

Dossier actividades

Alianza Ibérica por el Ferrocarril

Enero de 2026



Datos identificativos

Fecha de creación AIF, 4 de julio de 2022, como coordinadora

Fecha de constitución AIF como entidad jurídica, 13 de mayo de 2025. CIF: en proceso de registro

Ámbito de actuación, península ibérica

Entidades que forman parte: 21 de España y Portugal, Órganos de gobierno, Junta directiva y

Asamblea General <https://alianzaferrocarril.org/quienes-somos/>

Teléfono corporativo: 624344140

Dirección postal en España. C. Padilla, 164, local-2

08013 Barcelona

Idiomas: los 8 de la península ibérica

Decálogo fundacional: <https://alianzaferrocarril.org/wp-content/uploads/2022/06/Propuesta-de-Decalogo-ferroviarioviario-Alianza-Iberica-por-el-Ferrocarril.pdf>

Canales de comunicación

- Página web: <https://alianzaferrocarril.org> correo corporativo
- info@alianzaferrocarril.org Twitter: @AlianzaFerro_2 Bluesky: [@alianzaferrocarril.bsky.social](https://bluesky.social/@alianzaferrocarril.bsky.social)
- Facebook: <https://www.facebook.com/profile.php?id=100083213024648>
- Canal de Youtube: <https://www.youtube.com/@alianzaibericaporelferroca6929>

Actividades principales realizadas

- Primera Jornada Ibérica del Ferrocarril, Madrid, abril de 2023
- Segunda Jornada Ibérica del Ferrocarril, Lisboa, mayo 2024
- Tercera Jornada Ibérica del Ferrocarril en Barcelona, mayo 2025
- En preparación 2026: Cuarta Jornada Ibérica del Ferrocarril en Euskadi
- Presentación de los planes regionales de servicios ferroviarios de Galicia, Castilla-León, Castilla-la Mancha, Aragón, Comunitat Valenciana-Murcia, Extremadura, Cantabria, Andalucía, Asturias y Euskadi-Rioja-Navarra
- Cuestionario a los partidos políticos en las elecciones legislativas de julio de 2023
- Propuesta de un Mundial de Fútbol 2030 por el Clima
- Propuesta de Conexiones Transfronterizas Francia-España, Cumbre de 2023
- Propuesta de servicios ferroviarios entre España y Portugal a través del eje Madrid-Badajoz-Évora-Lisboa
- Sesiones Técnicas online sobre Cómo explotar líneas regionales en áreas de baja intensidad, Conexiones Transfronterizas entre España y Portugal, Mercancías al Tren y el Retorno de los Trenes Nocturnos
- Diversos informes técnicos sobre problemáticas regionales/locales
- Hoja de Ruta del Ferrocarril en España

Decálogo fundacional, 2022

El decálogo fundacional se aprobó en 2022 y surgió en un momento crítico para el ferrocarril español. Un contexto de desatención crónica de las autoridades por los sistemas de cercanías, regionales, mercancías y una focalización casi exclusiva en los sistemas de alta velocidad, dio como resultado que el 80% del territorio español no tiene un buen sistema ferroviario.

El cierre de la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel no fue sino la punta del iceberg. Y se preparan nuevos cierres enlazando con la alocada idea de 1985 de cerrar más de 3.500 km de red ferroviaria. Cuando las líneas amenazadas por el cierre han sido transferidas o cedidas a las comunidades autónomas han despegado con logros impensables tiempo atrás cuando estaban explotadas por Renfe, lo cual prueba que en el fondo no hay con estas líneas un problema técnico o de baja demanda sino de mala gestión y de nula voluntad política.

El diagnóstico que hace la Alianza Ibérica por el Ferrocarril es que en España no sobran líneas, sino que faltan trenes. Por eso, ni deben cerrarse líneas, en plena emergencia climática, ni el gobierno tiene que lanzar mensajes contradictorios a la ciudadanía sobre la importancia capital del ferrocarril para descarbonizar y enfriar el planeta, a la vez que cierra líneas y se olvida del ferrocarril del 80% de España y de las conexiones con Francia y Portugal. Un problema que se agudiza en concretos segmentos de la ciudadanía (personas mayores, inmigrantes jóvenes, con discapacidad y mujeres).

La Alianza Ibérica por el Ferrocarril nace con el objetivo de subvertir la actual situación de postración del ferrocarril en España y para ello propone el **siguiente decálogo de líneas directrices:**

1. A finales de 2022 todos los pueblos y ciudades de España en los que haya una estación en una línea en servicio tendrán un mínimo de 4 servicios diarios de ferrocarril en cada sentido, con unos horarios que permitan al menos hacer un viaje de ida y vuelta a la capital provincial en el mismo día.
2. Presentación antes de finalizar 2022, de un plan de refuerzo de los núcleos de Cercanías con menores prestaciones en la actualidad: Asturias, Bilbao, Cádiz, Málaga, Murcia-Alicante, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza. Un plan que debe conseguir incrementar la demanda en un 75% en 2026 y el 150% al finalizar esta década.
3. Licitación de la compra de suficiente número de trenes, modulables y accesibles, para dar satisfacción a los puntos anteriores.
4. Presentación de un plan de revitalización de los servicios ancho métrico “Feve”/“Cercedilla a Cotos”, para dejarlos, antes de finalizar esta década, a un nivel similar a los actuales servicios de ferrocarril autonómicos (“FGC”, “ETB”, “FGV o “SFM”).
5. Creación del abono de transporte, nacional y regional, antes de fin de 2023, de carácter mensual, trimestral o anual, que permita usar todos los transportes públicos de España, o de la región, fuera de los servicios de alta velocidad. El sistema suizo puede servir de modelo.

6. Antes de acabar 2022 se debe presentar un plan para conseguir la efectiva integración de la bicicleta en el acceso al ferrocarril y en su uso, también en AV. El plan debe contemplar así mismo la construcción de suficientes aparcamientos seguros de bicicletas en las estaciones de ciudades de más de 25.000 habitantes. Un plan que debe garantizar, sin restricciones, gracias al material ferroviario modular, la parada en todas las estaciones que den acceso a las distintas redes de espacios naturales peninsulares.

7. Antes de acabar 2022, presentación de un plan para crear suficientes servicios transfronterizos diurnos entre España/Francia y España/ Portugal, tanto directos como con cambio fronterizo, para dejarlos homologados al nivel de servicio que Francia disfruta con sus países vecinos en el lado norte y oriental de este país.

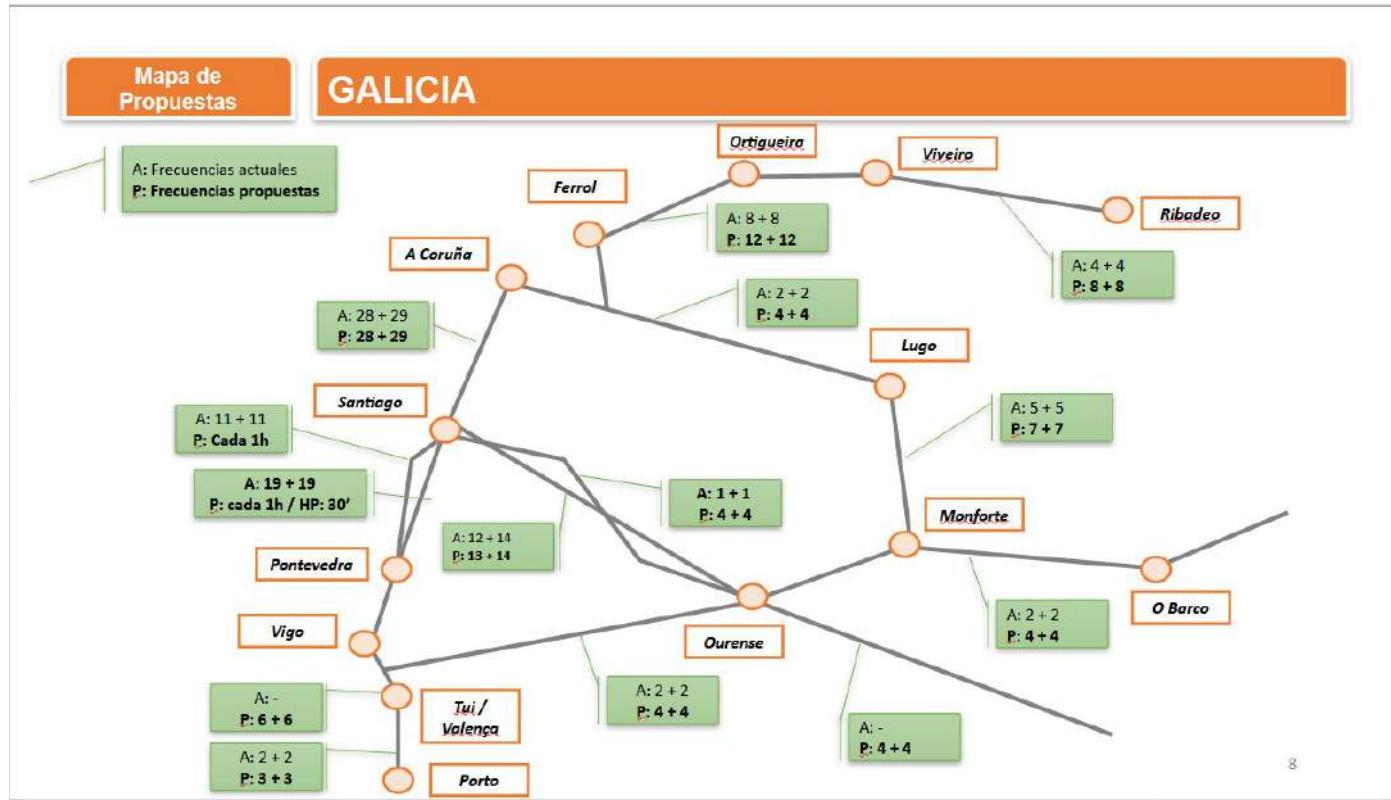
8. En coordinación con las autoridades europeas, antes de acabar este año, presentación de un plan para crear suficientes servicios transfronterizos nocturnos entre España y Portugal, Francia, Bélgica, Alemania, Suiza e Italia. Recuperación de los históricos servicios nocturnos españoles. La entrada en servicio de la sección de alta velocidad Plasencia-Badajoz, en Extremadura, en alta velocidad, permite contemplar un servicio nocturno Barcelona-Madrid-Lisboa.

9. Presentar, en 2022 un plan para que el ferrocarril transporte el 10% de mercancías en 2025 y el 18% (cuota media europea) al finalizar esta década, homologándolo con la cuota media europea.

10. Diseñar, antes de fin de 2023, una fiscalidad favorable al uso del ferrocarril y de la movilidad sostenible, homologables con las mejores prácticas europeas.

Barcelona y Madrid, junio de 2022

Plan de Servicios Ferroviarios para Galicia



<https://alianzaferrocarril.local/wp-content/uploads/2023/09/AIF-propuestas-Galicia-3.pdf>

Plan de Servicios Ferroviarios para Castilla-la Mancha

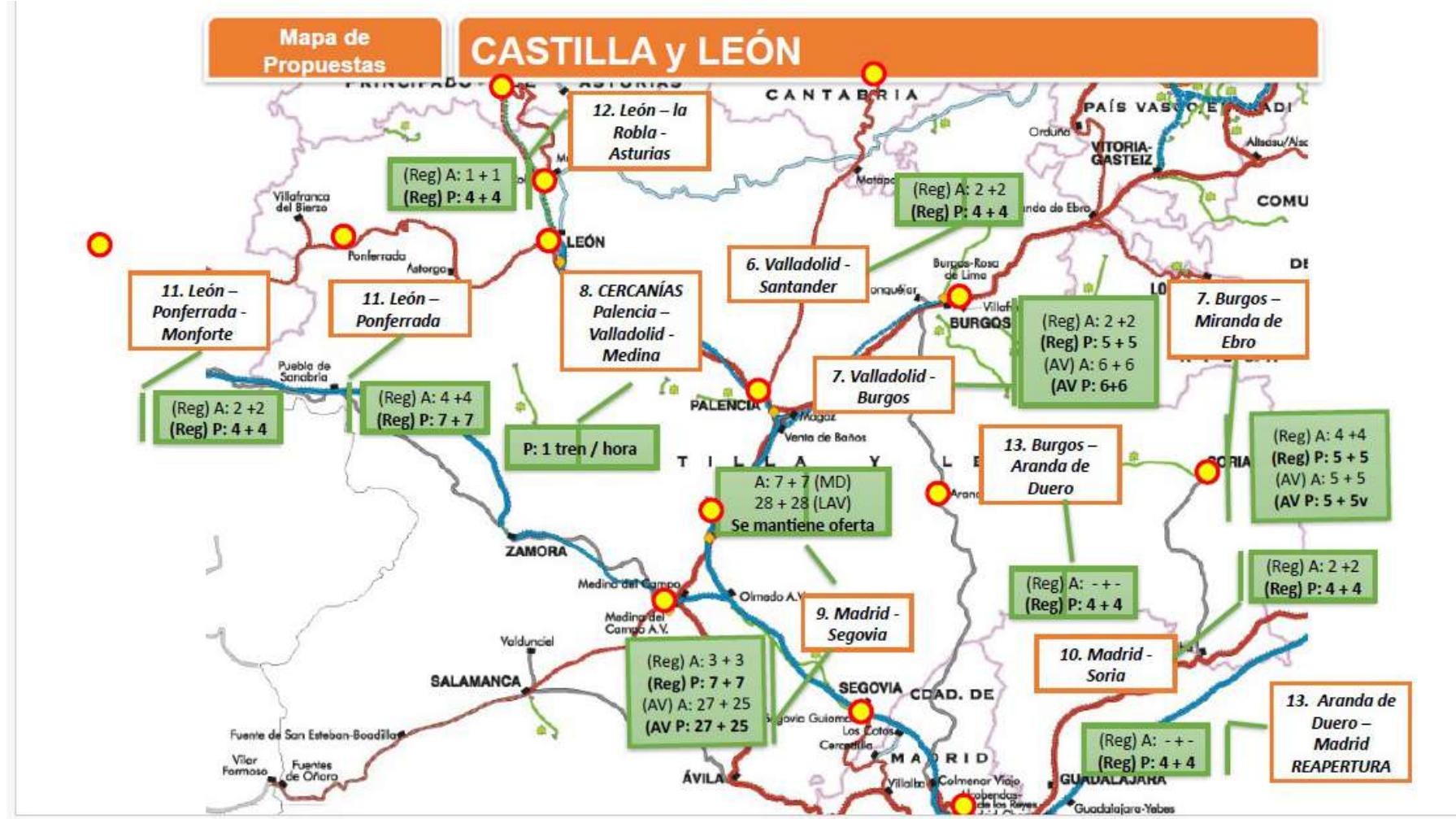


<https://alianzaferrocarril.org/wp-content/uploads/2023/09/AIF-propuestas-CLM-2.pdf>

Plan de Servicios Ferroviarios para Castilla y León

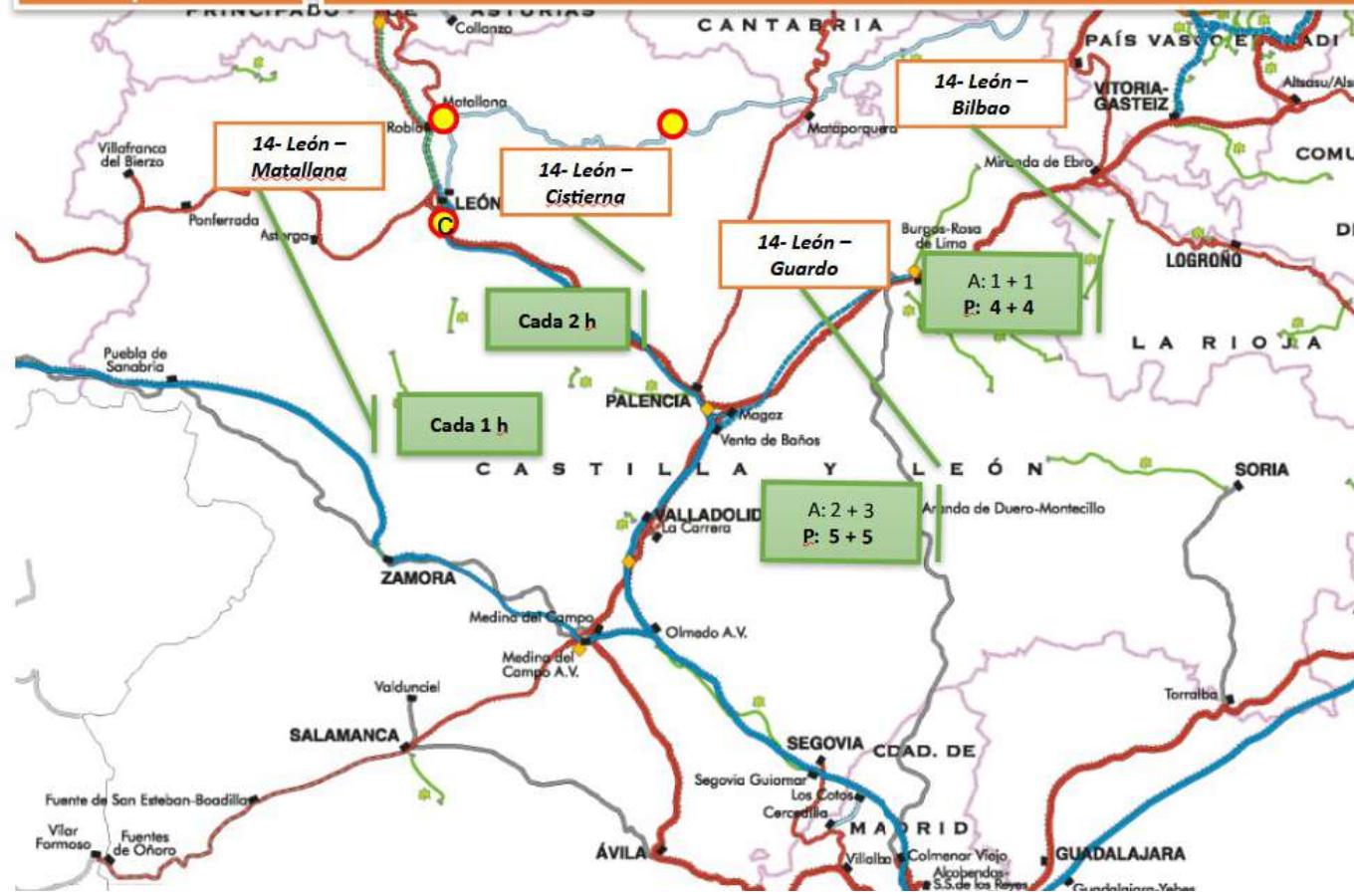


<https://alianzaferrocarril.org/wp-content/uploads/2023/11/AIF-Castilla-y-Leon.-V2.pdf>

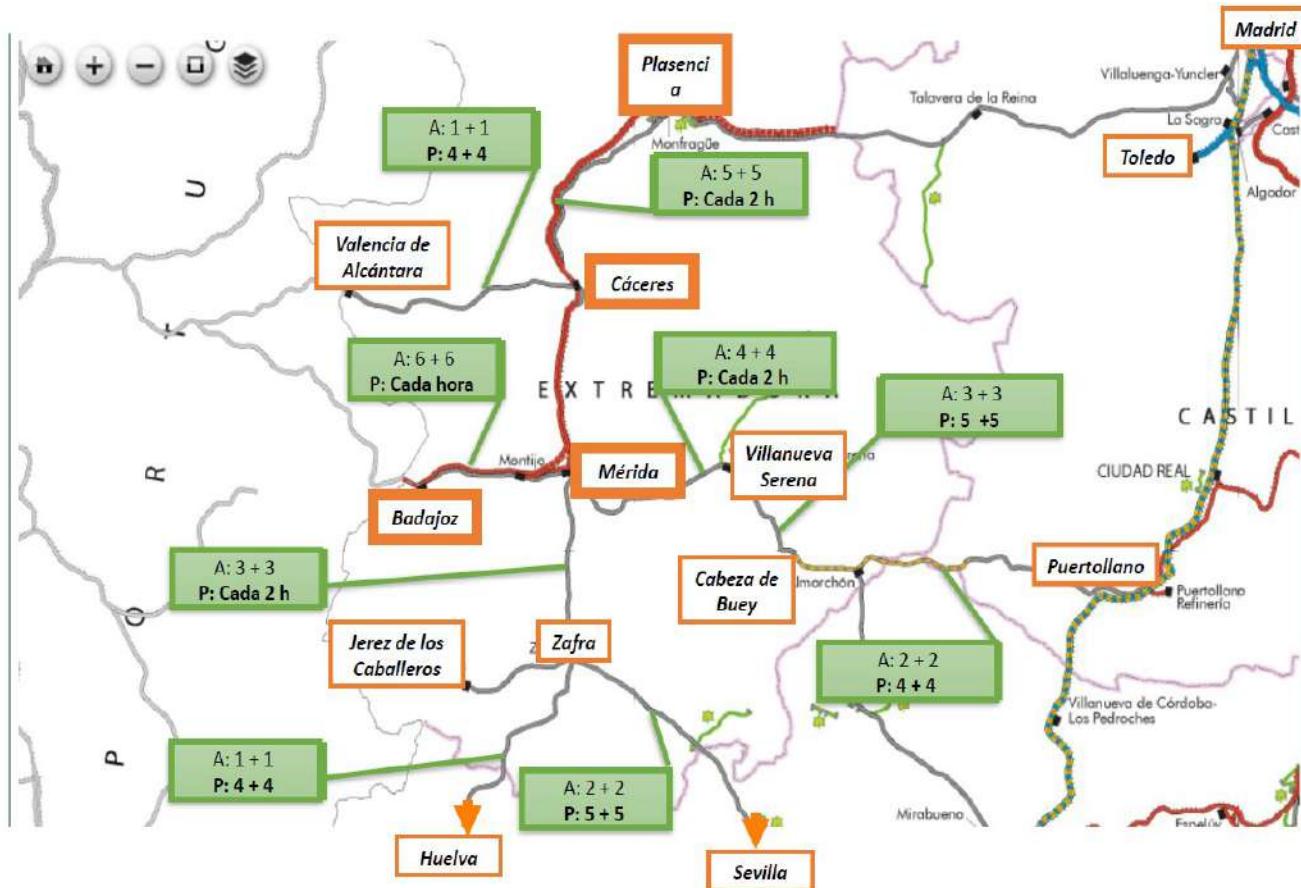


Mapa de
Propuestas

CASTILLA y LEÓN

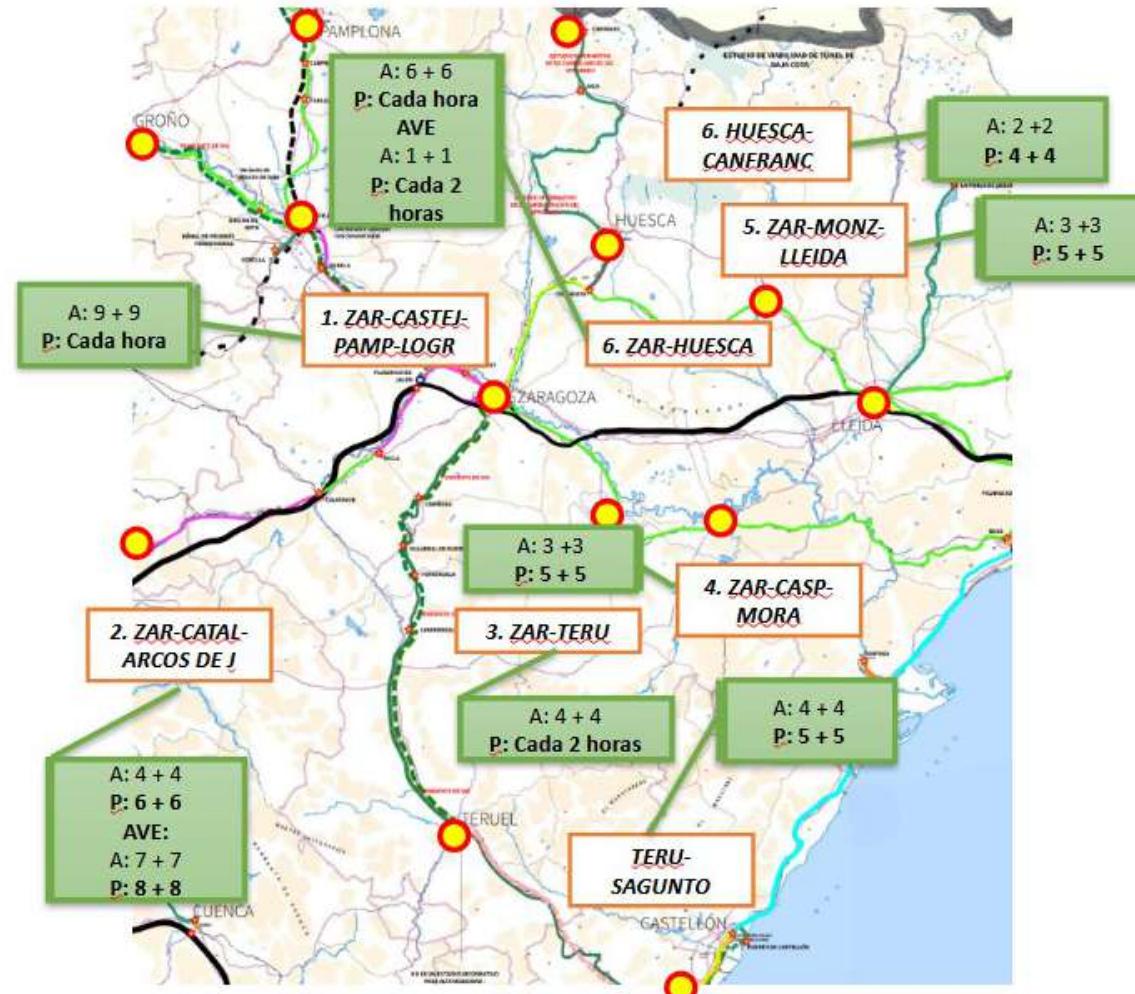


Plan de Servicios Ferroviarios para Extremadura



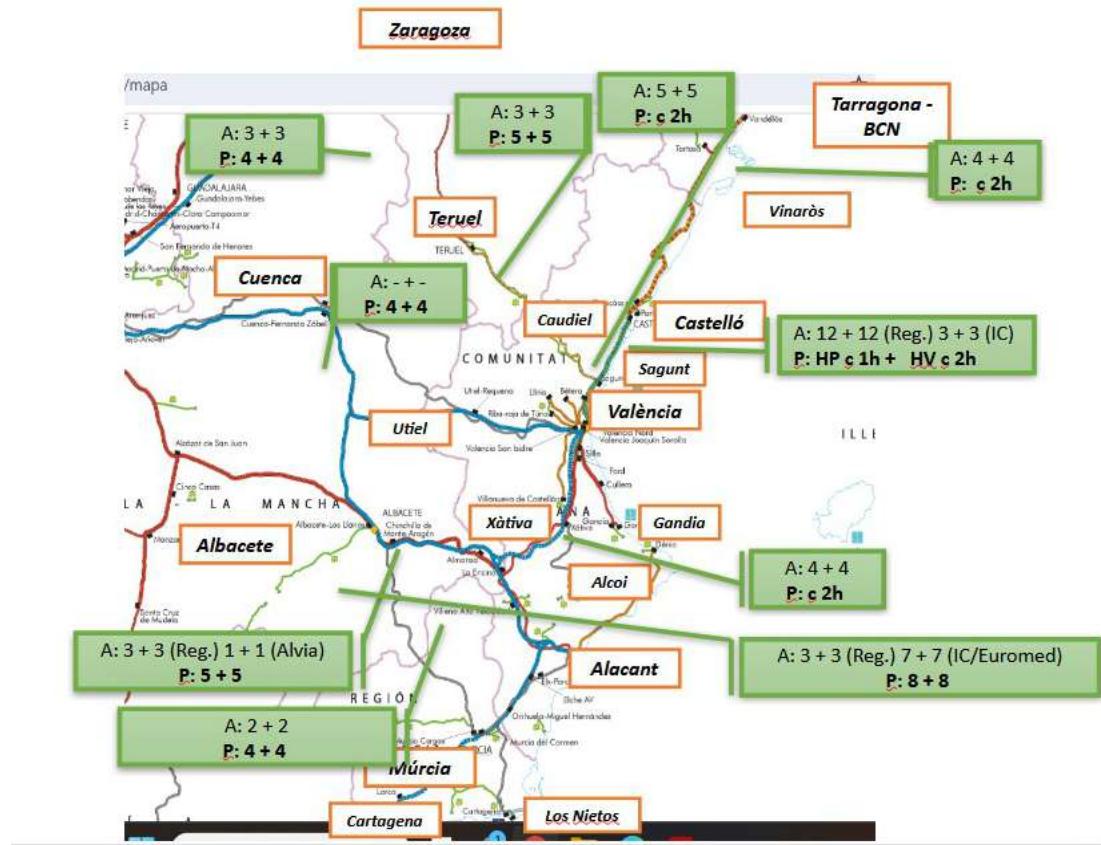
<https://alianzaferrocarril.org/wp-content/uploads/2024/11/AIF-Extremadura.pdf>

Plan de Servicios Ferroviarios para Aragón

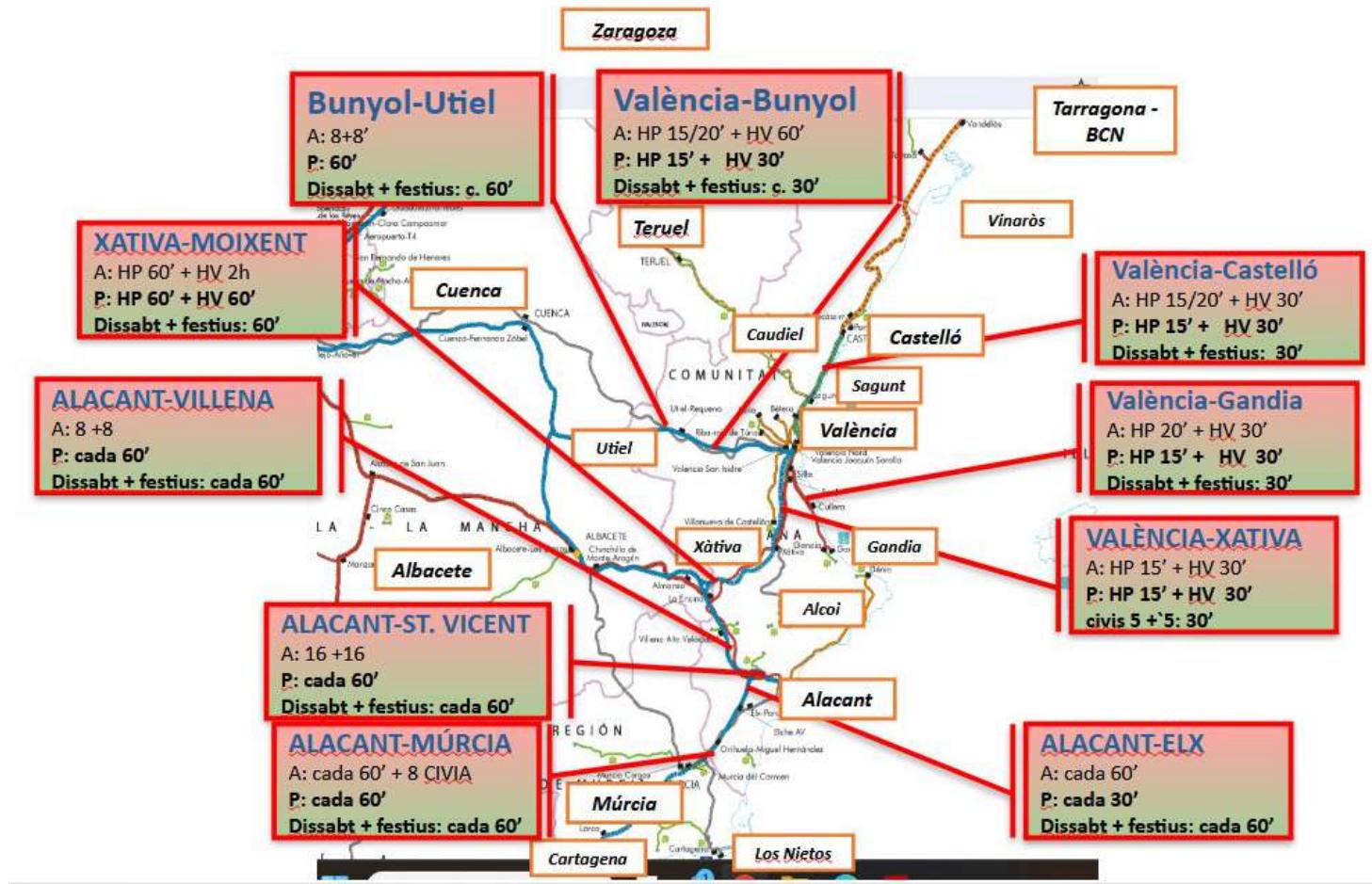


Plan de Servicios Ferroviarios para Comunitat Valenciana-Murcia

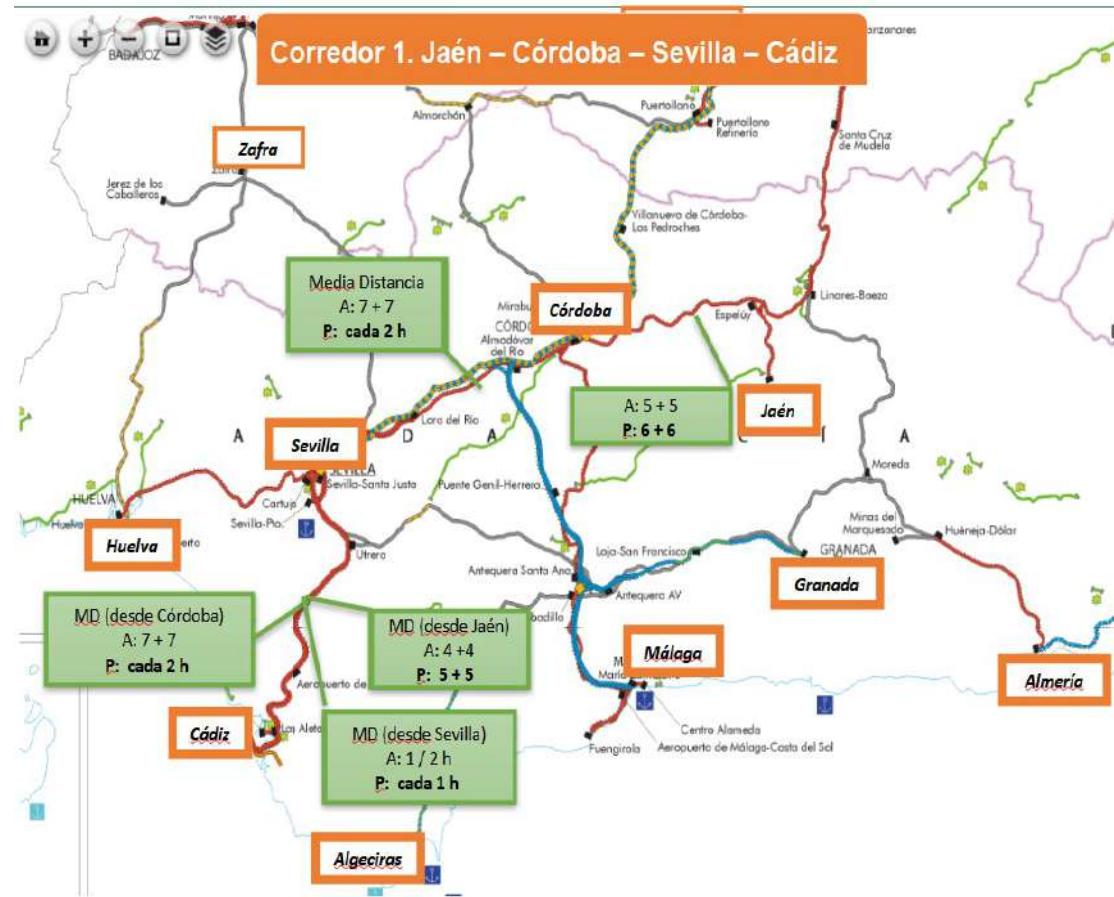
Mapa de serveis Categoria Rodalies



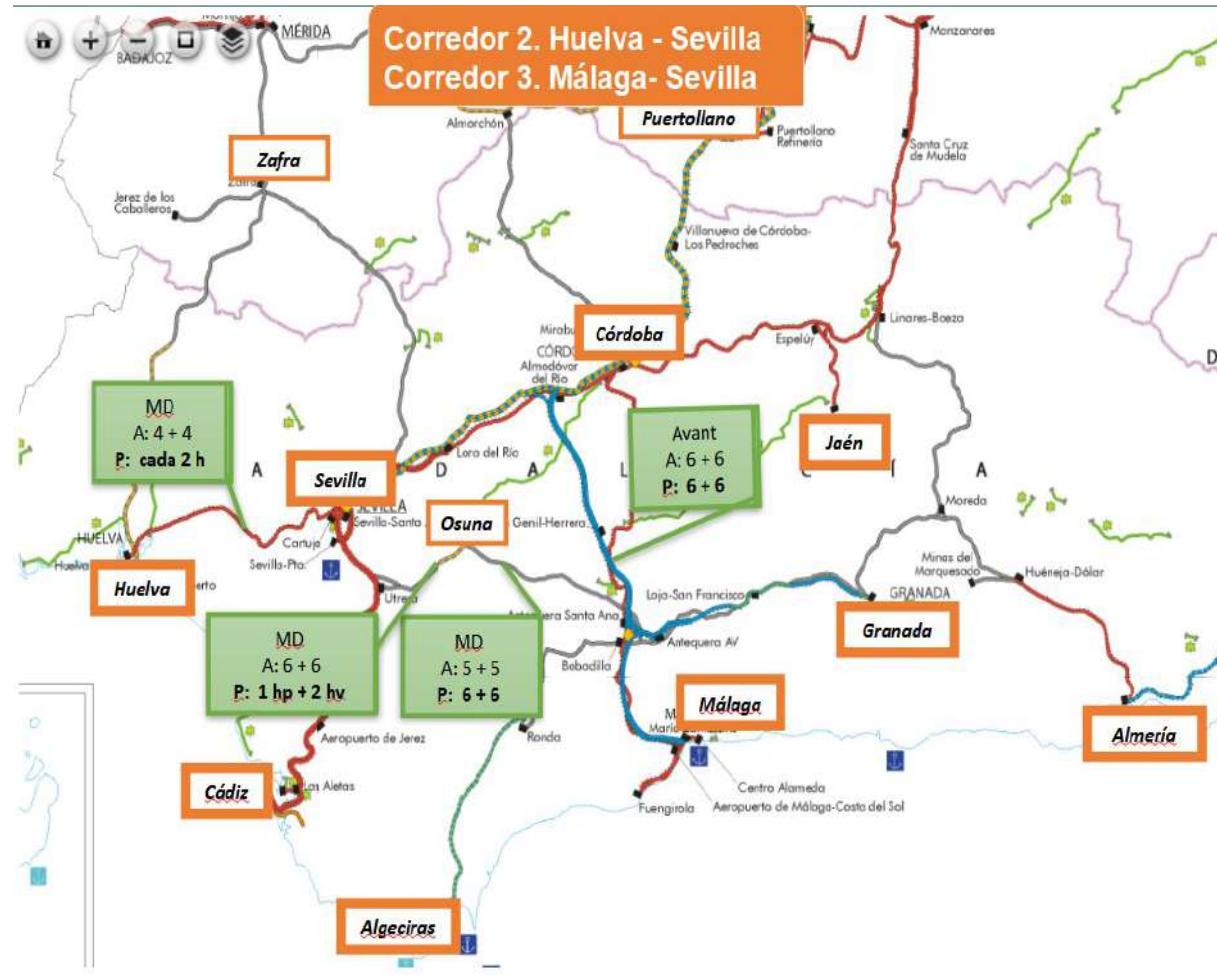
Mapa de serveis Categoria Regionals

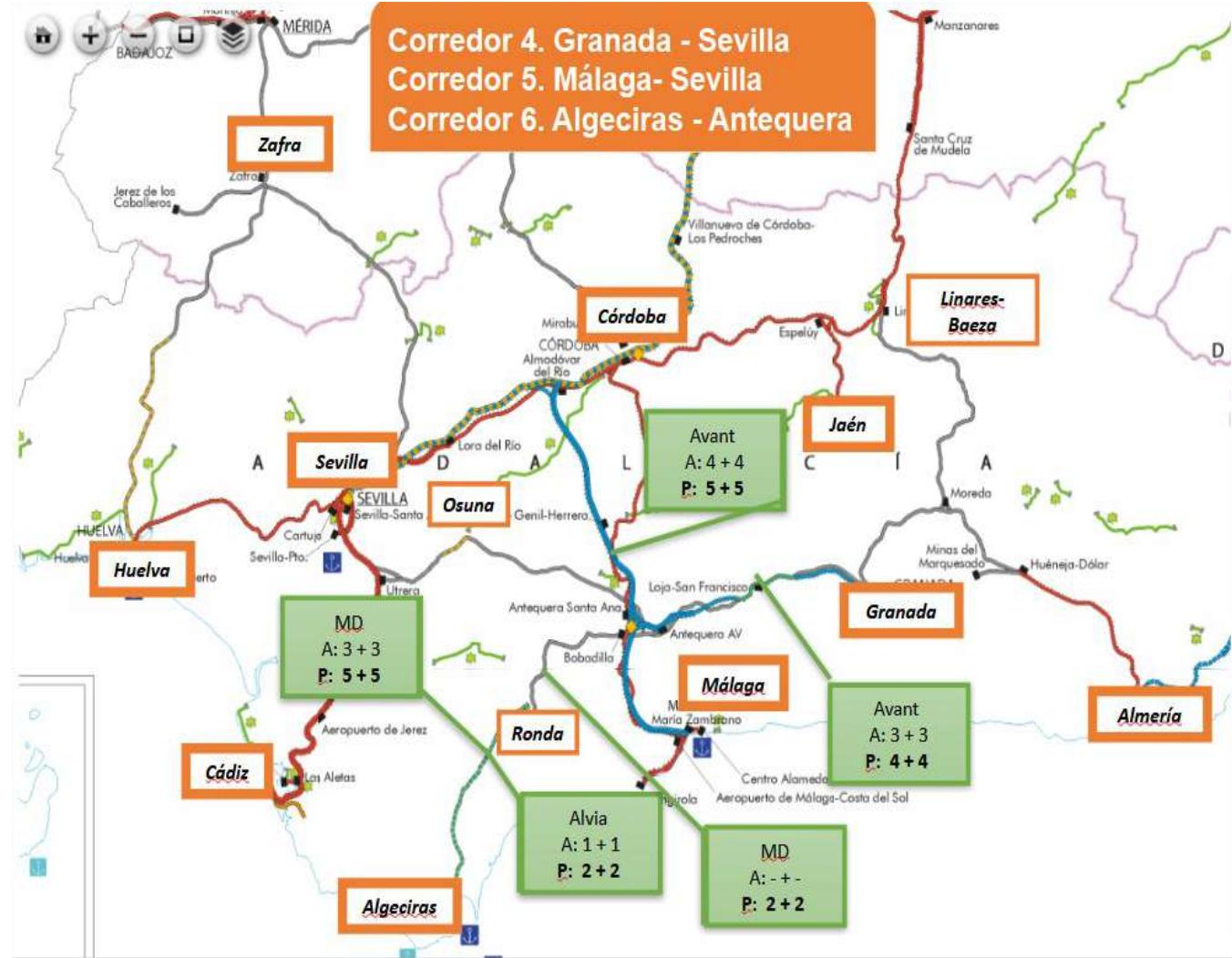


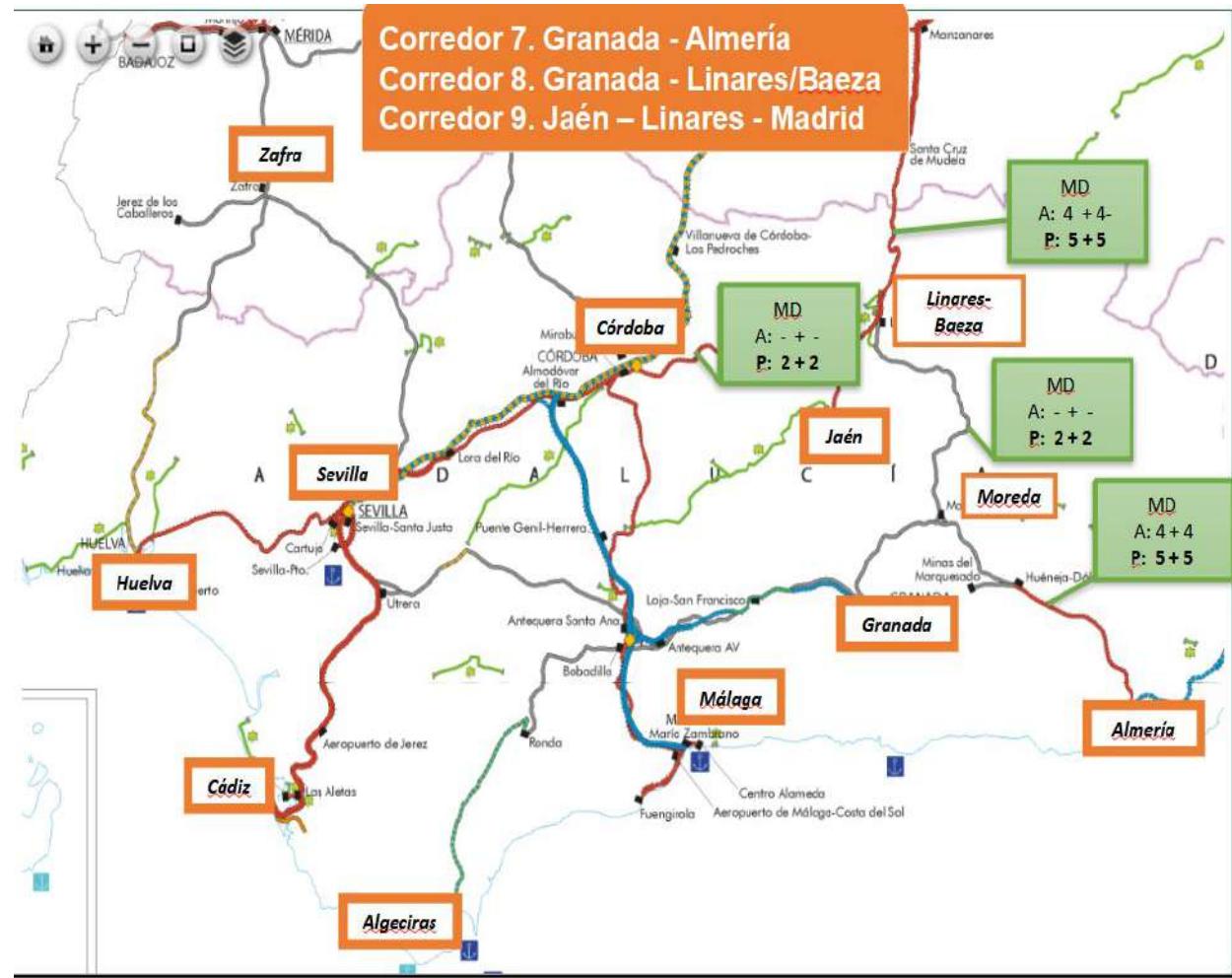
Plan de Servicios Ferroviarios para Andalucía

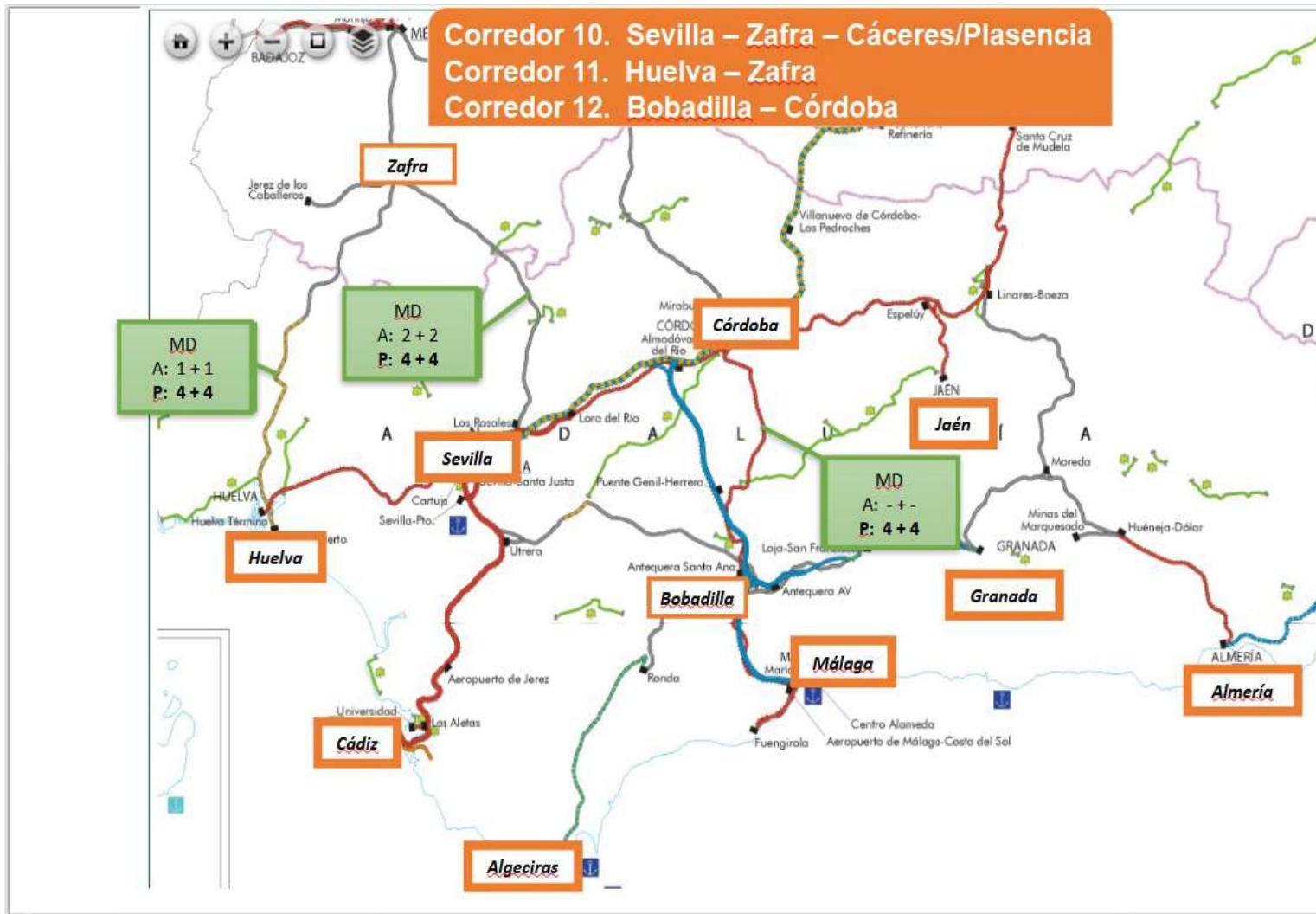


<https://alianzaferrocarril.org/wp-content/uploads/2025/01/AIF-Andalucia-2.pdf>



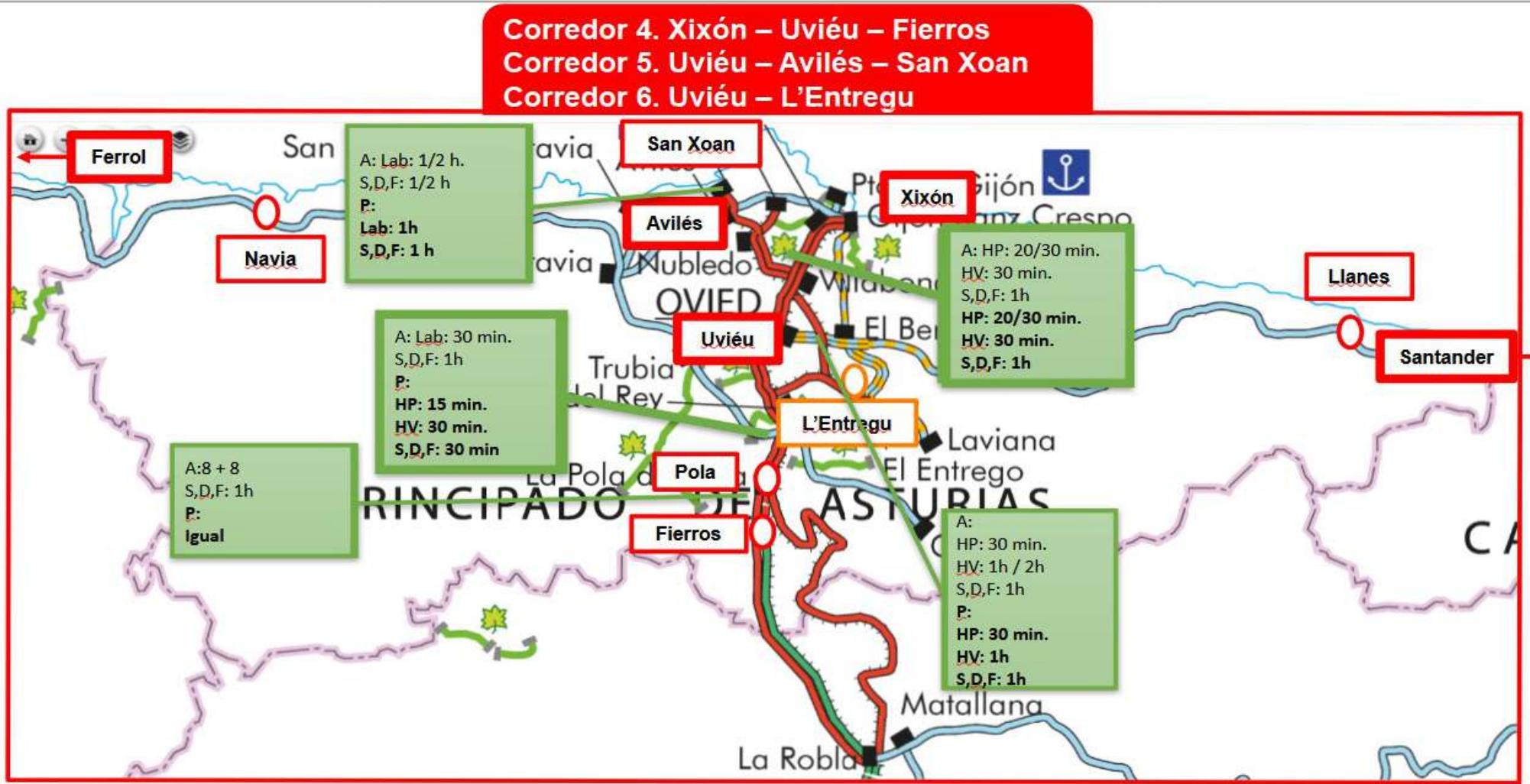






Plan de Servicios Ferroviarios para Asturias





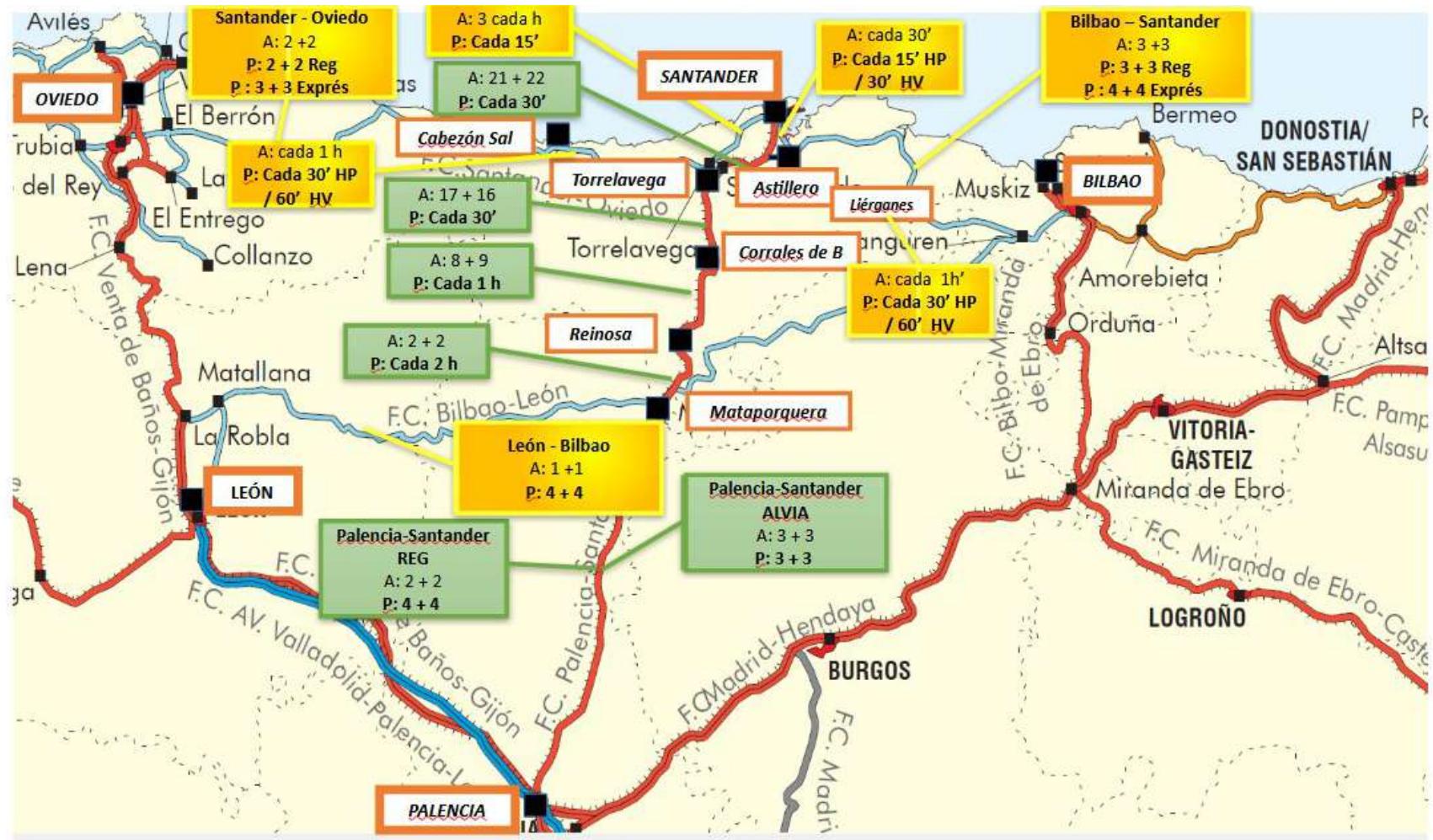
**Corredor 7. Xixón – Avilés – Pravia – Cuideiru
Corredor 8. Uviéu – Pravia – San Esteban
Corredor 9. Uviéu – El Berrón – L'Infiestu**



Corredor 10. Xixón / Uviéu – Llangréu – Llaviana
Corredor 11. Baíña – Mieres – Col.lanzo
Corredor 12. Uviéu – El Berrón – Xixón

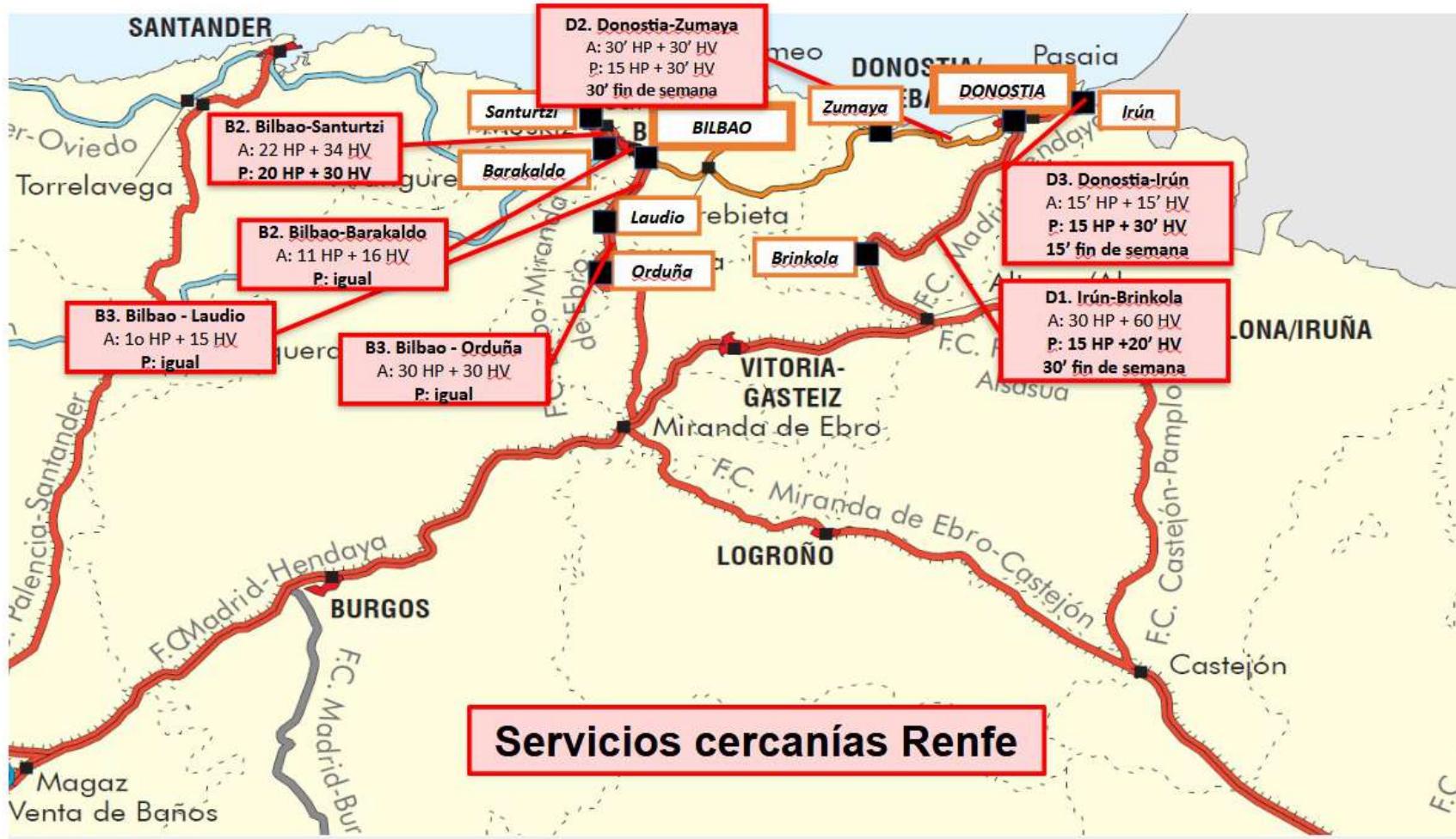


Plan de Servicios Ferroviarios para Cantabria



Plan de Servicios Ferroviarios para Euskadi, Navarra y Rioja







Un Mundial de Futbol 2030 por el Clima

Abril de 2024

- **España, Portugal y Marruecos** van a organizar el **Campeonato Mundial de Futbol en 2030**
- Proponemos que este Campeonato Mundial sea de muy bajas emisiones de carbono y libre de viajes aéreos entre las ciudades sede del mundial de futbol
- La idea es totalmente viable con la actual red ferroviaria que está prevista tener en España, Portugal y Marruecos.

- **El problema del cambio climático** se ha convertido en la cuestión más importante en la agenda internacional.
- El **posible colapso anunciado** por la ciencia del brazo atlántico de la Corriente de Lazo Meridional (**AMOC**), por la cantidad de emisiones climáticas, se cierne sobre la humanidad como una gravísima amenaza. Y, entre otras. **Más Ferrocarril es la respuesta.**
- **Amenaza las condiciones de vida** de miles de millones de personas.
- La comunidad científica nos informa que **no se debe sobrepasar un incremento de temperatura superior a 1,5ºC y**, por desgracia, falta muy poco para ello. **Algunos dicen que ya hemos llegado.**
- Entre los países europeos, **Portugal y España** están siendo **ya uno de los más afectados por el cambio climático**
- **Por ello, consideramos del máximo interés esta iniciativa.**

- **España** tiene la red ferroviaria de alta velocidad más amplia de Europa.
- **Portugal** no dispone aún de una red de alta velocidad pero **está mejorando las conexiones con España**, con Lisboa, a través de Elvas-Badajoz, y con Porto por el eje Tuy-Valença.
- Portugal ha iniciado la unión en alta velocidad **Lisboa y Porto** por la costa.
- A su vez, **Marruecos dispone de la mejor red ferroviaria de alta velocidad de África, entre Tánger y Casablanca**. Además, tiene en cartera varios proyectos para extender esa red a otras ciudades, entre ellas Rabat, la capital.
- Un barco rápido **cruza el estrecho entre Algeciras y Tánger en sólo 30 minutos**.
- De manera que es totalmente viable conectar por ferrocarril entre ellas todas las sedes españolas, portuguesas y marroquíes de este Mundial de Fútbol.

Un Mundial de Futbol 2030 con muy bajas emisiones climáticas

Ciudades origen viajes

FRANCIA (7)

- París
- Marsella
- Lyon
- Nantes
- Toulouse
- Burdeos
- Lille

UK (1)

- Londres

BENELUX (2)

- Bruselas
- Amsterdam

ALEMANIA (5)

- Colonia
- Frankfurt
- Hamburgo
- Munich
- Berlin

SUIZA (1)

- Zurich

ITALIA (3)

- Turín
- Milán
- Roma

Sedes

- 1) A Coruña
- 2) Vigo
- 3) Porto
- 4) Lisboa
- 5) Bilbao
- 6) Zaragoza
- 7) Barcelona
- 8) Valencia
- 9) Madrid
- S) Sevilla
- M) Málaga
- T) Tánger + 4 Marruecos



Mejoras esperables hasta 2030 en la infraestructura España y Portugal

- Y vasca de Alta Velocidad
- Conexión AV Barcelona-Valencia
- Conexión AV Vitoria-Burgos
- Conexión AV Pamplona-Vitoria
- Conexión AV Zaragoza-Pamplona
- Conexión AV Plasencia-Madrid
- Conexión AV Évora-Lisboa
- Conexión AV Guimaraes-Porto-Vigo
- Conexión AV Ourense con Vigo y Coruña
- Mejora velocidad Lisboa-Guimaraes
- Mejora velocidad y ancho UIC Hendaya-San Sebastián
- Mejora velocidad y ancho UIC Algeciras-Bobadilla
- Mejora de velocidad y electrificación Salamanca-Coimbra
- Mejora de velocidad y electrificación Sevilla-Zafra-Mérida
- Cruce del estrecho de Gibraltar en barco rápido, 30 min

Propuesta de Conexiones Transfronterizas Francia- España, cumbre 2023

Sentit Barcelona-Montpellier		Temps de viatge FIG-PER 00:27															
Amb correspondència	Tren	Barcelona	Girona	Figueres	Perpinyà	Tren	Perpinyà	Narbona	Béziers	Sete	Montpellier	Nîmes	Avinyó	Valence TGV	Lyon	París	Marsella
						TGV INOUI	06:02	06:42	06:58	07:27	07:50	08:13		08:53		11:07	
						TER	06:24	07:10									
						IC	07:15	07:33	08:05	08:30	09:05						
						TER	07:10	07:54									
						IC	08:01	08:17			08:57	09:24					10:33
						TER	07:10	08:09	08:24	08:51	09:13	09:47					
						TER	07:45	08:33	08:49	09:16	09:35						
						TER	08:07	08:52									
						TGV INOUI	08:59	09:15	09:39	10:05	10:29			11:12	11:50		
1	Avant	06:55	07:35	07:50	08:17	TER	9:10	09:55									
2	AVE	08:22	09:04	09:19	09:46	IC	10:01	10:18	10:58	11:25							12:34
3	AVE	09:10	09:50	10:05	10:32												14:36
4	Avant	09:30	10:10	10:25	10:52	TER	11:10	11:54									
5	SNCF	10:33	11:14	11:31	12:04												
						TGV INOUI	11:10	12:09	12:24	12:51	13:13	13:50	14:28				
						TGV INOUI	12:04	12:42	12:58	13:28	13:50	14:19		15:05	17:20		
						TER	13:04	13:42	13:58	13:44	14:28	15:16		15:55		18:18	
						IC	13:10	13:55									
						TER	14:01	14:17			14:58	15:25					16:37
						TER	14:00	14:44									
						TER	14:09	15:09	15:24	15:51	16:13	16:50	17:27				
6	Avant	12:45	13:25	13:40	14:07	TER	15:10	15:55									18:35
7	SNCF	14:32	15:13	15:30	16:04	IC	16:01	16:17			16:52	17:22					
8	Avant	15:50	16:30	16:45	17:12	TER	15:10	16:29	16:24		17:13	17:50	18:34				
						TGV INOUI	16:04	16:42	16:58	17:27	17:51	18:22		19:06	21:21		
						TER	16:59	17:14			17:58	18:27		19:12	19:51		
						IC	18:04	18:43	19:00	19:30	19:52	20:13		20:53		23:08	
						TER	16:09	17:02									
						TGV INOUI	16:59	17:15	17:39	17:59	18:27			19:14	19:48		
						TER	17:10	17:54									
						IC	18:01	18:17			18:58	19:25					20:36
						TGV INOUI	18:04	18:43	19:00	19:30	19:52	20:13		20:53		23:08	
9	Avant	16:34	17:14	17:29	17:56	TER	18:10	18:54									
10	AVE	17:30	18:10	18:25	18:52	TGV INOUI	18:59	19:15	19:39	20:11	20:33			21:15	21:50		
11	Euromed	18:29	19:12	19:27	19:54	TER	19:10	19:54									22:31
		Avant	19:25	20:13	20:28	20:55		20:01	20:17		20:55	21:22					
		AVE	21:40	22:30	22:35	23:02			21:09	21:24	21:51	22:13	22:47				
		AVLO	22:56	22:36	23:51												

- Le fond jaune indique que le trains s'arrête à la gare de Montpellier Sud de France et pas a Montpellier Saint Roch
- Le fond violet indique qu'il y a la possibilité d'une extension du service de rail entre Figueres-Vilafant et Perpignan avec un parcours de seulement 27' minutes pour rejoindre les lignes de Renfe avec celles de SNCF.
- Le fond vert claire montre les services qui traversent la frontière. Il y a que deux, les trains Barcelone-Paris, opérés par la SNCF.

Vers le Sud (De Montpellier à Barcelone)

Sentit Montpellier- Barcelona

Opció correspondència	Tren	Marsella	París	Lyon	Valence TGV	Avinyó	Nimes	Montpellier	Sete	Béziers	Narbona	Perpinyà	
1	TER						05:38	06:13	06:37	07:08	07:27	07:36	08:20
	TER						06:05	06:55	07:13	07:40	08:07	08:07	08:55
2	TER						06:14	06:53	07:12	07:38	08:06	08:06	08:48
	TER						06:38	07:06		07:46	08:02		
	TER										08:07	08:48	
	TER						06:32	07:13	07:51	08:09	08:37	08:50	
	TER										09:03	09:45	
3	IC	07:22					08:38	09:07	09:23		10:04		
	TER						07:35	08:14	08:53	09:12	09:39	10:06	10:49
	TGV	06:49		09:09			09:48	10:17	10:34	11:06	11:23	11:56	
	TER						08:33	09:13	09:51	10:11	10:38	10:52	
	TER						09:31	10:13	10:51	11:11	11:38	12:06	12:55
4	IC	09:27					10:38	11:07		11:47	12:04		
	TER							11:51	12:11	12:38	12:06	12:48	
5	TER										13:04	13:57	
	IC	11:24					12:37	13:06	13:22		14:04		
	TER						11:32	12:14	12:52	13:11	13:38	14:11	14:48
6	TGV	09:38		11:58			12:46	13:18	13:35	14:10	14:27	15:04	
	TGV	12:10	12:51				13:37	14:09		14:47	15:03		
	TER										15:05	15:49	
	TGV	11:43		13:27	14:00		14:39	15:10	15:28	15:59	16:16	16:52	
7	TER	13:32					14:38	15:06		15:46	16:02		
	TER										16:06	16:47	
8	TER						15:12	15:51	16:11	16:38	16:52		
	TER						15:47	16:23	16:42	17:19	17:27		
9	TER						15:26	16:17	16:53	17:12	17:39	18:07	18:18
	IC	15:27					16:35	17:07		17:47	18:04		
	TER							16:49	17:29	17:47	18:14	18:35	19:16
10	TGV	14:54		17:09			17:49	18:17	18:34	19:06	19:23	20:03	
	TER						18:14	18:55	19:15	19:42	20:06	20:55	
	TGV	16:53		19:11			19:52	20:20	20:37	21:06	21:23	21:56	
	TER						20:03	20:53	21:12	21:39	22:06	22:48	
	IC	19:23					20:38	21:07		21:47	22:04		
	TER										22:06	22:48	
	TGV	17:33		19:58			20:46	21:17	21:34	22:06	22:23	22:56	

Perpinyà	Figueres	Girona	Barcelona	Tren
05:30	05:45	06:25		AVLO
06:30	06:45	07:25		AVE
06:30	07:10	07:25	08:05	EUROMED
	07:55	08:10	08:50	AVE
08:48	09:10	09:25	10:05	EUROMED
10:49	11:43	11:58	12:38	AVE
12:48	13:10	13:15	14:05	Avant
13:57	14:55	15:10	15:50	AVE
15:04	15:27	15:42	16:34	SNCF
17:02	17:17	17:57		AVE
16:47	17:35	17:50	18:39	AVE
17:48	18:37	18:52	19:32	AVE
18:55	19:35	19:50	20:30	Avant
20:03	20:27	20:44	21:25	SNCF

1.2) Axe Barcelone-Figueres-Portbou-Cerbère-Montpellier (par la côte) Vers le sud

Sentit Montpellier- Barcelona

	Opció correspondència	Perpignan	Cerbere	Porbou	Figueres	BCN	
				07:05	07:29	09:25	Renfe
				08:35	08:59	10:55	Renfe
		SNCF	07:55	08:43	08:47		
				09:23	09:27		Renfe
1	SNCF	09:04	09:29				
				10:12	10:16		Renfe
					10:35	10:59	Renfe
2	SNCF	10:55	11:33			12:55	Renfe
					11:24	11:46	Renfe
				12:04	12:08		Renfe
					12:35	12:59	Renfe
					13:24	13:46	Renfe
3	SNCF	12:55	13:43	13:47			
				14:04	14:08		Renfe
					14:35	14:59	Renfe
4	SNCF	14:55	15:33	15:47		16:55	Renfe
	SNCF		15:41	15:45			
					16:05	16:29	Renfe
				16:04	16:08		Renfe
					17:35	17:59	Renfe
	SNCF	16:55	17:33	17:43			
	SNCF			17:41	17:45		
	SNCF	17:23	18:00				
				18:04	18:08		Renfe
	SNCF			18:40	18:45		
5	SNCF	18:23	19:00	19:05			
					19:05	19:29	Renfe
						21:25	
6	SNCF	18:55	19:33	19:47			
	SNCF		19:41	19:45			
					20:24	20:46	Renfe
	SNCF	20:55	21:30			22:30	

Vers le Nord

Sentit Barcelona-Montpellier

Opció correspondència	Tren	Barcelona	Figuères	Porbou	Cerbere	Perpignan	Tren
					05:26	06:03	SNCF
					06:26	07:03	SNCF
					07:03	07:40	SNCF
					07:23	08:00	SNCF
					08:24	09:03	SNCF
1	Renfe	06:29	08:27	08:52	09:04		
	Renfe	07:25	09:35	10:00	10:04		
					10:26	11:03	SNCF
	Renfe	08:25	10:07	10:29			
	Renfe	09:29	11:27	11:52	12:04		
					12:10		SNCF
	Renfe	10:25	12:07	12:29			
2	Renfe	11:29	13:27	13:52	14:04		
				14:04	14:10		
					14:26	15:03	SNCF
3	Renfe	13:29	15:27	15:52	16:04		
				16:04	16:10		
					16:26	17:03	SNCF
4	Renfe	15:29	17:27	17:52	18:04		
				18:04	18:10		
					18:26	19:03	SNCF
5	Renfe	17:29	19:27	19:51			
	Renfe	17:55	19:37	19:59			
	SNCF			20:04	20:10		
	Renfe	19:29	21:27	21:51		20:26	21:03
							SNCF

1. 3) Axe Barcelone-Toulouse (par Puigcerdà et la Tor de Querol)

Vers le Nord

Sentit Barcelona-Toulouse

	Opció correspondència	Tren	Barcelona	Puigcerdà	La Tor de Querol	Tolosa	Tren
1	Renfe				07:25	10:14	SNCF
		06:18	09:12		09:18		
	Renfe				10:31	13:14	SNCF
		08:48	11:45		11:51		
	Renfe				13:31	16:30	SNCF
		11:48	14:45		14:51		
2	Renfe				16:32	19:15	SNCF
		14:48	17:45		17:51		
					18:32	21:14	SNCF
3	Renfe				18:50	París	SNCF
		16:48	19:41				
		18:18	21:11				
	Renfe						
		19:08	21:50				

Vers le Nord

Sentit Toulouse- Barcelona

	Opció correspondència	Tren	Tolosa	La Tor de Querol	Puigcerdà	Barcelona	Tren
1	SNCF			08:25	05:24	08:11	Renfe
		París		09:06	07:03	09:59	Renfe
		07:47		10:26	08:32	11:29	Renfe
	SNCF			10:25	10:32	13:29	Renfe
		09:47		12:29	13:25	13:32	Renfe
				13:25	13:47	16:26	Renfe
2	SNCF			18:27	15:57	18:55	Renfe
		13:47		16:26	18:47	19:02	21:59
		15:57		18:27	21:31		
3	SNCF						

Enlace Madrid-Lisboa para 2026

La Alianza Ibérica por el Ferrocarril, ante las noticias aparecidas en prensa de que el servicio de tren Madrid-Lisboa se retrasa hasta 2035, lanza una propuesta de servicio, viable para el próximo año, sobre el eje Barcelona-Madrid-Extremadura-Lisboa

- La Alianza Ibérica por el Ferrocarril, formada por 25 organizaciones sociales, sindicales y ambientalistas de España y Portugal, propone un esquema de servicio sobre el eje Barcelona-Madrid-Extremadura-Lisboa para 2025 basado en 8 trenes por sentido.
- Esta propuesta aprovecha la apertura de secciones importantes de alta velocidad, entre Plasencia y Badajoz (frontera portuguesa), y entre Elvas (frontera portuguesa) y Évora.
- Con los trenes actuales se pueden alcanzar excelentes tiempos de viaje en trenes diurnos de hasta sólo 5 horas, entre Madrid y Lisboa, y de 8 h con la conexión AVE a Barcelona. Se proponen 2 servicios diarios por sentido entre Madrid y Lisboa.
- También se propone un servicio nocturno entre Barcelona y Lisboa, con paso por Madrid y Extremadura, que llega a Lisboa a las 7h 40', saliendo de Madrid a las 23h y de Barcelona a las 19 h. Se realiza un cambio de ejes en Atocha.
- Se amplían de dos a tres por sentido los Alvia entre Madrid y Badajoz y se crean dos servicios regionales por sentido entre Badajoz y Lisboa.
- En total, seis servicios nuevos por sentido que se suman a los dos Alvia existentes entre Madrid y Badajoz.

Algún medio de [comunicación informaba recientemente](#) que el AVE hasta Portugal no estará listo hasta 2035. Desde la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, AIF, (entidad que agrupa a 25 organizaciones de la península ibérica) queremos señalar que una cosa es el tren, otra el AVE (marca comercial de Renfe a 300 km/h), y otra el tren de alta velocidad (conforme a estándar reglamentario europeo, cualquier tren de velocidad superior a 200 km/h). Hoy es posible que trenes entre Madrid y Lisboa empleen en su recorrido alrededor de sólo cinco horas de tiempo de viaje, con tramos a distintas velocidades comerciales, como sucede en todos los países europeos.

No hace falta esperar, por tanto, diez o quince años para volver a unir, como sucedía no hace tanto, Madrid y Barcelona con Lisboa a través de la ruta de Extremadura.

Siete horas es lo que emplea el tren entre Barcelona y París y seis horas entre Barcelona y Sevilla y los trenes van llenos. Por consiguiente, es perfectamente previsible que la oferta ferroviaria que presentamos resulte muy interesante para llenar trenes entre Madrid, Extremadura y Lisboa y en algún caso también desde Barcelona. Llenar trenes, significa emisiones cero, grandes ahorros económicos y energéticos, y prácticamente cero accidentes.

Por otra parte, el ferrocarril es el sistema por excelencia para vertebrar los territorios y la movilidad de sus gentes, en clave regional para trayectos recurrentes y de más longitud para viajes generalmente puntuales. Hay un boom en el uso del ferrocarril en toda Europa y esa onda expansiva debemos hacerla llegar al suroeste de la península ibérica.

Además de la creación de dos servicios rápidos diarios entre Madrid y Lisboa, la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, AIF, propone la ampliación de dos a tres en el número de trenes Alvia entre Badajoz y Madrid, la creación de un servicio regional entre Badajoz y Lisboa y un tren nocturno entre Barcelona y Lisboa pasando por Madrid. Este tren discurriría por la vía de alta velocidad entre Barcelona y Madrid, con parada en Zaragoza, y cambio de ancho en Atocha, para seguir por la vía convencional de ancho ibérico hasta Badajoz y luego Lisboa.

En documento anexo figura la propuesta de horarios de servicio ferroviario en el eje Barcelona-Madrid-Extremadura-Lisboa.

La propuesta de la AIF demuestra que es posible en el 2025 organizar un buen servicio ferroviario entre España y Portugal por el eje Badajoz-Elvas sin esperar al 2035 y constituiría un excelente aprendizaje para que la movilidad del Mundial de Fútbol en 2030 fuese sobre raíles tal y como la AIF ha reclamado en su [documento](#).

14 de octubre de 2024

Propuesta de horarios

BARCELONA / MADRID - EXTREMADURA - LISBOA

Tren	Nocturno	Reg.	AV Int.	ALVIA	Reg.	AV Int.	ALVIA	ALVIA
Observaciones	Nuevo servicio	Material IC	Nuevo servicio	Actual	Material IC	Nuevo servicio	Actual	Nuevo servicio
Barcelona	19:00							
Zaragoza	21:00							
Madrid Atocha	22:40							
	23:00		6:00	8:51		15:00	16:38	19:00
Talavera de la Reina				10:15		16:02	18:02	20:24
Monfragüe-Plasencia				11:31		16:50	19:18	21:40
Cáceres	4:00		8:11	12:09		17:29	20:00	22:22
Mérida	4:50			12:51		18:11	20:45	23:07
Badajoz	5:40		9:15	13:34		18:43	21:30	23:52
	5:50	8:00	9:25		15:00	18:53		
Elvas		7:15			14:15	18:08		
Évora	5:30	8:00	9:05		15:00	18:33		
Pinhal Novo	7:00	8:40			15:40	19:23		
Lisboa-Entrecampos	7:40	9:25	9:55		16:25	19:48		
Lisboa Oriente	7:47	9:32	10:02		16:32	19:55		
<i>Tiempo de viaje total aprox.</i>	13h45	2h30	5h	4h45	2h30	6h	4h45	4h45

Notas:

Las horas están expresadas según hora local (HE y HP).

Existen otros servicios regionales Madrid-Talavera-Plasencia-Cáceres.

Existen otros servicios IC Évora-Lisboa.

Los servicios Badajoz-Lisboa también hacen parada en Casa Branca (enlace a Beja), Vendas Novas y Pragal.

Enlace en Madrid desde Barcelona con trenes AVE (2h45) u otras compañías o servicios.

BARCELONA / MADRID - EXTREMADURA - LISBOA

Tren	Nocturno	ALVIA	AV Int.	Reg.	ALVIA	ALVIA	AV Int.	Reg.
Observaciones	Nuevo servicio	Actual	Nuevo servicio	Material IC	Nuevo servicio	Actual	Nuevo servicio	Material IC
Lisboa Oriente	20:00		6:00	10:10			15:50	18:50
Lisboa-Entrecampos	20:07		6:07	10:20			15:57	18:57
Pinhal Novo	20:47			11:00			16:22	19:22
Évora	22:17		6:57	11:50			17:12	20:12
Elvas				12:15			17:37	20:37
Badajoz	23:57		8:37	13:30			18:52	21:52
	0:07	7:17	8:47		13:43	17:43	19:02	
Mérida	0:57	7:52			14:24	18:24	19:34	
Cáceres	1:47	8:31	9:51		15:05	19:05	19:16	
Monfragüe-Plasencia		9:07			15:45	19:45	20:55	
Talavera de la Reina		10:17			16:51	20:51	21:43	
Madrid Atocha	6:02	11:46	12:02		18:21	22:21	22:45	
	6:12							
Zaragoza	7:42							
Barcelona	9:32							
<i>Tiempo de viaje total</i>	13h30	4h45	5h	5h15	4h45	4h45	6h	5h

Notas:

Las horas están expresadas según hora local (HE y HP).

Existen otros servicios regionales Madrid-Talavera-Plasencia-Cáceres.

Existen otros servicios IC Évora-Lisboa.

Los servicios Badajoz-Lisboa también hacen parada en Casa Branca (enlace a Beja), Vendas Novas y Pragal.

Enlace en Madrid desde Barcelona con trenes AVE (2h45) u otras compañías o servicios.



Conclusiones de la I Jornada Ibérica del Ferrocarril

Se ha celebrado en Madrid la I Jornada Ibérica del Ferrocarril a las que se han registrado 115 personas, la mayoría de las cuales han estado presentes en alguna parte de los debates que tuvieron lugar en castellano y portugués de forma indistinta.

En la apertura se contó con intervenciones del presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, el director gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Adrián Fernández Carrasco y representantes Pepa Páez y João Coelho de Alianza Ibérica por el Ferrocarril.

Tras la inauguración, Cristina Arjona, de Greenpeace, en nombre de la Alianza, realizó una presentación inicial de los objetivos de la alianza, a lo que siguió la agenda prevista que se desarrolló en cuatro bloques.

El primero de ellos, centrado en la intermodalidad en el transporte de mercancías, fue , moderado por Pau Noy, de la fundación Mobilitat Sostenible i Segura, y tuvo la participación de Fernando Ferrando, de Fundación Renovables, Isabel Núñez, de Transfesa Logistic y Álvaro Rodríguez, presidente de Puertos del Estado.

El segundo versó sobre la cuestión de los trenes regionales de viajeros y fue moderado por Josep Maria Olivé, Promoción del Transporte Público. En él intervinieron Rafael García Martínez, de Comisiones Obreras, Imma Alemany, alcaldesa de Camporrobles, João Coelho, de Geota Portugal, y Emili Monsó, jefe de la línea Lleida-la Pobla de Segur de FGC.

El tercer bloque se ocupó la contribución de la industria ferroviaria española, en un debate que fue moderado por Jeremie Fosse, de Eco-Union. En él, tomaron parte Luís Fernández, vicepresidente de Mafex; Manuel Gómez Acosta, ingeniero, e Ignacio González Franco, jefe área de Modelos y Estudios de Explotación de Renfe.

El bloque de la tarde estuvo centrado en el análisis de los trenes transfronterizos, tanto diurnos como nocturnos. El debate fue moderado por Daniel Pi, Promoción del Transporte Público, y en él participaron Sylvain Fischer, de Oui au Train de Nuit, Acacio Pires, de Zero Portugal, y Daniel Vieites, de Sociedad Iberista.

En la clausura del evento Pau Noy desgranó las principales conclusiones del evento y contó con las intervenciones de Manel Villalante, director de estrategia de Renfe y de Lorenzo Jaro, director de planificación funcional de ADIF, que excusaron la anunciada presencia de sus presidentes respectivos de empresa, Raül Blanco de Renfe, y María Luisa Domínguez de ADIF.

He aquí las primeras conclusiones de los debates que presenta nuestra Alianza.

1. Si España se convirtió en un líder mundial de alta velocidad, también puede convertirse en líder en el transporte de mercancías por ferrocarril. La Alianza saluda la iniciativa gubernamental Mercancías 30 pero a la vez advierte que puede quedarse en nada si no se diseñan las oportunas políticas públicas.
2. No tiene sentido que un gran país en extensión territorial, como España, tenga una cuota de transporte ferroviario de mercancías de sólo el 4-5%, cuando países mucho más pequeños, como Portugal y Suiza, tengan, respectivamente, cuotas del 14% y del 44%.
3. Debido al traslado de trenes del ancho ibérico al ancho estándar, nunca hubo tanto espacio como ahora para transportar mercancías por ferrocarril. Como dice el documento fundacional de la Alianza, en España no faltan vías, sino trenes.
4. El 90% de las mercancías en camión en España circulan por autopistas que son paralelas al tren y efectúan recorridos medios de 370 km, en el tráfico entre regiones, y 1.000 km en los trayectos internacionales. Por volumen de carga y por distancia son trayectos óptimos para ser prestados por el servicio ferroviario.
5. Los servicios regionales de viajeros son imprescindibles y necesarios para dar vida a la España interior, a la España vaciada. Pero también resultan imprescindibles por razones de equidad territorial. Por eso, es plenamente vigente la reivindicación de la Alianza de que haya un mínimo de 4 servicios diarios por sentido en cada una de las estaciones de ferrocarril españolas.
6. El ejemplo presentado en la Jornada de la completa rehabilitación de la línea Lleida-La Pobla de Segur muestra que es posible convertir una línea en decadencia en una línea vibrante que ha conseguido en el pasado ejercicio batir el récord de viajeros del siglo y que en 2023 sigue con fuertes crecimientos. Se ha anunciado para abril de este año un quinto servicio de tren desde Lleida hacia la Pobla.
7. La industria ferroviaria española es líder en la escala mundial. 30.000 empleos de calidad y el 8% del PIB industrial son sus credenciales que constituyen una excelente contribución a la economía española.
8. Hay que avanzar en la homologación técnica de productos ferroviario y en su funcionamiento. La aviación no tiene las barreras burocráticas de seguridad que sufre el ferrocarril, a pesar que resulta evidente que resulta tecnológicamente mucho más complicado pilotar un avión que conducir un tren. A ninguna autoridad de aviación se le ocurriría pedir, por ejemplo, un certificado de conocimiento básico del idioma local en cada aeropuerto en que un avión aterrize.
9. El tren nocturno ahorra emisiones, energía y mucho tiempo. Porque en un trayecto nocturno, como dijo uno de los ponentes, el viaje sólo dura 1 hora, 30' antes de dormirse y 30' antes de despertarse.
10. Hace falta poder subvencionar el tren nocturno, al menos en la misma cuantía que las subvenciones que recibe el transporte aéreo (exenciones a los combustibles, y subvenciones al uso de aeropuertos de segundo nivel, entre algunos de los apoyos que recibe la aviación).
11. Desde esta tribuna pedimos celebrar a la mayor brevedad reuniones con los director@s de Renfe y ADIF para hacerles llegar de primera mano las conclusiones del evento.

Madrid, 21 de marzo de 2023



II Jornadas Ibéricas por el Ferrocarril. Lisboa

Las conclusiones destacan la importancia del ferrocarril en la descarbonización y apoyan los servicios ibéricos para 2025

Este fin de semana (11 y 12 de mayo) tuvieron lugar en Lisboa las II Jornadas Ferroviarias Ibéricas. Este evento fue impulsado por la Alianza Ferroviaria Ibérica, plataforma que reúne a 21 organizaciones sociales, sindicales, económicas y medioambientales de Portugal y España, con el objetivo de mejorar los servicios ferroviarios en toda la península Ibérica, y fue organizado por la Asociación ZERO.

“La intermodalidad y la interconexión de servicios” fue el lema de este evento, que reunió a decenas de expertos, en el que se debatieron diversos aspectos de la red ferroviaria ibérica, desde las plataformas viarias y ferroviarias para mercancías, el plan de servicios ferroviarios ibéricos para viajeros, hasta la infraestructura necesaria para conectar las ciudades de la península ibérica.

1. **El Campeonato Mundial de Fútbol por el Clima debe promover un plan de servicios ferroviarios entre los países organizadores y sus vecinos.** En un momento en que las inversiones en el ferrocarril de alta velocidad entre Lisboa y Madrid, y entre Lisboa y Oporto, se reflejan en el Plan Ferroviario Nacional de Portugal, pueden y deben acelerarse con vistas a la celebración del Campeonato Mundial de Fútbol de la FIFA, previsto para 2030, en Portugal, España y Marruecos, es imperativo que se tomen medidas con el objetivo de hacer que los tiempos de viaje en ferrocarril sean competitivos con los viajes en avión, ya que entre el 15% y el 20% de los movimientos aéreos desde Lisboa y Oporto tienen como destino ciudades de la Península.

Además de los servicios de alta velocidad, es importante analizar la red de servicios nocturnos y transfronterizos regionales que han sido cancelados y/o fuertemente reducidos en los últimos 50 años.

De las jornadas surgió el llamamiento a la creación de unos servicios de tren que puedan entrar en funcionamiento de forma inmediata, sin esperar a la plena ejecución de grandes inversiones que, siendo inevitables y urgentes, tardarán algún tiempo en materializarse. Es el caso del nuevo puente ferroviario sobre el Tajo que no estará listo antes de 2030.

En concreto, durante la Jornada se propusieron para 2025 servicios directos de larga distancia entre Madrid y Lisboa, en formato diurno, y servicios nocturnos com Madrid, com prolongación a Barcelona. También servicios directos entre Madrid y Oporto vía, Salamanca y Fuentes de Oñoro; servicios regionales entre Badajoz y Lisboa, y en la costa atlántica, así como en el eje Porto-Vigo-Santiago-A Coruña.

Las Jornadas dieron todo su apoyo a la petición formulada por CP de organizar un servicio nocturno entre Lisboa y Madrid, además de retomar la idea de una conexión nocturna entre Lisboa y Hendaya, hacia París.

- **El ferrocarril debe estructurar el transporte ibérico de mercancías, que representa en torno al 40% de las emisiones de dióxido de carbono procedentes de la movilidad terrestre** y del consumo de combustibles por carretera. La electrificación de la logística desempeña un papel muy importante en la rápida reducción del impacto climático del sector del transporte en ambos países, la mejora rápida de la infraestructura ferroviaria de los puertos, así como el establecimiento de plataformas ferroviarias cerca de los grandes centros generadores de carga, son absolutamente decisivos.
- **Debe acelerarse el desarrollo de la infraestructura pendiente para reducir el uso del transporte por carretera y eliminar los viajes aéreos de corta distancia.** Portugal no debe repetir los errores de España, desarrollando la principal red transeuropea que conecta puertos, aeropuertos y grandes núcleos urbanos, sin tener en cuenta su conexión con la red convencional, la cual debe seguir experimentando mejoras en sus diferentes dimensiones, especialmente en la accesibilidad a estaciones a través de corredores peatonales, ciclistas y de transporte público por carretera.
- **Derechos y condiciones laborales atractivos son decisivos para formar y retener el talento necesario para revolucionar la movilidad ibérica**

Como conclusión fundamental de las Jornadas Ibéricas por el Ferrocarril, no podemos tener políticas de transporte “esquizofrénicas”; es decir, sostener un discurso consensuado sobre la importancia del ferrocarril para cumplir los objetivos climáticos y, a la vez, aprobar en la práctica medidas favorables a las carreteras ineficientes dependientes de los combustibles fósiles.

Lisboa, 12 de mayo de 2024

III Jornadas Ibéricas por el Ferrocarril. Barcelona



Viaja en Verde

III Jornada Ibérica por el Ferrocarril

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



Fecha: Miércoles, 14 de mayo de 2025

Lugar: Palau Robert, Barcelona

Formato Híbrido (presencial y online)

Organizan: Alianza Ibérica por el Ferrocarril y Viaja en Verde en el marco de la iniciativa Viaja en Verde

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



Viaja en Verde

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.
- Debatar 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 debatieron 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.



Viaja en Verde

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 Zapico, 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 fronteriza, 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 automóvil, 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 euroregión.

Manuel Zapico, 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 corta distancia, 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.



Viaja en Verde

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 Garcia (Vicepresidente de la FTF) y moderado por Pau Noy (representante de la AIF y presidente de la Fundación 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 infructuosas como la línea Perpiñán-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 Garcia 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 Perpiñán 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 Perpiñán, 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.



Presentación de la Propuesta

Hoja de Ruta para el Ferrocarril en España

FC de Renfe, comercial, FC Autonómicos, Metros y Tranvías

Lunes, 13 de octubre 18 h

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Sede de la FFE
Palacio de Fernán Núñez
C. Santa Isabel, 44, Madrid
A 500 m de Atocha Renfe

Transmisión en streaming desde
<https://www.youtube.com/live/QSFjexNphYY>

¿Por qué una estrategia ferroviaria para España?

1. Del Plan de Transporte Ferroviario 1987 a todas las capitales de provincia con Madrid 1996
2. Se ha olvidado el FC regional y de cercanías con sólo mínimas inversiones de mantenimiento
3. Hasta 2020 atención mediática casi exclusiva hacia la alta velocidad y los soterramientos
4. Hasta 2022 congelación de la compra de trenes
5. Diagnóstico AIF, en España no faltan vías, faltan trenes
6. Sin embargo, también faltan algunas vías
7. Mercancías no existe, a diferencia de Portugal, 13%, y Francia, 18%

No ha existido una política pública a favor del ferrocarril

La dimensión del ferrocarril español

1. Los servicios de viajeros de Renfe: LD, MD y cercanías
2. Los servicios de AV de Ouigo e Iryo, en competencia en AV
3. Los servicios regionales de las 4 compañías autonómicas (CAT, EUS, VAL, BAL)
4. Los 7 servicios de metro en 6 ciudades (MAD, BCN (2), BIL, SEV, VAL, PM)
5. Las 15 redes de tranvía ZAR, TEN, BCN, GRA, SEV, VIT, PAR, MAD, MUR, BIL, VAL, ALI, SOLL, CAD y JAE
6. Los servicios de mercancías, totalmente liberalizados, a cargo de Renfe y 10 operadores “privados”

La dotación de infraestructura férrea

Ferrocarril (km)	Ibélico	UIC	Métrico	Otros (914 mm)	Total
ADIF	10.481,5	3.973,4	1.193,4		15.648,3
FGC	89,0	51,0	138,0		278,0
ET			198,0		198,0
FGV			122,3		122,3
SFM			76,4		76,4
FC Sòller				27,3	27,3
Total ferrocarril interurbano	10.570,5	4.024,4	1.728,1	27,3	16.350,3
	61,4 %	23,4 %	10,0 %	0,2 %	94,9 %

La dotación de infraestructura férrea

Metros puros (km)

Madrid		293,9			293,9	1,7 %
Barcelona	20,2	103,9			124,1	0,7 %
Bilbao			49,2		49,2	0,3 %
Sevilla		18,0			18,0	0,1 %
Palma de Mallorca			15,5		15,5	0,1 %
Málaga		13,6			13,6	0,1 %
Total metro	20,2	429,4	64,7	0,0	514,3	3,0 %
	0,1 %	2,5 %	0,4 %	0,0 %	3,0 %	

Tranvías (km)

Alicante		110,7			110,7	0,6 %
Valencia			42,0		42,0	0,2 %
Madrid		27,7			27,7	0,2 %
Barcelona		31,2			31,2	0,2 %
Cadiz	24,1				24,1	0,1 %
Murcia		18,0			18,0	0,1 %
Granada		15,9			15,9	0,1 %
Tenerife		15,1			15,1	0,1 %
Zaragoza		12,8			12,8	0,1 %
Vitoria			12,1		12,1	0,1 %
Parla		8,3			8,3	0,0 %
Bilbao			8,0		8,0	0,0 %
Sòller				4,8	4,8	0,0 %
Sevilla		3,5			3,5	0,0 %
Jaén		4,7			4,7	0,0 %
Total tranvía	24,1	247,9	62,1	4,8	338,9	2,0 %
	0,1 %	1,4 %	0,4 %	0,0 %	2,0 %	
Total España (km)	10.614,8	4.701,7	1.854,9	32,1	17.203	100,0 %
	61,7 %	27,3 %	10,8 %	0,2 %	100,0 %	

La flota de trenes de viajeros

Resumen	Eléctricos	Mixtos	Gasóleo	Total
AV	298	12		310
Regionales	146		101	247
Cercanías	623		15	638
Total	1.067	12	116	1.195

La dimensión del ferrocarril español: la demanda

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Ferrocarril interurbano	Viajeros (millones)	%	Viajeros-km (miliardos)	%	Recorrido medio (km)
Renfe Cercanías	447,7	20,8 %	8,50	22,2 %	19
FGV	75,2	3,5 %	1,00	2,6 %	13
Renfe Avant y MD	43,2	2,0 %	4,20	11,0 %	97
Renfe AVE + LD	23,0	1,1 %	10,84	28,4 %	471
ET	29,2	1,4 %	0,53	1,4 %	18
SFM	9,9	0,5 %	0,12	0,3 %	12
Trenitalia	4,9	0,2 %	2,50	6,5 %	508
SNCF AV	4,6	0,2 %	2,60	6,8 %	570
FGC (regional)	3,5	0,2 %	0,13	0,3 %	36
FC Söller	1,0	0,0 %	0,03	0,1 %	27
Total Ferrocarril interurbano	642,2	29,9 %	30,4	79,7 %	47

Desagregación territorial: Cercanías

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Núcleo (cifras en millones)	Población concernida	2019	2020	2021	2022	2023	%	% acumulado	Tasa de captación Viajeros de cercanías / hab- año 2023
Madrid	7.040.000	253,6	137,0	160,1	205,1	230,0	52,8 %	52,8 %	33
Barcelona	6.154.068	119,3	62,0	76,7	100,5	120,0	27,6 %	80,4 %	19
Valencia	3.368.000	16,2	9,0	10,7	14,6	20,0	4,6 %	85,0 %	6
Málaga	850.000	11,8	5,0	6,3	11,3	16,1	3,7 %	88,7 %	19
Bilbao	800.000	10,6	7,0	7,7	10,8	14,6	3,4 %	92,1 %	18
Sevilla	1.000.000	7,7	4,0	4,6	6,5	7,9	1,8 %	93,9 %	8
Asturias	950.000	4,7	3,0	3,5	5,1	7,3	1,7 %	95,5 %	8
San Sebastián	500.000	5,9	4,1	4,7	6,3	7,2	1,7 %	97,2 %	14
Cádiz	900.000	2,8	2,0	2,1	3,7	6,7	1,5 %	98,7 %	7
Alicante/Murcia	2.591.000	3,5	2,0	2,2	3,8	2,8	0,6 %	99,4 %	1,1
Cantabria	250.000	0,7	0,5	0,6	0,9	2,2	0,5 %	99,9 %	9
Zaragoza	700.000	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,1 %	100,0 %	0,4
Total	25.103.068	437,1	234,7	279,5	367,8	435,3	100,0 %	100,0 %	17

La dimensión del ferrocarril español: la demanda

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Tranvías	Viajeros (millones)	%	Viajeros-km (miliardos)	%	Recorrido medio
Zaragoza	33,0	1,5 %	0,11	0,3 %	3
Tenerife	22,7	1,1 %	0,07	0,2 %	3
Barcelona	31,0	1,4 %	0,10	0,3 %	3
Granada	14,2	0,7 %	0,04	0,1 %	3
Sevilla	2,9	0,1 %	0,00	0,0 %	2
Vitoria	10,0	0,5 %	0,03	0,1 %	3
Parla	6,5	0,3 %	0,02	0,0 %	3
Madrid	19,0	0,9 %	0,06	0,2 %	3
Murcia	7,4	0,3 %	0,02	0,1 %	3
Bilbao	3,2	0,1 %	0,01	0,0 %	3
Valencia	15,3	0,7 %	0,05	0,1 %	3
Alicante	20,2	0,9 %	0,16	0,4 %	8
Sòller	0,8	0,0 %	0,00	0,0 %	4
Cadiz	2,0	0,1 %	0,02	0,1 %	10
Total Tranvia	188,2	8,8 %	0,7	1,8 %	4

La dimensión del ferrocarril español: la oferta

Cifras en millones

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Interurbanos		Coches-km	%	Tranvías		Coches-km	%
1	Renfe Cercanías	317,5	21,0 %	1	Alicante	6,1	0,4 %
2	FGV	36,45	2,4 %	2	Valencia	3,4	0,2 %
3	Renfe Avant y MD	156	10,3 %	3	Madrid	7,7	0,5 %
4	Renfe AVE + LD	382,5	25,3 %	4	Barcelona	5,0	0,3 %
5	ET	16,6	1,1 %	5	Cadiz	1,1	0,1 %
6	SFM	6,7	0,4 %	6	Murcia	1,5	0,1 %
7	TrenItalia	81,8	5,4 %	7	Granada	2,9	0,2 %
8	SNCF AV	75,9	5,0 %	8	Tenerife	3,0	0,2 %
9	FGC (Todos los servicios)	39,2	2,6 %	9	Zaragoza	2,6	0,2 %
10	FC Sòller	0,8	0,1 %	10	Vitoria	1,4	0,1 %
	Total Ferrocarril interurbano	1.113,5	73,5 %	11	Parla	0,6	0,0 %
Metros		Coches-km	%	12	Bilbao	1,1	0,1 %
1	Madrid	190,0	12,6 %	13	Sòller	0,2	0,0 %
2	Barcelona TMB	98,3	6,5 %	14	Sevilla	0,4	0,0 %
3	Barcelona (FGC)	36,3	2,4 %		Total Tranvía	37,1	2,5 %
4	Bilbao	24,4	1,6 %		Total ferrocarril España	1.513,9	100,0 %
5	Sevilla	4,2	0,3 %				
6	Málaga	5,0	0,3 %				
7	Palma de Mallorca	0,6	0,0 %				
8	Concesión L9 Arganda	4,5	0,3 %				
	Total Metro	363,3	24,0 %				

Desagregación territorial: Regionales

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

CCAA	Población concernida	Viajeros 2023	%	% acumulado	Tasa de captación Viajeros regionales / hab-año 2023
Cataluña	8.012.000	10,5	28,5 %	28,5 %	1,30
Galicia	2.705.000	6,5	17,6 %	46,2 %	2,39
Andalucía	8.619.000	6,3	17,1 %	63,3 %	0,73
Madrid	7.060.000	5,4	14,7 %	78,0 %	0,76
Castilla-León	2.391.000	3,5	9,6 %	87,6 %	1,48
Castilla-la Mancha	2.104.000	2,6	7,0 %	94,6 %	1,22
Aragón	1.351.000	1,0	2,8 %	97,4 %	0,75
Com Valencia	5.319.000	1,0	2,6 %	100,0 %	0,18
Total	37.561.000	36,6	100 %	100,0 %	0,98

Pobrísimas cifras

Objetivos de crecimiento: Regionales

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

CCAA	Viajeros 2023	Tasa de captación Viajeros regionales / hab-año 2023	Viajeros objetivo para alcanzar tasa de captación de la media (Mio)	Objetivo crecimiento 2033	Viajeros 2033	Captación Viajeros regionales / hab-año
Cataluña	10,5	1,30	10,5	3	31	3,9
Galicia	6,5	2,39	6,5	2,5	16	6,0
Andalucía	6,3	0,73	8,4	2,5	16	1,8
Madrid	5,4	0,76	6,9	2	11	1,5
Castilla-León	3,5	1,48	3,5	3	11	4,4
Castilla-La Mancha	2,6	1,22	2,6	3	8	3,7
Aragón	1,0	0,75	1,3	2	2	1,5
Com. Valencia	1,0	0,18	5,2	7	7	1,3
Total	36,6	0,98	44,8	2,8	101	
Extremadura					2	1,9
Murcia					2	1,3
Euskadi-Navarra-Rioja					10	3,1
Cantabria-Asturias					1	0,6
Total 15 CCAA				3,2	116	2,6

Objetivos de crecimiento: Cercanías

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Núcleo (cifras en millones)	2023	Tasa de captación Viajeros de cercanías / hab-año 2023	Viajeros objetivo para alcanzar tasa de captación de la media (Mio)	Objetivo crecimiento 2033	Viajeros 2033
Madrid	230,0	33	230	1,5	345
Barcelona	120,0	19	120	2	240
Valencia	20,0	6	58	3,5	70
Málaga	16,1	19	16	2	32
Bilbao	14,6	18	15	2	29
Sevilla	7,9	8	17	3	24
Asturias	7,3	8	16	3	22
San Sebastián	7,2	14	9	2	14
Cádiz	6,7	7	16	2,5	17
Alicante/Murcia	2,8	1,1	45	6	17
Cantabria	2,2	9	4	2	4
Zaragoza	0,3	0,4	12	7	2
Total	435,3	17	559	1,9	816

Objetivos de crecimiento: Interurbanos

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Servicios Interurbanos	Viajeros 2023	Objetivo crecimiento	Objetivo 2033
Largo recorrido / AV	32,5	300 %	97,5
Media distancia	36,6	317 %	116,0
Cercanías	435,3	188 %	816,5
Nocturnos nacionales	0,0		0,7
Internacionales diurnos	0,7	4110 %	30,0
Internacionales nocturnos	0,0	-	1,8
FGV	75,2	200 %	150,4
FGC Regional	3,5	300 %	10,5
ET	29,2	200 %	58,5
SFM	9,9	200 %	19,8
Total servicio proximidad no urbano	623,0	209 %	1.301,6

Objetivos de crecimiento: Metros

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Metros	Viajeros 2023 (Mio)	Población	Tasa de captación Viajeros metro / hab. año 2023	Viajeros objetivo para alcanzar tasa de captación de la media (Mio)	Objetivo crecimiento en 2033	Objetivo crecimiento 2033 (Mio)
Barcelona TMB	439	2.600.000	169	439	1,5	659
Madrid	662	4.540.647	146	662	2,0	1.325
Barcelona (FGC)	87	3.064.458	29	317	2	131
Bilbao	92	604.357	153	92	2,0	185
Sevilla	20	898.906	23	93	4,6	93
Málaga	14	591.637	23	61	5	63
Palma de Mallorca	?	430.640	4	45	8	16
	1.317	12.730.640	103		1,9	2.470

Objetivos de crecimiento: Tranvías existentes

 Alianza
Ibérica por el
Ferrocarril

Tranvías	Viajeros 2023	Objetivo crecimiento	Objetivo 2033
Zaragoza	33,0	2	66,0
Tenerife	22,7	2	45,4
Barcelona	31,0	3	93,0
Granada	14,2	2	28,4
Sevilla	2,9	2	5,8
Vitoria	10,0	2	20,0
Parla	6,5	1,5	9,8
Madrid	19,0	3	57,0
Murcia	7,4	2	14,8
Bilbao	3,2	3	9,6
Valencia	15,3	2	30,6
Alicante	20,2	3	60,6
Sóller	0,8	1	0,8
Cadiz	2,0	4	8,0
Existentes	188,2	2,4	449,8

Objetivos de crecimiento:
Para todos los ferrocarriles en España

Todos los FFCC	Viajeros 2023	Objetivo crecimiento relativo	Objetivo 2033	Crecimiento absoluto
Interurbanos	623	2,1	1.302	679
Metros	1.317	1,8	2.396	1.079
Tranvías	188	3,3	627	439
Total	2.128	2,0	4.324	2.196

Más viajeros, más trenes, menos emisiones

Objetivos estratégicos de la hoja de ruta 2025-2035

- En áreas urbanas y metropolitanas lograr que el transporte público sea el **modo hegemonic** entre los modos motorizados en ciudades con ferrocarril. Se ha demostrado ¹ que **las ciudades con transporte público ferroviario captan entre un 50% y 350%** que las que sólo tienen bus
- El servicio regional debe salir del pozo del olvido**
- Mantenimiento y modernización de la red:** A inicios de este siglo el gobierno casi olvidó invertir en el mantenimiento de la red convencional. Esta red, base fundamental operativa de las redes de cercanías y regionales, **debe estar en perfectas condiciones** y en los accesos a las grandes ciudades deben **cuadruplicarse vías** y cuando físicamente sea imposible, al menos instalar una **tercera vía**
- Deben asegurarse el funcionamiento de los corredores y su interoperabilidad con Francia (6) y Portugal (7)**
- Recuperar el tren nocturno**
- Impulso al transporte de mercancías**
- Digitalización e innovación**
- Sostenibilidad ambiental:** Electrificar la totalidad de la red, el 35% restante, y dar a conocer que el ferrocarril español, en cualquiera de sus modalidades, es un transporte con emisiones cero y de bajo consumo energético
- Sostenibilidad financiera:** asegurar los recursos, mediante una acción coordinada dirigida por el gobierno central, para que las administraciones responsables puedan implementar lo que se establece en esta hoja de ruta.
- Facilitar la intermodalidad con la bicicleta**