

III Jornada Ibérica por el Ferrocarril

El tren como pilar de la movilidad sostenible:
de la conectividad transfronteriza a la intermodalidad

The poster features the 'Viaja en Verde' logo at the top left and the 'Alianza Ibérica por el Ferrocarril' logo at the top right. The main title 'III JORNADA IBÉRICA POR EL FERROCARRIL' is in large blue letters. Below it, the subtitle 'EL TREN COMO PILAR DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: DE LA CONECTIVIDAD TRANSFRONTERIZA A LA INTERMODALIDAD' is in smaller black letters. The event details include the date '14 de mayo de 2025', location 'Palau Robert, Barcelona', and times 'De 9:30h a 13:30h y de 15h a 18h'. A list of topics for the morning and afternoon sessions is provided. The bottom right corner includes contact information and the logo of the Generalitat de Catalunya. The background of the poster shows a high-speed train and a person with a bicycle.

Viaja en Verde

Alianza Ibérica por el **Ferrocarril**

III JORNADA IBÉRICA POR EL FERROCARRIL

**EL TREN COMO PILAR DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE:
DE LA CONECTIVIDAD TRANSFRONTERIZA
A LA INTERMODALIDAD**

14 de mayo de 2025
Palau Robert, Barcelona
De 9:30h a 13:30h y de 15h a 18h

Sesión de mañana:

- ◆ Trens transfronterizos

Sesión de tarde:

- ◆ Intermodalidad tren-bicicleta
- ◆ Desarrollos ferroviarios

Más información:
<https://viajaenverde.eu/>
<https://alianzaferrocarril.org/>

Colabora: **Generalitat de Catalunya**

Fecha: Miércoles, 14 de mayo de 2025

Ubicación: Palau Robert, Barcelona

Formato: Híbrido (presencial y online)

Organizan: [Alianza Ibérica por el Ferrocarril](#) y [eco-union](#) en el marco de la iniciativa [Viaja en Verde](#)

Autoras: Natalia Cabezas y Helena Fortea (eco-union)

1. Objetivos del evento

El evento tuvo como objetivo principal **analizar cómo el ferrocarril puede convertirse en el pilar de una movilidad más sostenible**. A través del diálogo entre expertos, responsables políticos, operadores y representantes de la sociedad civil, se buscó:

- Evaluar el estado actual de la conectividad ferroviaria entre España y Francia y entre España y Portugal.
- Identificar barreras regulatorias, infraestructurales, económicas y culturales.
- Explorar oportunidades de colaboración política y avances tecnológicos.
- Valorar la intermodalidad tren-bicicleta como solución clave para una movilidad accesible y de bajas emisiones.
- Debatir estrategias de expansión y refuerzo del sistema ferroviario.
- Formular recomendaciones concretas para administraciones, operadores y sectores vinculados al transporte y el turismo.

2. Resumen general

La III Jornada Ibérica por el Ferrocarril reunió a expertos, responsables políticos, operadores de transporte y sociedad civil para analizar los **retos y oportunidades de la movilidad ferroviaria transfronteriza e intermodal**. A lo largo de la jornada se destacaron barreras regulatorias y de infraestructura, y se compartieron propuestas para mejorar la cooperación política, las políticas públicas y la integración tren-bicicleta como opción clave para una movilidad baja en carbono.

La jornada se dividió en dos bloques:

- **Sesión de mañana:** Paneles centrados en los servicios ferroviarios entre España-Francia y España-Portugal.
- **Sesión de tarde:** Debates sobre la intermodalidad tren-bicicleta y el desarrollo de políticas públicas ferroviarias.



3. Resumen de ponencias

3.1 Apertura institucional

La jornada fue inaugurada por **Jérémie Fosse**, director de [eco-union](#) y representante de la **Alianza Ibérica por el Ferrocarril** (AIF), **Manel Nadal**, Secretario General de Movilidad de la [Generalitat de Catalunya](#), y **Manuel Szapiro**, Director de la Oficina de la [Comisión Europea](#) en Barcelona.



Jérémie Fosse abrió la jornada subrayando que **el transporte sigue siendo uno de los sectores más rezagados en la reducción de emisiones** de CO₂, a pesar de la disponibilidad de soluciones tecnológicas como el ferrocarril. **Reivindicó el tren como una opción segura, eficiente y sostenible** para la movilidad local, nacional y transfronteriza, destacando también la necesidad de una fuerte implicación institucional. Asimismo, **puso en valor el papel de la Alianza Ibérica por el Ferrocarril**, que agrupa a actores públicos, privados y de la sociedad civil para promover un modelo de transporte más conectado y competitivo.

Manel Nadal presentó la **estrategia ferroviaria de la Generalitat**, basada en un enfoque integral que prioriza los servicios sobre las infraestructuras. Destacó la importancia de **planificar la oferta de transporte ferroviario con criterios de intermodalidad**, integrando el tren con el autobús, la bicicleta y la movilidad activa. También subrayó la necesidad de una **política tarifaria unificada**, compatible con el billete único estatal. En el plano internacional, **alertó sobre el retroceso en las conexiones ferroviarias con Francia**, haciendo un llamamiento a recuperar los servicios suprimidos y mejorar la conectividad dentro de la eurorregión.

Manuel Szapiro, por su parte, reafirmó el **compromiso de la Comisión Europea con el desarrollo del ferrocarril** como eje clave de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que busca reducir un 90% las emisiones del transporte de aquí a 2050. Subrayó el papel fundamental del **tren de alta velocidad para sustituir vuelos de corto recorrido**, la necesidad de avanzar en **interoperabilidad** e inversiones, y el **impulso político para completar los corredores europeos Mediterráneo y Atlántico** en el marco de la red TEN-T. También destacó la importancia de la **integración multimodal**, incluyendo la bicicleta, como parte de los derechos de los pasajeros y la competitividad del sistema ferroviario europeo.

3.2 Sesión de mañana: **Las conexiones ferroviarias entre España-Francia y España-Portugal**

Panel 1: Movilidad transfronteriza entre España y Francia

Con la participación de **Victor Thévenet** (Manager del programa ferroviario en **T&E**), **Carles García** (Vicepresidente de la **PTP**) y moderado por **Pau Noy** (representante de la AIF y presidente de la **Fundació Mobilitat Sostenible i Segura**), este panel abordó los **retos y oportunidades del tren entre ambos países**.



Victor Thévenet destacó el enorme **potencial desaprovechado del ferrocarril entre Francia y España**, con **infraestructuras infrautilizadas** como la línea Perpignan–Figueres y solo dos trenes diarios entre París y Barcelona frente a más de 30 vuelos. Señaló la **falta de coordinación entre países**, la **escasez de material rodante** y las **altas tasas de acceso** como principales barreras, y urgió a una **acción conjunta de los gobiernos y la UE** para revertir esta situación y fomentar conexiones sostenibles.

Carles García remarcó la importancia de **impulsar tanto las conexiones ferroviarias internacionales** (como los trenes nocturnos hacia Zúrich o Bruselas) **como las transfronterizas de proximidad**, especialmente entre Figueres y Perpignan o en la zona de la Cerdanya. Subrayó que es crucial mejorar todos los niveles de conexión con Francia, más allá de las grandes ciudades. Señaló que ya **existen tanto la infraestructura como la demanda** para estas conexiones, por lo que la clave es una **intervención política decidida** —a nivel estatal y europeo— para poner en marcha los servicios necesarios.

Pau Noy expresó su **preocupación por la situación actual del tren transfronterizo**, que consideró un claro ejemplo de las limitaciones de la política ferroviaria europea. Señaló que, pese a la importante inversión de 3.500 millones de euros entre Barcelona y Perpignan, el servicio sigue siendo muy limitado. Lamentó las **dificultades de acceso al mercado francés por parte de operadores extranjeros**, lo que, en su opinión, dificulta una competencia efectiva. Propuso avanzar hacia una **mayor integración ferroviaria europea** mediante licitaciones paneuropeas y una implicación política más decidida, incluyendo a los gobiernos de España y Francia, para superar los obstáculos existentes y garantizar una verdadera red ferroviaria internacional.

Panel 2: Movilidad transfronteriza entre España y Portugal

Con la participación de **José Antonio Sebastián** (Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico en **ADIF**), **Rafael García** (Responsable Institucional, Jurídico y de Salud Laboral del Sector Ferroviario de **CCOO** y representante de la AIF) y **Acácio Pires** (Policy Officer en **ZERO** y representante de la AIF), este panel exploró los **desafíos y perspectivas de la movilidad en tren entre España y Portugal**.



José Antonio Sebastián destacó la evolución desde 2013 de los reglamentos europeos para crear una red ferroviaria mallada, con foco en el corredor Atlántico entre España y Portugal. Resaltó los **avances españoles en electrificación, interoperabilidad e inversiones** en conexiones transfronterizas clave como Guillarei-Tui y Fuentes de Oñoro-Salamanca, insistiendo en la **cooperación bilateral** para cumplir los objetivos antes de 2031. Señaló los **retos técnicos y administrativos**, especialmente en Portugal, que dificultan la operatividad internacional.

Además, Sebastián explicó que las conexiones ferroviarias con Portugal y Francia avanzan a distintos ritmos, con proyectos y fechas claras para obras y licitaciones, pero con dificultades como la **falta de fondos o planificación** en Francia. Destacó la importancia de parar en estaciones para llenar trenes, **superar retos geográficos y coordinar con Europa** para lograr una movilidad sostenible, especialmente de cara al Mundial 2030, sin descuidar la red convencional para mantener un sistema integrado y eficiente.

Rafael García se mostró **crítico con el proceso de liberalización ferroviaria** en España, señalando que ha generado oligopolios, deterioro laboral y falta de reciprocidad entre países. Defendió **mayor participación ciudadana en las decisiones** sobre movilidad y denunció el **abandono del tren convencional** frente a la alta velocidad. Reclamó una autoridad europea o un pacto de Estado para **coordinar inversiones y servicios ferroviarios**, especialmente en zonas despobladas. Subrayó que la movilidad es clave en la economía de los países desarrollados y **esencial para la descarbonización**.

Acácio Pires destacó los **avances en la conexión ferroviaria entre los dos países**, especialmente la línea Évora-Elvas, que estará operativa en 2026-2027 y permitirá unir Lisboa y Madrid en 5h30. Subrayó la **importancia de reforzar la conexión Oporto-Vigo**, la frontera con mayor tráfico entre ambos países, donde aún **faltan la electrificación y la adaptación tecnológica**, como la traducción del sistema Convel. También reclamó **reactivar los trenes nocturnos y recuperar la conexión Algarve-Huelva**, actualmente cerrada.

3.3 Sesión de tarde: **La intermodalidad tren-bicicleta y las políticas públicas ferroviarias**

Panel 3: Barreras y oportunidades para la integración tren-bicicleta

Con la participación de **Adrián Fernández** (Director de Sostenibilidad de **Renfe**), **Laura Vergara**, Gerente de **ConBici** y Representante de la AIF y moderado por **Carles Benito**, Presidente del **BACC**, este panel abordó las **barreras y oportunidades para la integración tren-bicicleta**.



Adrián Fernández **reconoció las dificultades actuales para viajar con bicicleta en tren** y presentó un plan de acción con seis medidas. Entre ellas, destacó la **señalización clara**, la **integración en la venta online**, y la **creación de aparcamientos seguros**. Se revisará la normativa para facilitar el transporte de bicis y se mejorará la asignación de plazas junto a los asientos. **Distinguió entre usos cotidianos y cicloturistas**, y recalcó que cada uno requiere soluciones distintas. Subrayó la necesidad de una **intermodalidad real** y la importancia de incluir a las organizaciones ciclistas en la toma de decisiones. **El mensaje clave fue: “en Renfe, las bicicletas son bienvenidas”**

Laura Vergara celebró que Renfe **haya empezado a escuchar las demandas históricas** del colectivo ciclista. Destacó la creación de **grupos de trabajo con organizaciones** como vía clave para adaptar la normativa al día a día. Subrayó las **diferencias entre contextos urbanos y rurales** y pidió mejorar la conexión con **vías verdes y servicios públicos de bici**. Reclamó **aparcamientos seguros mejor equipados** y advirtió sobre la falta de coordinación entre operadoras tras la liberalización. Pidió que Renfe **lidere un modelo cicloturista e inclusivo**, también en trenes nocturnos. Su intervención puso el foco en la **gobernanza compartida y la ambición europea**.

Carles Benito reclamó **datos claros sobre el uso actual de la intermodalidad bici-tren**, especialmente en Cataluña. Señaló como reto clave la **falta de accesibilidad real** en estaciones y trenes, especialmente para usuarios con movilidad reducida. Pidió **mayor implicación de las administraciones locales** para mejorar el acceso urbano a las estaciones. Advirtió sobre **conflictos de espacio en trenes saturados** y pidió abrir un debate realista sobre el modelo deseado. Defendió la **integración de los aparcamientos municipales** con la red ferroviaria y sistemas de Renfe. Su intervención remarcó que la **accesibilidad y coordinación institucional son condiciones básicas para avanzar**.

Panel 4: Políticas públicas ferroviarias

Con la participación de **Adrián Fernández** (Director de Sostenibilidad de **Renfe**), **Oriol Juncadella** (Director de **FGC Operadora**) y moderado por **Rafael García** (Responsable Institucional, Jurídico y de Salud Laboral del Sector Ferroviario de **CCOO** y Representante de la AIF), este panel abordó **las políticas públicas ferroviarias desde una perspectiva de servicio público**.



Oriol Juncadella, defendió una visión moderna del modelo de servicio de FGC como **eje vertebrador de la intermodalidad**. Subrayó que las estaciones deben transformarse en hubs de movilidad, **integrando servicios** como **bicicletas, patinetes, aparcamientos seguros y buzones inteligentes**. Reclamó avanzar hacia una **gestión integrada y comercial-pública del sistema**, donde el foco esté en la experiencia del viajero. También destacó la necesidad de **tarifas unificadas** y soluciones digitales para facilitar la conexión entre modos. Para FGC, el ferrocarril tiene sentido solo si hay **masa crítica y rentabilidad social**, y debe **operar bajo criterios de eficiencia y servicio**. Puso en valor la **adaptabilidad e innovación** como claves del modelo FGC.

Adrián Fernández valoró positivamente la cooperación entre Renfe, FGC y ADIF como ejemplo de **defensa del ferrocarril público** y destacó el rol de Renfe como rescatadora de infraestructura en riesgo. Subrayó la necesidad de **enfocar las políticas públicas en el viajero**, no solo en que el tren circule, y puso en valor el impacto de medidas como las rebajas tarifarias para mejorar la demanda. Defendió el **diseño universal y la accesibilidad**, criticando años de desinversión que dificultan recuperar usuarios perdidos. Recalcó el **valor del personal ferroviario** como ventaja competitiva, especialmente en situaciones de crisis. Cerró su intervención pidiendo **una inversión sostenida y constante** para asegurar la calidad futura del sistema ferroviario.

Rafael García moderó el panel sobre políticas públicas ferroviarias subrayando el **valor del ferrocarril como servicio público esencial**. Lamentó la **pérdida de calidad del Euromed** y situó el debate en un contexto europeo de **regresión de políticas públicas**. Planteó tres preguntas clave: (1) las claves actuales del servicio público ferroviario; (2) la posición ante la liberalización del 3% del servicio en 2027; y (3) cómo se garantiza la participación ciudadana en la toma de decisiones. Reivindicó una **planificación más democrática y centrada en el usuario**. Destacó además la importancia de **defender el modelo público** frente a las presiones ideológicas actuales.

4. Conclusiones generales

La jornada evidenció una importante **sintonía entre gobiernos, operadores e instituciones clave**, lo que genera una base sólida para impulsar el **ferrocarril como eje de la movilidad sostenible en la Península Ibérica**. Existe una oportunidad estratégica para reactivar y mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal, tanto con trenes convencionales como de alta velocidad y servicios nocturnos, posicionándolos como verdaderas alternativas al avión y al coche.

Se destacó la **necesidad urgente de mejorar la coordinación entre países, reducir barreras técnicas y reforzar la voluntad política** para activar servicios ferroviarios que ya cuentan con infraestructura y demanda. También se subrayó la importancia de **integrar modos de transporte como la bicicleta**, avanzar en **accesibilidad** y priorizar la **experiencia del usuario**.

En paralelo, se reclamó una **planificación ferroviaria más democrática**, con **mayor inversión pública** y una **defensa clara del modelo ferroviario como servicio esencial**. En un contexto de crisis climática y retos territoriales, la movilidad se revela como una pieza clave para la economía y para avanzar hacia la descarbonización. Ahora es el momento de pasar del consenso a la acción.

Sobre la Alianza Ibérica por el Ferrocarril

La Alianza Ibérica por el Ferrocarril, formada por un conjunto hispano-portugués de entidades y asociaciones sin ánimo de lucro, nace para influir en la política ferroviaria de España y Portugal, con el objetivo que el ferrocarril juegue un papel central en la movilidad de ambos países. Para ello la Alianza propone operativos concretos en el corto-medio plazo; y de sistema y planificación en el medio-largo plazo. Más información sobre la Alianza en <https://alianzaferrocarril.org/>

Sobre Viaja en Verde

La iniciativa Viaja en Verde, liderada por [eco-union](#), pretende reducir el impacto climático de la movilidad por ocio o motivos profesionales en España. Aspira a concienciar a los diferentes responsables políticos, redes empresariales y gestores turísticos de la necesidad de promover el uso del tren en los viajes de media y larga distancia para viajar a, desde y dentro de España. Conoce más sobre la iniciativa en viajaenverde.eu.

Colaboradores:

