



**A/a: Oscar Puente Santiago**

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible



Madrid, 26 de septiembre de 2025

Desde el Sindicato del Sector Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo (SFF-CGT), nos dirigimos a usted para trasladarle la profunda preocupación que compartimos las personas trabajadoras y usuarios y usuarias acerca de la situación actual del sector ferroviario en España:

## **1. SITUACIÓN DEL FERROCARRIL**

El proceso de liberalización ferroviaria, lejos de consolidar un modelo estable y eficiente, ha derivado en una dinámica de competencia descontrolada que amenaza la sostenibilidad del sistema. La denominada “guerra de precios” está poniendo en riesgo no solo la viabilidad económica de las empresas, sino también la calidad y la seguridad del servicio.

Con este panorama, tanto los operadores como la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) han reclamado de forma reiterada una rebaja de dichos cánones como vía para compensar las pérdidas derivadas de esta competencia feroz. El resultado de estas políticas es una paradoja, las pérdidas de los operadores privados quieren que sean compensadas con una reducción de los ingresos que se destinan al mantenimiento de la infraestructura. La conclusión es que la liberalización nos ha llevado, en definitiva, de un esquema que convierte un derecho ciudadano a un negocio inviable y frágil, cargando los riesgos sobre la plantilla y mermando el erario público.

Pero la liberalización no es lo único que amenaza las condiciones del ferrocarril. La externalización y subcontratación de servicios esenciales en el sector ferroviario está generando un deterioro evidente en la calidad del servicio que recibe la ciudadanía.

Resulta inaceptable que recursos públicos destinados a garantizar un servicio ferroviario de calidad terminen en manos de contratistas y multinacionales que priorizan la maximización de beneficios sobre la seguridad y el interés general. Este modelo, lejos de fortalecer al ferrocarril



como servicio a la ciudadanía, lo somete a una lógica de precariedad estructural que compromete su fiabilidad y su función social.

Por si esto no fuera poco, la infraestructura ferroviaria española atraviesa un momento crítico. A pesar de que en los últimos años Adif ha recibido miles de millones de euros en fondos públicos —más que ningún otro organismo del sector—, y que estos recursos se han orientado mayoritariamente a la Alta Velocidad, la falta de mantenimiento preventivo, unida a la obsolescencia de los sistemas de señalización, telecomunicaciones e informática, está provocando fallos críticos que impactan directamente en la seguridad y en la regularidad del servicio. La exposición creciente a fenómenos climáticos extremos o a actos de vandalismo agrava esta vulnerabilidad, generando desconfianza entre los usuarios y usuarias y debilitando la imagen del ferrocarril como un medio seguro y eficiente.

Las políticas de liberalización, externalización masiva de tareas y abandono del mantenimiento están comprometiendo de manera alarmante la seguridad ferroviaria. En el año 2024 se registraron más de 12.000 incidencias en la red ferroviaria, lo que supone un incremento del 25,4% respecto a ejercicios anteriores. A ello se suma un deterioro de la puntualidad en Cercanías y Media Distancia, con consecuencias directas para miles de usuarios y usuarias que dependen de estos servicios a diario. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), durante ese mismo año se contabilizaron 81 accidentes, 20 descarrilamientos y 21 incidentes en pasos a nivel. Estas cifras, lejos de ser asumibles, configuran un panorama que no puede ser considerado normal ni tolerable en un sistema de transporte que debe ser sinónimo de seguridad y confianza.

A nivel estructural, la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido un fracaso. El SFF-CGT defendemos una inversión pública decidida para incrementar el reducido 4% de mercancías que actualmente se transportan por ferrocarril. Se debe invertir en modernizar la infraestructura, conectar puertos y terminales ferroviarias de cargas, modernizar el material rodante, implementar tecnologías que optimicen la eficiencia y la sostenibilidad, con el medio ambiente. Privatizar el Sector, no representa una solución real al problema.

## OSP

Con esta grave situación, en un futuro cercano tendremos que enfrentarnos a la liberalización de las Obligaciones de Servicio Público (OSP), que representan la esencia del ferrocarril como servicio social y constituyen la garantía de que el tren llegue a todos los territorios, de que ninguna comarca quede aislada y de que el derecho a la movilidad no dependa de criterios de rentabilidad empresarial.

La aplicación de una lógica de mercado a las OSP conducirá inevitablemente, viendo la lógica de la liberalización de la alta velocidad, al recorte de servicios, al abandono de líneas con menor



demanda y al deterioro de la calidad. La experiencia en otros sectores privatizados demuestra que una vez que se introducen mecanismos competitivos en servicios esenciales, los compromisos sociales desaparecen y se imponen criterios estrictamente mercantiles.

A este riesgo se suma el proceso de traspaso de competencias ferroviarias a las Comunidades Autónomas. Aunque la gestión de proximidad puede en algunos casos mejorar la adecuación del servicio a las necesidades territoriales, sin una planificación rigurosa, una financiación suficiente y la garantía de titularidad pública, este modelo puede derivar en fragmentación, desigualdades territoriales y privatización encubierta, lo contrario sería consolidar un esquema de descomposición del ferrocarril público, con diferencias sustanciales entre territorios y pérdida de coherencia en la red estatal. Tenemos ejemplos cercanos en el Reino Unido del fracaso de privatizar y fragmentar, el servicio público ferroviario.

Por ello, consideramos imprescindible que las OSP mantengan su gestión pública y centralizada, y que se asegure siempre la financiación adecuada que permita mantener la calidad y la universalidad del servicio ferroviario en todo el Estado.

## 2. CONDICIONES LABORALES

La liberalización y la externalización de los servicios esenciales en el sector ferroviario está generando un deterioro evidente de las condiciones laborales de quienes los prestan.

Esta dinámica ha fragmentado el tejido laboral ferroviario en múltiples empresas y subcontratas, con convenios dispares, alta rotación de personal y ausencia de condiciones homogéneas. El resultado es un incremento de incidencias, retrasos y desigualdades en el trato a los usuarios y usuarias.

La precarización de estas plantillas no solo supone una injusticia laboral, sino que repercute directamente en la seguridad ferroviaria. Personal con escasa formación, sometido a cargas de trabajo excesivas o a contratos de corta duración, asume tareas críticas para la operativa y la fiabilidad del sistema. La rotación constante ligada a cada licitación implica que, con cada contrato, se pierde experiencia acumulada y se debilita la capacidad de respuesta ante emergencias.

El marco de la negociación colectiva en el sector ferroviario atraviesa un momento de gran dificultad. La presión por reducir costes se traduce en la parálisis en la negociación de los convenios colectivos, que en algunos casos, hay personas que rozan el salario mínimo interprofesional, con condiciones cada vez más flexibles y precarias que deterioran la estabilidad de las plantillas y fomentan desigualdades entre personas trabajadoras que realizan funciones similares bajo distintos empleadores.



En las empresas públicas la falta de aprobación de los Presupuestos Generales del Estado ha bloqueado durante meses la negociación colectiva y aplicación de mejoras en los convenios colectivos. Ello ha provocado una pérdida de poder adquisitivo arrastrado y la paralización de multitud de aspectos que quedan sometidos a la aprobación del Ministerio de Hacienda.

Esta ralentización injustificada en la adaptación de las condiciones laborales a las nuevas realidades del sector, están generando frustración en las plantillas y retrasando avances imprescindibles en materias como jornada, salud laboral o conciliación.

Las jornadas lejos de adaptarse a los nuevos tiempos y reducirse ven como constantemente se alargan hasta las 10, 12, 16 o incluso 24 horas como consecuencia de la infinidad de incidencias que soportan las personas trabajadoras del sector. Ante esta situación entendemos mas que necesario abordar una adaptación del RD 1561/1995 de jornadas especiales.

El aumento de los actos vandálicos y las agresiones al personal ferroviario son un reflejo adicional de la insuficiente protección de quienes trabajan y viajan en el sistema. A ello se suma la falta de protocolos homogéneos y de dotaciones mínimas de personal a bordo de los trenes. A diferencia del transporte aéreo, el ferrocarril carece de un marco común entre administradores de infraestructura, operadores y empresas subcontratadas que garantice una respuesta eficaz y coordinada ante emergencias o incidencias graves. Igualmente le recordamos, que existían compromisos anteriores, de estudiar cambios legales, para dotar a determinado personal ferroviario, la consideración de agentes de la autoridad.

La restauración de la seguridad ferroviaria como prioridad absoluta exige reforzar plantillas, recuperar tareas externalizadas, establecer protocolos comunes de actuación y destinar recursos suficientes al mantenimiento y a la prevención. La confianza de la ciudadanía en el ferrocarril depende directamente de ello.

**Por todo lo expuesto, desde el Sindicato del Sector Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo (SFF-CGT) consideramos urgente un replanteamiento del modelo ferroviario en España.** La liberalización sin control, la precarización derivada de la externalización, el abandono de la red convencional, la inseguridad creciente y la amenaza de privatizar las Obligaciones de Servicio Público constituyen un escenario incompatible con la defensa del ferrocarril como servicio público y social.

El ferrocarril no puede seguir siendo tratado como una mercancía o un simple nicho de mercado. Se trata de un servicio esencial que garantiza la vertebración territorial, el derecho a la movilidad de la ciudadanía y una apuesta estratégica para la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático. En este sentido, proponemos que se establezca como criterio central de la operación ferroviaria la sostenibilidad ambiental y la rentabilidad social, priorizando el beneficio colectivo por encima de los márgenes económicos. Consideramos



igualmente imprescindible que el ferrocarril sea gestionado bajo parámetros de utilidad pública y no desde la lógica de la rentabilidad empresarial, incorporando la valoración de los costes externos evitados como parte del balance real del servicio.

Asimismo, planteamos como ejes irrenunciables el fortalecimiento de la investigación y desarrollo tecnológico propios para reducir la dependencia de las multinacionales del sector y reforzar la capacidad industrial del país; la reversión progresiva de la privatización ferroviaria, recuperando para la gestión pública directa todos aquellos servicios esenciales que han sido externalizados o mercantilizados.

En cuanto a las condiciones laborales es necesaria una homogeneización de estas y de las normativas del conjunto de empresas operadoras, mediante una regulación que garantice mínimos comunes de derechos laborales y salariales e impida el uso de la precariedad como herramienta de competencia empresarial; abordar una revisión de normativa obsoleta como puede ser el RD 1561/1995 de Jornadas especiales; ampliar a más allá de 2026 los Planes de Empleo de las empresas públicas que permita la paulatina internalización de cargas de trabajo; dotarnos de un protocolo común de seguridad que abarque a todos los actores del sector que garantice una respuesta coordinada y segura y un mínimo de personal a bordo de los trenes que permita una mejor respuesta ante una incidencia.

**Por todo ello, le solicitamos formalmente la convocatoria de una reunión entre este Ministerio y el SFF-CGT**, en la que podamos debatir y establecer soluciones que garanticen el futuro de un ferrocarril público, social, seguro y de calidad y las condiciones laborales de las personas que prestan servicio en el sector.

Atentamente,

**Noelia Martín Sanguino**  
Secretaria General SFF-CGT