción realista, capaz de coordinar administraciones, implicar *stakeholders*, generar evidencia técnica, identificar prioridades y preparar futuras oportunidades de financiación

El IAP sirve como una herramienta de diplomacia urbana: permite al Ayuntamiento liderar un proceso compartido sobre un ámbito donde confluyen competencias municipales, autonómicas y ferroviarias.

De este modo, sienta las bases para una transformación progresiva, viable y alineada con la visión de una Altea más conectada, accesible y cohesionada.

02 El reto estratégico de Altea



EL CORREDOR DEL TRAM EN ALTEA

LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE L'ALTEA DE DALT Y L'ALTEA DE BAIX

Altea presenta una configuración urbana marcada por la relación entre “l’Altea de Dalt”, situada en la parte alta del municipio, y “l’Altea de Baix”, vinculada a la zona baja, los servicios cotidianos y la franja litoral. Esta condición forma parte de la identidad paisajística y urbana del municipio, pero también genera retos importantes de conectividad interna.

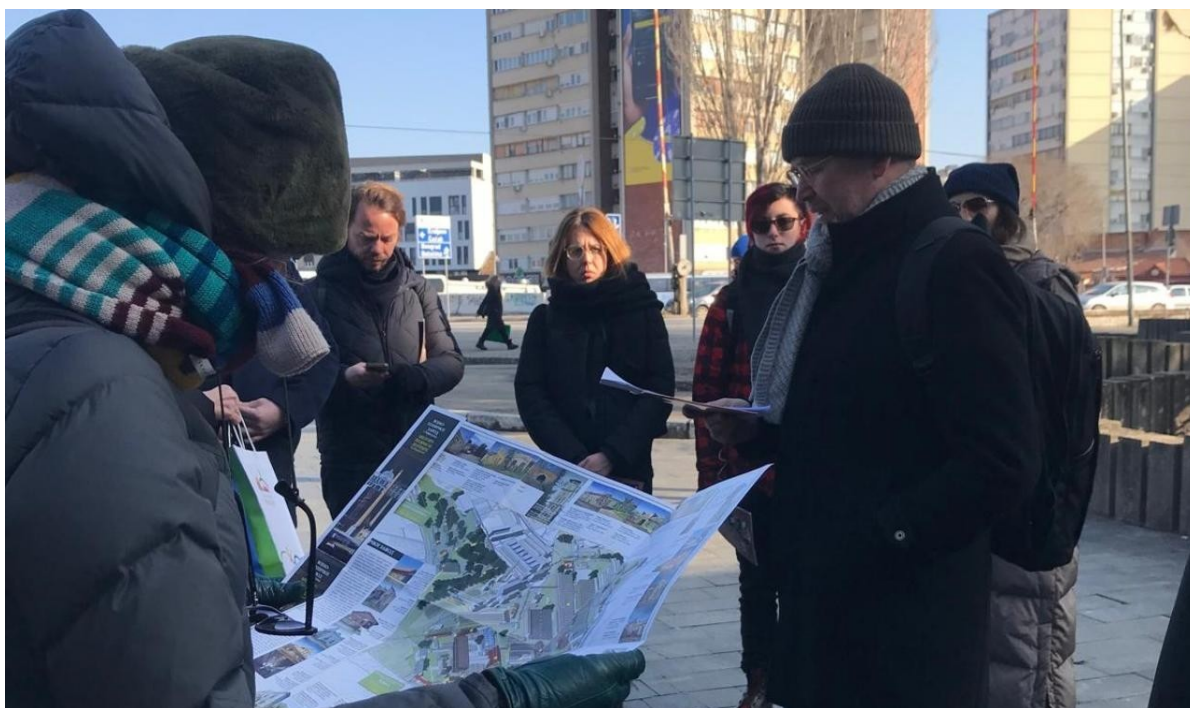
A esta topografía se suma la presencia del corredor ferroviario del TRAM, una infraestructura esencial para la movilidad regional, pero que en el ámbito urbano actúa también como una barrera física y simbólica. La combinación de desniveles, pasos limitados y discontinuidades peatonales dificulta la conexión cotidiana entre barrios, equipamientos y espacios públicos.

EL RETO ESTRATÉGICO Superar una fragmentación urbana histórica que afecta a la accesibilidad, la movilidad peatonal, la seguridad percibida, la calidad del espacio público y la cohesión social.

VISIÓN

El IAP parte de esta realidad para plantear una visión clara: avanzar hacia una ciudad más conectada, accesible y cohesionada, donde el entorno ferroviario deje de ser percibido únicamente como una frontera y pueda convertirse progresivamente en un corredor urbano de oportunidad.

03 Diplomacia urbana como método



KRAGUJEVAC · SERBIA

RECORRIDO URBANO DE LA RED — LECTURA DEL ESPACIO

El IAP parte de una premisa realista: el Ayuntamiento de Altea no dispone de todas las competencias necesarias para transformar por sí solo el corredor

ferroviario, pero sí puede liderar el proceso que haga posible esa transformación futura.

Por ello, el plan se plantea como una herramienta de diplomacia urbana: ordenar actores, abrir conversaciones, construir confianza y generar una visión compartida entre administraciones, áreas municipales, FGV, Generalitat Valenciana, expertos, *stakeholders* locales y ciudadanía.

En este proceso, acciones como el *Paseo Crítico*, el trabajo del ULG y los espacios de participación han sido fundamentales para pasar de una preocupación urbana general a un diagnóstico compartido. Caminar la

ciudad, escuchar a quienes la usan y contrastar miradas técnicas e institucionales ha permitido identificar prioridades reales y reforzar la legitimidad del proceso.

La diplomacia urbana permite así que Altea avance sin prometer soluciones inmediatas ni invadir competencias ajenas, pero construyendo las condiciones técnicas, políticas y sociales necesarias para actuar con mayor solidez en el futuro.



RÁVENA · DARSENA

RECORRIDO DE RED EN BICICLETA

04 Plan de acción 2025 - 2030

El IAP organiza el trabajo futuro en cinco líneas de acción, pensadas para avanzar de forma gradual, realista y coordinada.

1 Coordinación institucional con FGV y Generalitat Valenciana

OBJETIVO:: Crear un canal estable de trabajo con las administraciones competentes sobre la infraestructura ferroviaria.

PARA QUÉ SIRVE:

- aclarar qué puede hacer el Ayuntamiento y qué depende de FGV/GVA;
- revisar puntos críticos del corredor;
- evitar propuestas inviables;
- preparar futuras decisiones con base técnica e institucional.

RESULTADO ESPERADO: Una hoja de ruta compartida con FGV y Generalitat.

2 Participación y diálogo con la ciudadanía

OBJETIVO: Mantener activo el proceso participativo iniciado con el ULG, el Paseo Crítico, la Open Call y los talleres.

PARA QUÉ SIRVE:

- recoger necesidades reales de vecinos, comercios, centros educativos y colectivos sociales;
- contrastar prioridades;
- reforzar la legitimidad del proyecto;
- asegurar que la transformación responde a la vida cotidiana.

RESULTADO ESPERADO: Diagnóstico social y urbano compartido.

3 Intervenciones tácticas en puntos críticos

OBJETIVO: Actuar en espacios concretos mediante mejoras ligeras, reversibles y de bajo coste.

EJEMPLOS DE POSIBLES ACTUACIONES:

- señalización peatonal;
- mejora de iluminación;
- mobiliario urbano temporal;
- pintura táctica;
- pequeñas mejoras de accesibilidad;
- activación de espacios infrautilizados.

RESULTADO ESPERADO: Mejoras visibles a corto plazo y aprendizajes para futuras actuaciones.

4 Documentación técnica para la toma de decisiones

OBJETIVO: Generar la base técnica necesaria para negociar, priorizar y buscar financiación.

INCLUYE:

- estudios de movilidad y accesibilidad;
- mapas de puntos críticos;
- fichas de posibles intervenciones;
- análisis de alternativas;
- documentación para FGV, Generalitat y futuras convocatorias.

RESULTADO ESPERADO: Pasar del diagnóstico participativo a evidencia técnica sólida.

5 Concepto Integrado de Corredor Urbano

OBJETIVO: Construir una visión global del futuro corredor urbano.

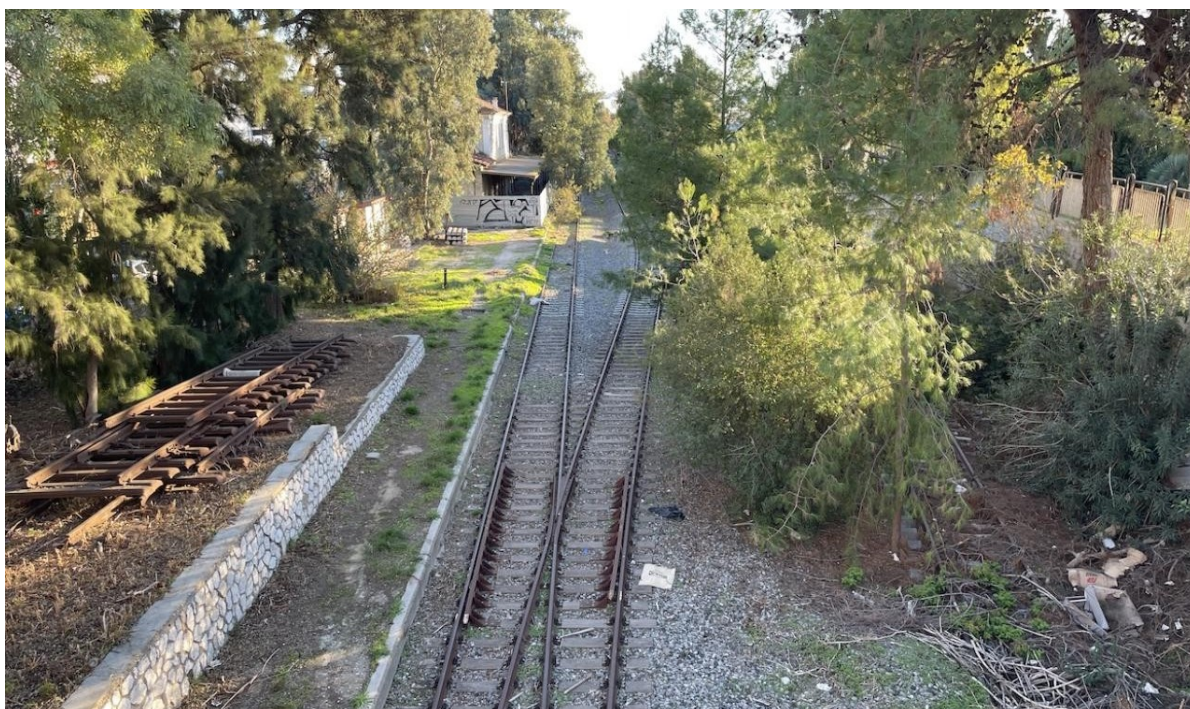
PARA QUÉ SIRVE:

- integrar participación, estudios técnicos y límites competenciales;
- definir criterios de diseño y accesibilidad;
- ordenar actuaciones a corto, medio y largo plazo;
- preparar proyectos futuros.

RESULTADO ESPERADO: Un marco estratégico común para transformar progresivamente el entorno ferroviario en un eje urbano más conectado, accesible y habitable.

En conjunto, estas cinco acciones convierten el IAP en una herramienta operativa: no promete una obra inmediata, sino que ordena los pasos necesarios para hacer posible la transformación futura.

05 Implementación inicial



PIREU · GRECIA

ANTIGUA ESTACIÓN FERROVIARIA EN DESUSO — REFERENCIA DE LA RED

Uno de los principales logros del IAP es que ya ha comenzado a traducirse en acciones concretas.

La primera de ellas es el **estudio de movilidad y viabilidad**, actualmente en desarrollo gracias al apoyo de la *European Urban Initiative* (EUI). Este estudio responde directamente a una de las necesidades identificadas durante el proceso participativo, especialmente a raíz del Paseo Crítico y del diálogo mantenido con actores clave del territorio, entre ellos representantes de FGV.

Su objetivo es generar la base técnica necesaria para comprender mejor el funcionamiento del corredor ferroviario, identificar oportunidades de mejora y evaluar posibles escenarios de actuación compatibles con las distintas competencias administrativas.

El estudio constituye la primera aplicación práctica del IAP y un paso fundamental para avanzar desde la reflexión estratégica hacia la toma de decisiones fundamentadas.

06 Financiación y recursos

El IAP plantea una estrategia de financiación mixta y progresiva, adaptada a la naturaleza competencial del proyecto. Dado que el Ayuntamiento no tiene competencia directa sobre la infraestructura ferroviaria, el plan se centra en aquellas actuaciones que sí puede impulsar: coordinación institucional, participación, intervenciones tácticas, estudios técnicos, documentación estratégica y mejora del espacio público municipal.

NIVEL DE FINANCIACIÓN	APLICACIÓN POTENCIAL EN EL IAP
● Municipal	Recursos propios del Ayuntamiento para coordinación técnica, seguimiento, participación, pequeñas actuaciones e impulso del proceso.
● Autonómica	Posibles líneas de la Generalitat Valenciana vinculadas a accesibilidad, movilidad sostenible, espacios públicos saludables, participación ciudadana e innovación urbana.
● Provincial	Apoyo de la Diputación de Alicante para participación, transparencia, asistencia técnica y estudios vinculados a movilidad o espacio público.
● Estatal	Programas orientados a regeneración urbana, accesibilidad peatonal, movilidad sostenible y mejora de entornos urbanos.
● Europea	Fondos y programas como URBACT, FEDER, Interreg o la European Urban Initiative, útiles para reforzar estudios, metodologías innovadoras, participación y futuras fases de desarrollo.

Un ejemplo concreto de esta lógica es el estudio de movilidad y viabilidad, financiado como acción piloto del proyecto *EUI Footprints*. Este estudio permite transformar una prioridad identificada en el IAP en una actuación técnica real, demostrando cómo la combinación de estrategias europeas puede acelerar la implementación de los objetivos urbanos de Altea.

07 Conclusión ejecutiva

El IAP permite a Altea pasar de un problema histórico —la desconexión entre “l’Altea de Dalt” y “l’Altea de Baix”— a un marco de acción compartido, ordenado y realista.

Su principal valor no reside en prometer una transformación inmediata, sino en construir las condiciones necesarias para hacerla posible: coordinación institucional, participación ciudadana, evidencia técnica, financiación progresiva y una visión urbana común.

El plan convierte el entorno ferroviario en una oportunidad estratégica para mejorar la accesibilidad, la movilidad cotidiana, el espacio público y la cohesión urbana. Al mismo tiempo, refuerza el papel del Ayuntamiento como actor capaz de liderar el proceso, aún en un ámbito donde intervienen distintas competencias y administraciones.

HORIZONTE

*En definitiva, el IAP es una hoja de ruta para avanzar con rigor: no cierra el debate, sino que lo **ordena**; no sustituye a los proyectos futuros, sino que prepara el camino para que puedan desarrollarse con mayor solidez técnica, institucional y social.*

Anexo I Matriz de financiación de las acciones del IAP

ACCIÓN DEL IAP	LÍNEAS DE FINANCIACIÓN APLICABLES	APLICACIÓN
1. Coordinación institucional con FGV y Generalitat Valenciana	Recursos municipales; URBACT IV; Interreg Europe; Interreg Euro-MED – Green Living Areas	Coordinación técnica e institucional, reuniones, visitas al corredor, intercambio de experiencias, elaboración de notas técnicas, análisis competencial, gobernanza multinivel y definición de una hoja de ruta compartida.
2. Participación y diálogo ciudadano	Recursos municipales; Generalitat Valenciana —participación ciudadana y gobernanza democrática—; Diputación de Alicante —participación, transparencia y buen gobierno—; URBACT IV; EUI FOOTPRINTS; CERV – Citizens' Engagement and Participation; Interreg Europe; Interreg Euro-MED – Green Living Areas	Mapa de actores, sesiones del ULG, talleres con ciudadanía y stakeholders, caminatas urbanas, participación juvenil y educativa, consultas, herramientas digitales, dinamización, comunicación, análisis de aportaciones y retorno de resultados.
3. Intervenciones tácticas en puntos críticos	Recursos municipales; Generalitat Valenciana —accesibilidad universal, movilidad peatonal y espacio público—; Diputación de Alicante; programas estatales de movilidad y accesibilidad; FEDER Comunitat Valenciana 2021–2027; FEDER – Planes de Actuación Integrados de Entidades Locales; Interreg Euro-MED – Call 8; LIFE – Climate Change Adaptation; LIFE – Nature and Biodiversity	Señalización peatonal, pintura táctica, mobiliario temporal, iluminación complementaria, accesibilidad, itinerarios peatonales, activación de espacios infrautilizados, vegetación, sombra, drenaje sostenible, infraestructura verde y evaluación de actuaciones piloto.
4. Documentación técnica para la toma de decisiones	Recursos municipales; Generalitat Valenciana —innovación urbana y planificación estratégica—; Diputación de Alicante —asistencia técnica—; programas estatales de planificación urbana; EUI FOOTPRINTS; Interreg Europe; Interreg Euro-MED – Call 8; Horizon Europe – Climate-Neutral and Smart Cities Mission	Estudios de movilidad, accesibilidad y viabilidad; recogida y análisis de datos; cartografía; mapas de puntos críticos; análisis de alternativas; fichas técnicas; documentación gráfica; evaluación de pilotos y preparación de documentación para FGV y futuras convocatorias.
5. Concepto Integrado de Corredor Urbano	Recursos municipales; Generalitat Valenciana; programas estatales de regeneración urbana; FEDER Comunitat Valenciana 2021–2027; FEDER – Planes de Actuación Integrados de Entidades Locales; URBACT IV; EUI; Interreg Euro-MED; LIFE – Climate Change Adaptation	Integración de diagnósticos técnicos y participativos, definición de criterios de diseño y accesibilidad, escenarios de intervención, priorización y programación de actuaciones, delimitación competencial, estimación económica y preparación de una cartera de proyectos financieros.