



Conclusiones de cierre de la IV Jornada Ibérica del Ferrocarril. València, 13 de mayo 2026

Se ha celebrado el evento con gran éxito de participación, 140 personas inscritas. Tuvo que cerrarse la inscripción para no desbordar la capacidad de acogida. El evento se estructuró alrededor de cinco mesas de debate con la participación de 17 personas con intervenciones de muy alto nivel. En los próximos días daremos acceso a las presentaciones a las personas registradas. La jornada se transmitió íntegramente por el canal de youtube de la AIF https://www.youtube.com/watch?v=8_c80cXPGow

En el momento de clausura del evento, estas fueron las conclusiones generales leídas

1. El Ferrocarril en España, en el capítulo de transporte regular de viajeros, consta de los servicios de Renfe, SNCF y Trenitalia sobre la red ADIF, los de las cuatro compañías autonómicas con redes propias, los de siete sistemas de metro en seis ciudades y los de quince ciudades con red tranviaria. En total, una treintena de operadores. Además, existen una decena de operadores privados de mercancías sobre la red ADIF y dos autonómicos, FGC y ET, sobre sus propias redes. Destacar que FGC hace compatibles los servicios de metro con los de mercancías sobre la misma vía.
2. La red valenciana regional de transporte ferroviario está constituida por tres redes, la propia de ADIF, sobre la cual discurren diversos servicios; la de FGC, metro y tren suburbano; y dos redes tranviarias, la de València y la de Alacant, esta última tanto en formato de tranvía como de tren-tram. Esta red tiene una gran capacidad potencial de transporte pero resulta inconexa, con falta de frecuencia y en bastantes relaciones, también con falta de material adecuado. Por ello, con pequeñas inversiones la red tiene un gran potencial de crecimiento y de articulación de la movilidad, tanto en el área metropolitana de Valencia, como en en las zonas más densamente pobladas de la comunidad.
3. Un gran debate pendiente en España es cual es el sistema ferroviario que sirve mejor las necesidades de movilidad del territorio y de sus habitantes. El modelo latino, el de España y Francia, basado en servicios punto a punto, o el germánico, el de Alemania, Austria y Suiza, basado en el concepto de red y de grandes nodos de correspondencia.
4. Mucho se debatió en la jornada sobre el corredor mediterráneo por ferrocarril. Hasta hoy sólo se ha oído hablar de infraestructura, pero no de servicio. Uno de los intervinientes alertó sobre los cuellos de botella estructurales que se producirán desde el primer momento de apertura del corredor, una vez concluidas las obras en un breve plazo de tiempo. La inversión realizada es fenomenal pero hay dudas sobre si será capaz de absorber las diversas demandas, de viajeros de corto , medio y largo recorrido y las de los trenes mercantes. En los próximo meses el gobierno español debería dedicar recurso al estudio de esta cuestión.
5. La Alianza Ibérica del Ferrocarril tiene las puertas abiertas a todos los que quieran colaborar con ella. Para ello, hemos creado en los estatutos la figura del socio/colaborador que permitirá a los que se inscriban participar en los debate y la elaboración de documentos de una forma organizada.
6. Se anunció que la V Jornada Ibérica del ferrocarril tendrá lugar en Porto, Portugal.
7. Se agradeció públicamente a a la Escuela de Ingenieros de Caminos de la UPV, a la cátedra Vialobra, y, de forma muy personal, al profesor Pablo Salvador Zuriaga, la organización y acogida del evento.