

IV Encuentro estatal Tren y Clima

Declaración de Valencia

Para adherirse a esta declaración, hazlo a través de este enlace.

Valencia, 8 de junio de 2025

El IV Encuentro estatal «Tren y Clima», organizado por la Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible, en colaboración con la Alianza por el Clima, se ha celebrado en la ciudad de Valencia, durante los días 6, 7 y 8 de junio de 2025, concluyendo con la Declaración de Valencia.

Bajo el eslogan «Por un tren que vertebre el territorio y enfríe el planeta», este es el documento que recoge las principales propuestas, fruto del programa de trabajo, las inquietudes, el debate y la reflexión de las plataformas territoriales y organizaciones participantes.

La iniciativa de realizar el encuentro en Valencia, surgió ante la necesidad de conocer la situación del transporte público colectivo, en las Comarcas de la provincia de Valencia, tras haber sufrido las inundaciones provocadas por la DANA del 29 de octubre de 2024. Los daños en las infraestructuras para el transporte están teniendo sus repercusiones en la vida actual y futura de las personas que habitan en los territorios afectados.

En el Encuentro hemos reflexionando sobre el aspecto social del transporte para que se cumpla la función del sistema multimodal de promover la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y relaciones con las demás personas, con la mínima movilidad. También hemos adaptado la actividad de las plataformas ciudadanas por el tren a la nueva situación de la emergencia climática, a las nuevas políticas ferroviarias de la Unión Europea, a la nueva perspectiva del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del Gobierno de España y a las diferentes realidades sociales y políticas en la Comisión Europea, en los gobiernos autonómicos, provinciales y municipales.

Hemos abordado el concepto integral de la sostenibilidad, que incluye tres ámbitos de actuación: ambiental, social y de gobernanza, de forma alineada con el concepto manejado por los especialistas en la materia, públicos y privados.

El balance del punto de partida. El diagnóstico de la situación.

Desde el Encuentro de Salamanca celebrado en el año 2000 hasta la actualidad, se han ido generando diferentes coordinadoras estatales de las plataformas ciudadanas por el tren público, social y sostenible. La primera de ellas nació justamente en la ciudad de Valencia el año 2003 y la actual se constituyó en el Encuentro de Avilés celebrado en el año 2017.

Partiendo del diagnóstico de la situación, hemos realizado un balance de los 25 años de lucha de las plataformas ciudadanas en la defensa del tren público, social y sostenible. En este análisis hemos observado que, durante las últimas tres décadas, la red ferroviaria convencional, la que realmente da servicio a los municipios y territorios, ha sufrido el desmantelamiento y abandono de una política centrada casi exclusivamente en la Alta Velocidad.

Así se desprende al revisar las inversiones realizadas por los diferentes gobiernos centrales desde 1992 hasta la actualidad. En este sentido, llama la atención el reparto tan poco equitativo de los Fondos Europeos «Next Generation» otorgados a España en 2023, para inversiones en infraestructuras de transporte, dado que de los 24.200 M€, tan sólo se han asignado 700 millones al ferrocarril convencional, mientras que el AVE se lleva 23.500 M€, es decir, el 97% del presupuesto para las inversiones.

Pero las cifras resultan contradictorias, si tenemos en cuenta la información publicada por el Instituto Español de Estadística (INE), en julio de 2024 del total de viajes efectuados en tren, el 92% se hicieron en trenes de proximidad, (81% en trenes de cercanías y 11 % en trenes regionales), y el 8% restante en trenes de grandes distancias, donde representaron un 6% los «trenes AVE». A pesar de esta abrumadora diferencia en intensidad de uso del servicio, el ferrocarril convencional, solo recibe las migajas del presupuesto durante las décadas estudiadas. El tren de cercanías es el medio de transporte que utiliza la gente que no tiene otra opción, al disponer de pocos ingresos, mientras que el tren de alta velocidad lo cogen personas con mayor nivel de renta.

No nos resignamos, ante la evidente estrategia para desmantelar el tren de cercanías, o media distancia, en favor del transporte por carretera y el tren de alta velocidad. Este modelo de movilidad no es justo y sostenible por incrementar la desigualdad territorial, el aislamiento socioeconómico de los municipios y la dependencia del vehículo privado de decenas de miles de personas como consecuencia del progresivo deterioro y desaparición de infraestructuras y servicios ferroviarios. Además de no contribuir a frenar el cambio climático, al aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Los retos de las reivindicaciones históricas, más la DANA

Todas las Plataformas y asociaciones integradas en la Coordinadora, al revisar el mapa del déficit que sufren decenas de municipios del Estado español, desde el oeste peninsular, ubicados en la denominada Ruta de la Plata, la línea que recorre toda la cornisa cantábrica, entre Bilbao y Ferrol, entre Hellín y Cartagena, la línea Tarancón-Utiel, dejando aislado el municipio de Camporrobles que hace de frontera con Cuenca, junto a las incertidumbres del Corredor Mediterráneo entre Antequera, Granada y Almería. Tras el debate, se llegó a la conclusión que todos los pueblos afectados comparten el mismo problema.

Denunciamos la falta de inversión y mala gestión de los servicios de Cercanías de RENFE. Esto se refleja en los mayores tiempos de viaje, menores frecuencias, habituales retrasos y averías, la capacidad de los trenes, los convoyes viejos, la falta de maquinistas y personal, cierre de estaciones y servicios asociados. Todas estas afectaciones e incidencias, impiden

llegar a tiempo al trabajo, a citas médicas y a la universidad, generando estrés en las personas usuarias.

Si en condiciones normales los servicios públicos que se prestan son deficitarios, ante una catástrofe como la sucedida en Valencia por la DANA, donde la línea C3 se ha visto completamente afectada, se han reducido aún más, dejándola sin servicios, dándose la circunstancia que el transporte alternativo en bus tampoco funciona bien.

Por todo ello, seguimos reclamando la recuperación de líneas de cercanías y regionales; la inversión en servicios ferroviarios nocturnos que conecten puntos de la península entre sí, y de ésta con Europa; el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril; la mejora de la accesibilidad universal a los trenes; o la puesta en marcha de medidas que permitan una intermodalidad real, empezando por poder meter la bicicleta en todos los convoyes y aparcamientos seguros en las estaciones.

Dado el incremento exponencial del consumo de energía para el transporte de personas y mercancías, otra medida por la que apostamos y reclamamos, para combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire, es la electrificación del tren.

La falta de políticas de movilidad laboral, hace que se incremente el uso del coche privado para llegar al trabajo. Este tipo de movilidad tradicional tiene impactos negativos como los accidentes de tráfico «in itinere» que se han convertido en una de las principales causas de accidentes laborales; la exclusión social, expulsando del mercado laboral a quienes no tienen acceso al coche; la creciente congestión del tráfico que hace aumentar el tiempo dedicado a los desplazamientos en las horas punta, dificultan la conciliación de la vida laboral y personal; el incremento de los costes directos por el uso y tenencia del automóvil mermando el salario. Además de las emisiones de GEI, la contaminación acústica y la ocupación del espacio público.

Todas estas reivindicaciones de la Coordinadora Estatal, las hacemos con la legitimidad que nos otorgan las organizaciones y asociaciones de la sociedad civil, al representar con nuestras demandas a cientos de miles de personas que reclaman un transporte ferroviario público, social y sostenible. Y con la fuerza que nos proporciona reclamar unidas y con voz firme.

Nuevas oportunidades y desafíos para las plataformas ciudadanas por el tren

Para orientar las estrategias y actividades de las plataformas ciudadanas por el Tren Público, Social y Sostenible nos hemos basado en tres pilares fundamentales: las nuevas políticas ferroviarias de la Unión Europea, el nuevo Plan Director de Sostenibilidad de Renfe, y la nueva situación de emergencia climática.

En el debate, al ser de interés común, hemos coincidido en que la promoción de una red integrada y accesible de transporte ferroviario público, social y sostenible debe ser una de las prioridades de las Administraciones Públicas.

Hemos hecho hincapié en la necesidad de adaptar los proyectos de la red de transporte ferroviario a las características específicas de cada territorio, contando siempre con la participación de la sociedad civil a través de sus organizaciones sociales, ecologistas, sindicales, vecinales, de consumidoras, etc., representantes de los lugares mencionados, en los procesos de diseño y ejecución de las nuevas políticas de transporte y movilidad.

a) Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

La Unión Europea está dando pasos decididos hacia un sistema multimodal de transporte con mayor presencia del tren, pues la UE pretende alcanzar la neutralidad climática en 2050, es decir, que las emisiones de GEI sean iguales a la absorción natural de dichos gases por bosques, agua del mar y demás sumideros de CO2. Para lograr ese objetivo, es preciso reducir en un 90% las emisiones del transporte desde ahora hasta el 2050, lo que implica conseguir que el 75% del transporte interior de mercancías, que ahora se realiza por carretera, pase al tren. Igualmente, habrá que reducir significativamente el transporte aéreo, así como mejorar sensiblemente los servicios de transporte público colectivo en zonas urbanas y metropolitanas.

Entre otras consideraciones, el mencionado Reglamento establece que la velocidad máxima de 200 km/h es la alta velocidad europea y se impulsa la red básica ampliada ferroviaria transeuropea, que se establecerá en 2033 y se pondrá en servicio en 2040.

b) Fondo Social para el Clima 2026-2032 y Plan Social para el Clima.

El Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023, es el que establece el Fondo Social para el Clima y su correspondiente Plan Social para el Clima, que cada Estado miembro deberá presentar a la Comisión Europea. En el Estado español, ha sido el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) el encargado de iniciar los trámites para su puesta en marcha, en febrero de 2025.

El objetivo del Fondo Social para el Clima es contribuir a una transición socialmente justa hacia la neutralidad climática, atendiendo a las repercusiones sociales que se generan con la inclusión de las emisiones de GEI del transporte por carretera en el «impuesto al carbono».

Las medidas e inversiones financiadas por el Fondo beneficiarán a las personas usuarias del transporte que sean vulnerables, en particular a quienes estén en situación de pobreza de transporte. Una persona es considerada pobre en transporte, si su capacidad para satisfacer sus necesidades y actividades diarias está limitada por factores como: los bajos ingresos, los elevados gastos de combustible o la falta de opciones de transporte público, baja frecuencia de servicios, accesibilidad inadecuada, altos costos de transporte, mucho tiempo dedicado al desplazamiento, condiciones de viaje inadecuadas.

La pobreza de transporte está muy presente en el mundo rural, donde los problemas de disponibilidad y asequibilidad son muy pronunciados, pero también se observan dificultades significativas en las zonas periféricas urbanas. Afecta especialmente a los grupos más vulnerables que encuentran barreras significativas para acceder a oportunidades laborales, educativas y de salud debido a enfrentarse habitualmente a un transporte inaccesible.

c) El nuevo Plan Director de Sostenibilidad de Renfe.

El nuevo Plan Director de Sostenibilidad refuerza la vocación de servicio público de Renfe y tiene como objetivo consolidar a Renfe como operador líder de la movilidad sostenible, impulsando el desarrollo social, económico y medioambiental para un futuro más verde y equitativo, conectando personas y territorios de forma inclusiva y responsable.

El plan se estructura en 211 acciones concretas, centradas en tres ejes:

- Ambiental, con el objetivo de alcanzar la neutralidad en carbono.
- Social, fomentando un entorno laboral inclusivo, seguro y saludable.
- Gobernanza, destacando la gestión ética y transparente.

d) Emergencia por el cambio climático.

La catástrofe producida por el fenómeno meteorológico de la DANA del 29 de octubre de 2024 ha puesto de manifiesto la importancia de tener una ordenación del territorio sostenible.

Además de los daños personales, familiares y empresariales, se ha visto cómo la construcción de viviendas por el boom inmobiliario, la multitud de polígonos industriales, áreas comerciales, urbanizaciones, infraestructuras de carreteras, puentes y vías del tren sobre los terrenos inundables de huerta, tiene el riesgo del efecto boomerang.

Entre otros aspectos, se ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad de la infraestructura para el transporte ferroviario y por carretera frente al cambio climático.

Lo que venimos impulsando desde las plataformas del País Valenciano, integradas en la Coordinadora Estatal, es el desarrollo de infraestructuras ferroviarias ecológicas, sostenibles y resistentes al cambio climático, con la incorporación de nuevas tecnologías de sistemas de electrificación de las líneas destinadas a descarbonizar el tren.

Con estas medidas se reducen los efectos negativos, tanto para la salud de la ciudadanía, que vive en torno a la red, por la contaminación atmosférica y acústica, como para el medio ambiente al reducir la degradación de los ecosistemas, protegiendo la infraestructura verde y la biodiversidad.

Principales puntos de la Declaración de Valencia

El principal objetivo de la reunión consistió en hacer avanzar la agenda mediante la identificación de los principios y vías fundamentales que contribuyen a la acción en pro de la defensa de un tren público, social y sostenible.

La Declaración de Valencia perfila la necesidad de potenciar el nuevo modelo de movilidad de transporte sostenible, involucrando a todos los protagonistas implicados en el proceso: la administración (estatal, autonómica y local), los técnicos y técnicas de las instituciones implicadas y las organizaciones sociales, ecologistas, sindicales, vecinales y de consumidoras que están en los territorios afectados.

Valores y principios de actuación

Apoyamos plenamente los principios y las acciones de la nueva política europea para alcanzar la neutralidad climática, al dar prioridad estratégica al sistema multimodal de transporte, con mayor presencia del tren convencional, que es el que contribuye a una transición socialmente justa y sostenible.

Reconocemos el valor y la contribución del nuevo Plan Director de Sostenibilidad de Renfe, al reforzar su vocación de servicio público y comprometido con la movilidad sostenible, impulsando el desarrollo social, económico y medioambiental, conectando personas y territorios de forma inclusiva y responsable.

Como organizaciones de la sociedad civil, aspiramos a tener mayor participación en la formulación de políticas, en la elaboración de los planes estratégicos y en las evaluaciones medioambientales de planes y proyectos de contratación pública, en relación al concepto integral de sostenibilidad del que partimos. Además de la transparencia en la gobernanza y la rendición de cuentas.

Somos conscientes de la importancia del papel fundamental y la labor sinérgica de las plataformas y organizaciones ciudadanas en defensa del ferrocarril, integradas en la Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible.

Compromisos

La defensa de la infraestructura pública para el transporte ferroviario y su gestión deben ser llevadas por empresas públicas como: Renfe, Euskotren, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Metro de Madrid, Tran-Tren de la Bahía de Cádiz, o Tranvía de Zaragoza.

Nos amparamos en el marco legal europeo de Obligación de Servicio Público (OSP), que obliga a un operador ferroviario a prestar servicios que no serían rentables en condiciones de mercado, pero que se consideran esenciales para garantizar la cohesión territorial, la accesibilidad y la equidad social. En España, las OSP se aplican principalmente a servicios de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico, gestionados por Renfe Viajeros mediante un contrato con el Estado.

Frenar la despoblación de la España rural vaciada, ofreciendo las mismas oportunidades de transporte que al resto de municipios urbanos, garantizando la accesibilidad para las personas usuarias y satisfaciendo sus necesidades de movilidad y transporte, teniendo en cuenta, en particular, las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, incluidas las personas con discapacidad o con movilidad reducida.

Reivindicar la igualdad e inclusión de la perspectiva de género en el centro de las políticas de transporte y movilidad en dos líneas diferenciadas, tanto como usurarias del transporte público, como por la desigual participación de mujeres y hombres en el sector profesional del transporte y la movilidad.

Para luchar contra el cambio climático y reducir la contaminación, apostamos por el billete único con tarifas asequibles y equitativas en el transporte público. Como factor clave, para que el sistema multimodal de transporte cumpla con su papel social y sostenible, favoreciendo el uso de medios de transporte más ecológicos, como ir andando, en bicicleta, en tren, y el autobús, que garanticen la equidad y el acceso en áreas rurales.

La exigencia de la garantía de niveles altos de seguridad, protección y calidad en la red ferroviaria, en lo relativo a la calidad de los servicios para todas las personas usuarias, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías interoperable.

Alianzas y campañas

Es fundamental la creación de alianzas sólidas que reconozcan los intereses mutuos y compartir metas; trabajar con un espíritu de colaboración, intercambiando experiencias y soluciones, difundiendo información para alentar a nuevas organizaciones a movilizarse, a

sumar fuerzas para reclamar con voz firme el restablecimiento del tren convencional en cada territorio. Además de convertirse en signatarios de la Declaración de Valencia, para alcanzar los objetivos lo antes posible.

La Coordinadora Estatal, en colaboración con la Alianza por el Clima, promoverá campañas y una amplia gama de actividades, para promover una conciencia ciudadana ecosocial con los siguientes objetivos:

- Visibilizar al ferrocarril como modo de transporte eficiente y sostenible capaz de unir en sus reivindicaciones a los diferentes colectivos ferroviarios, sociales, climáticos y sindicales que defienden el desarrollo de los territorios y la lucha contra la emergencia climática.

- Relacionar el sistema de transporte público con el acceso a otros derechos fundamentales, como la educación, el trabajo, la sanidad o la vivienda; además de ayudar a mitigar las desigualdades y a aumentar la resiliencia de nuestras ciudades y pueblos, con perspectiva de género.

- Involucrar a los movimientos sociales, ecologistas y sindicales para actuar frente al cambio climático, fomentando el cambio de hábitos en materia de transporte y prácticas insostenibles.

- Difundir información sobre el cambio climático, que sea veraz, con base científica, clara, pedagógica y accesible, contrarrestando la difusión de información falsa.

- Promover la Declaración de Valencia de junio de 2025 en los foros locales, autonómicos, estatales e internacionales competentes, solicitando la máxima adhesión.

La educación ciudadana ecosocial requiere una toma de conciencia, por parte de los diferentes actores sociales, para abordar los desafíos que plantea la triple crisis planetaria (cambio climático, pérdida de naturaleza y biodiversidad, y contaminación). Es fundamental que se comprenda la interconexión entre el bienestar humano y el medio ambiente, también la necesidad de estrategias de manejo y prevención.

Además de un compromiso firme de transformación en los distintos ámbitos, reforzando la conducta crítica y participativa de la población a nivel local, al ser el lugar donde las personas viven y trabajan, donde se realizan actividades y se construye el desarrollo comunitario sostenible en el territorio.

La Declaración de Valencia recoge el compromiso de trabajar hacia un modelo de transporte público, social y sostenible. Hacemos un llamamiento a todos los niveles de gobierno (estatal, autonómico y local), para que en consonancia con las políticas europeas se adopten medidas concretas para promover una red integrada y accesible de transporte, que debe ser una de las prioridades de las administraciones públicas. Por eso, la Declaración de Valencia hace hincapié en la necesidad de adaptar las soluciones de movilidad a las características específicas de cada contexto, contando siempre con la participación de sus habitantes para los procesos de diseño y ejecución de nuevas políticas.

Plataformas, organizaciones y personas adheridas a la Declaración de Valencia:

Plataforma por el tren en Castilla la Mancha

Intersindical Valenciana

Ecologistas en Acción

Col·lectiu 8 de Març d´Alcoi

Asociación en Defensa de los montes de La Concordia

Plataforma del País Valencià per un Tren Públic, Social i Sostenible.

Grupo Ecolologista Sagarrak

Plataforma 'Salvem el Tren' de l'Alcoià - el Comtat

Ecologistas en Acción Cantabria

Esquerra Unida del País Valenciano (EUPV)

Sindicato ferroviario de León

La Ribera en Bici-Ecologistes en Acció

Asociación Española de Educación Ambiental

ATTAC País Valencià

Tren a Camporrobles

Asociación Cultural Serratilla

Iaioflautas Valencia

Coordinadora Valenciana por la Ubicació Racional de les Energies Renovables

Plataforma por un Nuevo Modelo Energético

Col·lectiu Soterranya

Asociación por Utiel-Requena Sostenible

Colla Ecologista La Carrasca - Ecologistes en Acció d'Alcoi

Esquerra Republicana del País Valencià

Tren a Camporrobles

Asturies pol Clima (ApC)

Comisiones Obreras (CCOO)

Federación d'Associacions Veïnals Silvel.la de Xirivella