A/a: **Pedro M Lekuona García**
Director Agencia Estatal Seguridad Ferroviaria



Asunto: Denuncia formal de hechos que pueden revelar un riesgo grave para la seguridad operacional ferroviaria y solicitud de actuaciones urgentes de supervisión y medidas temporales.

D.ª **Noelia Martín Sanguino**, en representación del **Sindicato del Sector Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo (SFF-CGT)**, con domicilio a efectos de notificaciones en **Avenida Ciudad de Barcelona 10, Sótano 2, Madrid**, comparece ante esa Agencia y

EXPONE

Primero. Objeto y alcance de la comunicación

El SFF-CGT pone formalmente en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una serie de hechos, advertencias y antecedentes que, valorados conjuntamente, justifican que se examine con urgencia si existen riesgos actuales para la seguridad operacional ferroviaria y si las medidas implantadas por los agentes del sistema son suficientes y eficaces.

Solicitamos que la AESF ejerza las facultades de supervisión e inspección que le atribuye la normativa ferroviaria y valore la adopción de medidas temporales de seguridad, incluida la restricción o suspensión de actividades, si aprecia los preceptos legalmente exigidos.

Esta comunicación **no pretende sustituir ni interferir en la investigación técnica del accidente de Urda**, que corresponde a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (AITAT). Su objeto es distinto: poner en conocimiento de la autoridad de seguridad la información disponible y solicitar una actuación preventiva dentro de sus propias competencias, sin esperar a que concluya una investigación técnica cuyo objeto y calendario son diferentes.

Segundo. Información preliminar de la AITAT sobre el accidente de Urda

La nota informativa de la AITAT sobre las primeras 24 horas de investigación recoge que la situación de riesgo se inició con una avería del sistema LZB y que, a partir de ese momento, los trenes pasaron a circular al amparo del Bloqueo de Señalización Lateral. Para gestionar la situación, el CRC y los maquinistas intercambiaron información e instrucciones mediante telefonemas.

La AITAT indica que una posible cadena de averías, instrucciones y acciones habría podido conducir a la colisión sin que actuaran las barreras mitigadoras necesarias. También señala que la investigación debe analizar las averías del LZB y los factores ambientales, organizativos y procedimentales que pudieron mitigar o agravar los fallos. La propia autoridad investigadora advierte que la investigación se encuentra en fase inicial y que no procede anticipar conclusiones.

Para el SFF-CGT la información preliminar disponible describe una situación en la que concurrieron una avería técnica, la gestión de la circulación en condiciones degradadas, comunicaciones operativas y la posible falta de eficacia de las barreras de seguridad. Estos elementos requieren, además de su análisis por la AITAT, una valoración preventiva por parte de la AESF.

Tercero. Advertencias previas sobre los CRC y sus condiciones de trabajo

El SFF-CGT ya trasladó a ADIF, mediante escrito de **17 de febrero de 2026**, su preocupación por el aumento de la carga mental en los CRC tras los accidentes de Adamuz y Gélida y por las consecuencias de las limitaciones temporales de velocidad y de las comunicaciones adicionales asociadas a las incidencias y trabajos. En aquel escrito se solicitó actualizar las evaluaciones de riesgos psicosociales y se propusieron medidas sobre pausas, suficiencia de personal, formación y rotación por los puestos de CTC.

El **11 de marzo de 2026**, al formular alegaciones a la planificación de la actividad preventiva de ADIF para ese año, el SFF-CGT volvió a señalar que las evaluaciones de primer nivel podían no reflejar adecuadamente las particularidades de los puestos y pidió evaluaciones psicosociales especializadas cuando lo solicitaran las personas delegadas de prevención o de personal. Se identificaron expresamente los CRC de Madrid y Barcelona entre aquellos en los que debía ampliarse la evaluación, y se advirtió de la necesidad de reforzar las inspecciones, el seguimiento de los planes de acción y la resolución efectiva de las medidas preventivas.

El **27 de octubre de 2026**, el SFF-CGT trasladó de nuevo a ADIF que la problemática persistía y recordó que la empresa había calificado la situación expuesta en febrero como coyuntural y vinculada a los accidentes de aquellas fechas. En esa comunicación se describen preocupaciones sobre la estabilidad de las plantillas, la experiencia, la asignación de puestos de distinta dificultad, la organización del trabajo y la presión que pueden generar determinadas prácticas disciplinarias.

Estos antecedentes acreditan que la preocupación sobre la organización y las condiciones de trabajo en los CRC **no surge después del accidente de Urda**. Fue comunicada con anterioridad y reiterada a ADIF a lo largo de 2026. El SFF-CGT solicita que la AESF tenga en cuenta estas advertencias al supervisar si los sistemas de gestión de seguridad identifican y controlan adecuadamente los riesgos relacionados con la operación ferroviaria.

Cuarto. Advertencias trasladadas a las Administraciones y al Parlamento

El **6 de mayo de 2025**, este Sindicato se dirigió formalmente al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con copia a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), solicitando la regulación de un protocolo común de actuación ante emergencias, dotaciones mínimas de personal a bordo, formación específica y medios materiales adecuados.

El **26 de septiembre de 2025**, el SFF-CGT trasladó al Ministerio de Transportes su preocupación por la evolución del sistema ferroviario, incluyendo advertencias sobre incidencias, mantenimiento preventivo, obsolescencia de sistemas, seguridad y condiciones de prestación del servicio. El escrito fue remitido también a los grupos parlamentarios que integraban la Comisión de Transportes del Congreso durante la legislatura.

El **14 de octubre de 2025**, el SFF-CGT trasladó al Ministerio de Trabajo la relación entre la evolución del modelo ferroviario, la fragmentación de las actividades, las condiciones laborales, la seguridad y la necesidad de revisar los riesgos asociados a la actividad. También esta comunicación fue remitida a los grupos parlamentarios de la Comisión de Transportes.

El **18 de mayo de 2026**, el SFF-CGT presentó una propuesta de modificación del artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, dirigida a establecer una regulación más precisa de los tiempos máximos de actividad del personal responsable de circulación, las pausas efectivas y la toma y deje del servicio. Esta iniciativa responde a la necesidad de prevenir la fatiga, la sobrecarga mental y los riesgos asociados a la atención sostenida, especialmente en puestos sometidos a elevada densidad de tráfico, incidencias o situaciones degradadas. Sin perjuicio de las competencias normativas de la Administración, corresponde a Adif adoptar las medidas organizativas y preventivas necesarias para garantizar que estas actividades se desarrollen en condiciones compatibles con la seguridad ferroviaria.

Estos escritos se aportan como antecedentes que muestran que las preocupaciones sobre la seguridad y las condiciones del sistema ferroviario habían sido trasladadas formalmente a las Administraciones competentes y a los representantes parlamentarios con anterioridad al accidente.

Quinto. Competencias de la AESF

El artículo 4.2 del Real Decreto 929/2020 atribuye a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructuras la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de los riesgos correspondientes a su ámbito. El apartado 4 del mismo artículo establece que los agentes que conozcan riesgos relacionados con defectos o averías técnicas deben adoptar medidas correctoras e informar a las demás partes implicadas.

El artículo 13 del Real Decreto 929/2020 exige que los sistemas de gestión de la seguridad incluyan procedimientos para determinar y evaluar riesgos, controlar los derivados de cambios en las condiciones de funcionamiento, considerar la interfaz entre persona, máquina y organización e investigar incidentes para adoptar medidas preventivas.

El artículo 19 regula la supervisión de las autorizaciones de seguridad. Su apartado 4 dispone que, **cuando la AESF detecte un riesgo grave para la seguridad**, puede establecer o requerir medidas temporales de seguridad, incluida la restricción de las actividades admitidas en la autorización de seguridad.

El artículo 139 atribuye a la AESF funciones de supervisión e inspección sobre todos los elementos del sistema ferroviario relativos a la Red Ferroviaria de Interés General, incluyendo infraestructura, material rodante, personal ferroviario y operación. También faculta a la Agencia para llevar a cabo las actuaciones de supervisión e investigaciones necesarias, acceder a la documentación pertinente y examinar los sistemas de gestión de seguridad y los métodos de evaluación del riesgo.

Sexto. Necesidad de actuación urgente

La existencia de una investigación técnica en curso no excluye ni paraliza las funciones de supervisión de la AESF. Mientras la AITAT determina las causas del accidente, la Agencia debe valorar si los hechos y antecedentes conocidos revelan riesgos que puedan continuar presentes y si las medidas implantadas controlan efectivamente esos riesgos.

El accidente de Urda, la descripción preliminar de una posible cadena de averías, instrucciones y acciones, las advertencias previas sobre los CRC y la información disponible sobre incidencias ferroviarias justifican que la AESF examine de manera urgente y motivada si concurren los presupuestos para adoptar medidas temporales de seguridad.

La evaluación solicitada debe abordar el sistema en su conjunto y no limitarse a un único elemento: infraestructura y sistemas, material rodante, mantenimiento, operación, sistemas de gestión de la seguridad, personal y condiciones organizativas que puedan incidir en la seguridad operacional.

Por todo lo expuesto, el SFF-CGT

SOLICITA A LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

1. Que tenga por presentado este escrito y por comunicados formalmente los hechos y antecedentes que se exponen, incorporándolos a las actuaciones de supervisión que correspondan.
2. Que acuerde, con carácter urgente, actuaciones de supervisión e inspección al amparo del artículo 139 del Real Decreto 929/2020 sobre la eficacia de los sistemas de gestión de seguridad de ADIF y de los demás agentes que puedan resultar afectados, incluyendo la revisión de averías, situaciones degradadas, comunicaciones operativas, barreras mitigadoras y medidas correctoras.
3. Que las actuaciones no se limiten al accidente de Urda, sino que examinen si los riesgos identificados pueden afectar a otros ámbitos, instalaciones, sistemas, material rodante o actividades ferroviarias, y determinen el alcance necesario para confirmar o descartar deficiencias de carácter sistémico.
4. Que se incorporen a la evaluación los antecedentes trasladados por el SFF-CGT a ADIF en febrero, marzo y octubre de 2026, así como las comunicaciones dirigidas en 2025 a los Ministerios de Transportes y de Trabajo y a los grupos parlamentarios de la Comisión de Transportes.
5. Que, a la vista de las actuaciones de supervisión y de la información disponible, la AESF valore expresamente si concurre un riesgo grave para la seguridad operacional y si procede adoptar o requerir a ADIF medidas temporales al amparo del artículo 19.4 del Real Decreto 929/2020, incluida la **restricción o suspensión temporal de las actividades ferroviarias que no puedan desarrollarse con garantías suficientes**.
6. Que se valore la **suspensión cautelar de la actividad ferroviaria en el ámbito que resulte necesario** hasta que se hayan comprobado las condiciones de seguridad, se hayan identificado los riesgos relevantes y se hayan adoptado las medidas correctoras necesarias. Si la Agencia considera que no procede una suspensión general, se solicita que determine y motive el alcance de las medidas parciales que estime suficientes, los riesgos que pretende controlar y las comprobaciones en que fundamenta esa decisión.
7. Que se requiera a los agentes sometidos a supervisión la conservación íntegra de los registros, comunicaciones, partes de incidencias, datos de averías, documentación de mantenimiento, evaluaciones de riesgos y demás información relevante, sin perjuicio de las competencias de la AITAT y de las autoridades judiciales.

8. Que se comunique al SFF-CGT la referencia de las actuaciones y se dicte respuesta expresa y motivada sobre cada una de las solicitudes formuladas, en especial sobre la valoración del riesgo grave y la procedencia de las medidas temporales solicitadas.
9. Que, en caso de no acordarse la suspensión o restricción solicitada, la respuesta identifique las actuaciones de supervisión realizadas, la información examinada, los riesgos evaluados y las razones técnicas y jurídicas por las que la AESF considera innecesaria esa medida.

Dada la gravedad de los hechos y la naturaleza preventiva de las medidas solicitadas, pedimos que esta comunicación reciba tramitación urgente y que la valoración de las medidas cautelares no quede diferida hasta la conclusión del informe final de la AITAT.

En Madrid, a 3 de noviembre de 2026

Firmado por ***3040** NOELIA MARTIN (R: ****5558*) el día 03/11/2026 con un certificado emitido por AC

Noelia Martín Sanguino

Secretaria General SFF-CGT

Documentación que se aporta

- Escrito del SFF-CGT al Ministerio de Transportes y a la AESF, de 6 de mayo de 2025.
- Escrito del SFF-CGT al Ministerio de Transportes, de 26 de septiembre de 2025, con copia a los grupos parlamentarios de la Comisión de Transportes.
- Escrito del SFF-CGT al Ministerio de Trabajo, de 14 de octubre de 2025, con copia a los grupos parlamentarios de la Comisión de Transportes.
- Escrito del SFF-CGT a ADIF de 17 de febrero de 2026, solicitando la actualización de las evaluaciones de riesgos psicosociales en los CRC.
- Alegaciones del SFF-CGT a la planificación de la actividad preventiva de ADIF para 2026, de 11 de marzo de 2026.
- Aportaciones del SFF-CGT al Trámite de información pública modificación RD 929/2020 de 18 de mayo de 2026.
- Comunicación del SFF-CGT a ADIF de 27 de octubre de 2026 sobre condiciones y organización del trabajo en los CRC.



A/a: Óscar Puente Santiago
Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible
C/c: Pedro M. Lekuona García
Director Agencia Estatal Seguridad Ferroviaria

Madrid, 6 de mayo de 2025

Asunto: Solicitud de regulación de protocolo de seguridad

Nos dirigimos a ustedes como colectivo de tripulantes ferroviarios de cabina que, desde hace años, desempeñamos nuestras funciones en los trenes de nuestro país con dedicación, profesionalidad y un fuerte compromiso con la seguridad y el bienestar de las y los pasajeros.

Llevamos ya un tiempo reflexionando sobre el papel que ejercemos a bordo y, muy especialmente, sobre cómo los recientes acontecimientos extraordinarios —como las inundaciones provocadas por la DANA, el apagón generalizado del pasado día 28, que obligó a evacuar trenes en plena vía, o la incidencia en la LAV Madrid-Sevilla del 4 de mayo— han evidenciado de forma clara y contundente la importancia crítica de nuestra figura a bordo del tren, más allá del tradicional enfoque centrado en la atención al cliente.

Consideramos también que, en el contexto actual, marcado por un aumento de fenómenos meteorológicos extremos y una mayor automatización tecnológica, la presencia de personal cualificado a bordo es más imprescindible que nunca para actuar de forma rápida y eficaz en cualquier imprevisto o fallo técnico.

Durante dichas emergencias, los procedimientos de evacuación, control de masas, aplicación de primeros auxilios y coordinación con servicios de emergencia no hubieran sido posibles —o se habrían visto gravemente comprometidos— sin la presencia y formación específica del personal tripulante a bordo. La responsabilidad que asumimos cada vez que un tren parte de su origen no es solo moral, sino operativa y humana: nos sentimos responsables de cada pasajero y pasajera, cada menor, cada persona con movilidad reducida, cada viajero o viajera que deposita en nosotros y nosotras su seguridad en caso de incidente.

Actualmente, la normativa vigente no obliga a las empresas ferroviarias a contar con un mínimo de personal tripulante a bordo, lo que genera desigualdades en la prestación del servicio y vulnerabilidades notables en situaciones de emergencia. Tampoco existe una formación homogénea entre las tripulaciones de distintas empresas para afrontar los socorros y transbordos en plena vía, ni una dotación mínima de material para las emergencias. Esta laguna legal contrasta con lo que ocurre en otros medios de transporte —como la aviación o el transporte marítimo—, donde existe una regulación clara que establece un número mínimo de profesionales de cabina en función de la capacidad del vehículo, así como una formación estandarizada.

Tal y como recoge la normativa europea EASA (Reglamento (UE) 965/2012) para la aviación y el Convenio SOLAS en transporte marítimo, se establece un número mínimo de tripulantes, con su respectiva formación, en función del tamaño y capacidad de la aeronave o buque, lo que garantiza un estándar mínimo de seguridad operativa que en el ámbito ferroviario aún no existe.

Además, en países como Italia, la normativa ferroviaria ya obliga a mantener un mínimo de tripulantes a bordo en función de la longitud y la capacidad del tren, lo que demuestra que este tipo de medidas son viables y efectivas en nuestro entorno europeo.

Un ejemplo trágico y significativo fue el accidente del Alvia en Angrois, en 2013, que puso de manifiesto la necesidad urgente de mejorar la seguridad ferroviaria. En aquel caso, la rápida actuación del personal tripulante resultó crucial para atender a las personas heridas y evacuar a las y los pasajeros, pero también evidenció la falta de medidas adecuadas y la importancia de contar con un número suficiente de tripulantes bien formados y capacitados. Este tipo de situaciones demuestran que, en circunstancias extremas, la presencia de profesionales a bordo no es solo recomendable, sino absolutamente esencial.

Por todo ello consideramos necesario una revisión normativa que incluya un protocolo común de actuación que garantice la coordinación entre compañías y dé una respuesta coordinada y eficaz en cualquier punto de la red ferroviaria. Protocolo que establezca la formación obligatoria en materia de seguridad ferroviaria, evacuación, primeros auxilios, autoprotección y comunicación en emergencias para todo el personal considerado esencial a bordo.

Además, solicitamos formalmente que se impulse una revisión normativa que contemple la obligatoriedad de contar con un número mínimo de tripulantes ferroviarios a bordo de cada tren, en función de criterios objetivos como:

- La capacidad máxima de pasajeros y pasajeras del tren.
- El número de coches.

- El tipo de servicio y la duración del trayecto, dado que las necesidades de seguridad varían notablemente en trenes de larga distancia, media o cercanías.

Y por último, mostrar nuestra disposición a trabajar conjuntamente en elaborar un protocolo lo más seguro posible, por lo que solicitamos mantener una reunión donde desarrollar más en profundidad los aspectos que hemos reflejado en esta carta.

Recordar que esta propuesta no tiene como objetivo exclusivo la protección de nuestros puestos de trabajo, sino ante todo y por encima de todo, la protección de las miles de personas que cada día utilizan el tren como medio de transporte, y que merecen contar con personal capacitado que pueda asistirles y protegerles en situaciones imprevistas. La presencia de tripulación formada a bordo es una garantía irrenunciable de seguridad.

Cabe destacar que la percepción de seguridad que aporta la presencia visible de tripulantes cualificados refuerza de manera significativa la confianza del público en el transporte ferroviario como medio seguro y fiable, contribuyendo así a la fidelización de los usuarios y usuarias y al fomento del transporte sostenible.

Finalmente, queremos subrayar que garantizar la seguridad a bordo es parte del compromiso del Estado con el derecho fundamental de los y las ciudadanas a un transporte seguro, tal y como recogen la legislación nacional y los tratados europeos en materia de seguridad.

Confiamos en que sabrán valorar debidamente esta petición, que nace desde la experiencia real, la vocación de servicio público y el profundo conocimiento del terreno que tienen quienes cada día estamos a bordo.

Quedamos a su disposición para colaborar en cualquier estudio, consulta o grupo de trabajo que permita avanzar hacia una regulación más justa, coherente y segura del transporte ferroviario en España.

Atentamente,

Noelia Martín Sanguino
Secretaria General SFF-CGT



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 publico 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

A/a: Yolanda Díaz Pérez
Ministro de Trabajo y Economía Social



Madrid, 14 de octubre 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 y del continuo deterioro de las condiciones laborales de quienes trabajamos en él.

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, al tiempo que genera un deterioro evidente de las condiciones laborales de quienes lo hacen posible.

En este contexto, el marco de la negociación colectiva atraviesa un momento de gran dificultad. La presión por reducir costes se traduce en la parálisis de la negociación de los convenios colectivos. En algunos casos, hay personas que rozan el salario mínimo interprofesional, mientras las condiciones laborales se vuelven cada vez más flexibles y precarias, deteriorando la estabilidad de las plantillas y fomentando desigualdades entre las personas trabajadoras que desempeñan 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 y la aplicación de mejoras en los convenios colectivos. Esto ha provocado una pérdida de poder adquisitivo acumulada y la paralización de numerosos aspectos sujetos a la autorización del Ministerio de Hacienda. Esta ralentización injustificada en la adaptación de las condiciones laborales a las nuevas realidades del sector está generando frustración en las plantillas y retrasando avances imprescindibles en materias como jornada, salud laboral o conciliación.

Sin embargo, la liberalización no es el único factor que amenaza el equilibrio del sistema ferroviario. La creciente externalización y subcontratación de servicios esenciales está generando un deterioro alarmante en la calidad del servicio que recibe la ciudadanía. 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 la atención a los usuarios y usuarias.

La precarización de estas plantillas no solo constituye 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.

A esta problemática se suma el preocupante estado de la infraestructura ferroviaria española. 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—, la mayoría de estos recursos se ha destinado a la Alta Velocidad, mientras la red convencional sufre una evidente falta de mantenimiento preventivo. La obsolescencia de los sistemas de señalización, telecomunicaciones e informática está provocando fallos críticos que afectan directamente a la seguridad y la regularidad del servicio. Además, la exposición creciente a fenómenos climáticos extremos o actos de vandalismo agrava esta vulnerabilidad.

En el año 2024 se registraron más de 12.000 incidencias en la red ferroviaria, un incremento del 25,4% respecto a ejercicios anteriores. 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.

Como consecuencia de estas cifras se está aumentando el desajuste en los tiempos de trabajo y descanso. Las jornadas, lejos de adaptarse a los nuevos tiempos y reducirse, se alargan hasta las 10, 12, 16 o incluso 24 horas como consecuencia de las múltiples incidencias que deben afrontar las personas trabajadoras del sector. Ante esta situación, consideramos más que necesario abordar una revisión del Real Decreto 1561/1995 sobre jornadas especiales, para adaptarlo a la realidad ferroviaria actual.

El aumento de los actos vandálicos y de las agresiones al personal ferroviario es también un reflejo de la falta de protección de quienes trabajan y viajan en el sistema. A ello se suma la ausencia 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, recordamos los compromisos anteriores de estudiar cambios legales que doten a determinado personal ferroviario de la consideración de agentes de la autoridad.

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 y la inseguridad creciente constituyen un escenario incompatible con la defensa del ferrocarril como servicio público y social.

Este cambo en el modelo ferroviario debe ir acompañado de una actualización de las siguientes condiciones laborales que incluya:

- Una homogeneización de las condiciones y 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 a través de un convenio de sector.
- Una revisión del Real Decreto 1561/1995 sobre jornadas especiales, cuya obsolescencia permite alargar jornadas laborales y no contabilizar el trabajo de presencia como tiempo efectivo, con consecuencias directas sobre la salud física y mental, el descanso y la conciliación.
- La ampliación de los Planes de Empleo de las empresas públicas más allá de 2026, permitiendo la paulatina internalización de cargas de trabajo.
- La creación de un protocolo común de seguridad que abarque a todos los actores del sector, garantizando una respuesta coordinada y segura ante emergencias, así como una dotación mínima de personal a bordo de los trenes.
- Una revisión de las categorías penosas que incorpore factores de riesgo determinantes como los turnos rotativos, los trabajos a la intemperie en entornos de riesgo constante, las vibraciones, la exposición al polvo de sílice o la carga mental derivada del servicio.

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, seguro y digno y las condiciones laborales de las personas que prestan servicio en el sector.

Atentamente,

Noelia Martín Sanguino
Secretaria General SFF-CGT

A/a: Grupo Parlamentario PNV Comisión Transportes y Movilidad Sostenible



Madrid, 12 de diciembre 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. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en 2024 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 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.

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. 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 más 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 la convocatoria de una reunión 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

A/a: Grupo Parlamentario BILDU Comisión Transportes y Movilidad Sostenible



Madrid, 12 de diciembre 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. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en 2024 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 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.

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. 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 más 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 la convocatoria de una reunión 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

A/a: Grupo Parlamentario ERC Comisión Transportes y Movilidad Sostenible



Madrid, 12 de diciembre 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. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en 2024 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 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.

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. 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 más 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 la convocatoria de una reunión 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



A/a: Grupo Parlamentario JUNTSXCAT Comisión Transportes y Movilidad Sostenible

Madrid, 12 de diciembre 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. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en 2024 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 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.

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. 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 más 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 la convocatoria de una reunión 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



A/a: Grupo Parlamentario SUMAR Comisión Transportes y Movilidad Sostenible

Madrid, 12 de diciembre 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. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en 2024 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 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.

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. 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 más 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 la convocatoria de una reunión 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

A/a: Grupo Parlamentario PSOE Comisión Transportes y Movilidad Sostenible



Madrid, 12 de diciembre 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. Según los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en 2024 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 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.

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. 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 más 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 la convocatoria de una reunión 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

A/A: Carmen María González Través
Subdirectora de Prevención de Riesgos Laborales.



Madrid,17 de febrero de 2026

Asunto: Solicitar evaluaciones de Riesgos Psicosociales en los CRC tras los accidentes de Adamuz y Gelida.

Los últimos accidentes ferroviarios sucedidos en Adamuz y Gelida, el establecimiento de LTV y otras consecuencias de los propios accidentes han producido un aumento generalizado de la carga mental en las plantillas de los CRC.

Estos acontecimientos fatales han derivado en un empeoramiento de las condiciones de trabajo para las personas trabajadoras de dichos centros, ya de por sí muy saturados, aumentando significativamente el riesgo de error humano debido a la pérdida de concentración, bloqueo mental y fatiga.

El aumento de las limitaciones de velocidad (que han de ser comunicadas a todo el personal de conducción afectado), así como el incremento en las comunicaciones que tienen que realizar con los y las responsables de los distintos trabajos de reparación que se están realizando, hace que puedan surgir brechas de seguridad, debido a que una única persona no puede hacer frente a todo este incremento de la carga de trabajo.

La filtración de los audios entre responsables de circulación y maquinistas a los medios de comunicación también ha colaborado a empeorar esta situación, ya que han generado mucho nerviosismo entre las personas que desempeñan estas funciones.

Tanto la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales (en su artículo 16.2), como el RD 39/1997 de Servicios de Prevención (en su artículo 4.2) incluyen la necesidad de actualizar las evaluaciones de riesgos cuando las condiciones de trabajo hayan sufrido cambios.

Con todo esto, desde el SFF-CGT vemos necesaria la actualización de las Evaluaciones de Riesgos Psicosociales en los CRC y la puesta en marcha de las propuestas de mejora recogidas en anteriores evaluaciones tales como:

- Debido a que los puestos de trabajo conllevan carga mental se requiere la realización de pausas.
- Facilitar el cumplimiento del gráfico de trabajo con personal suficiente.

- Garantizar la pericia de las personas inclusivas ante cualquier situación sobrevenida mediante formación suficiente y actualizada.
- Rotación adecuada del personal por todos los puestos de CTC.

Atentamente:



José Andrés Nieto Belmonte

Delegado Prevención CGSS del SFF-CGT

A/a: Carmen María González Través

C/c: Miguel Molina Campaña



Madrid, 11 de marzo de 2026

Asunto: Planificación de la Actividad Preventiva. Programación anual del Servicio de Prevención año 2026

Desde el Sindicato del Sector Federal Ferroviario de la CGT (SFF-CGT), y tras analizar la documentación relativa a la Planificación de la Actividad Preventiva correspondiente al año 2026, queremos trasladar nuestra valoración sobre el contenido del documento.

Aunque desde nuestro sindicato nos hemos posicionado a favor del documento, al igual que en planificaciones anteriores, y tras realizar un análisis del mismo, ponemos en valor algunos de los aspectos más relevantes de esta Planificación Preventiva. Asimismo, agradecemos que se hayan tomado en cuenta algunas de nuestras alegaciones del año anterior.

Reconocemos el enorme esfuerzo del persona de PRL reflejado en las campañas y programas de promoción de la salud, acciones que cubren un amplio espectro preventivo, acompañadas de una importante partida presupuestaria y que desde nuestra organización valoramos positivamente.

Además de las consideraciones anteriormente reflejadas, y con el ánimo de aportar al documento argumentos de posible mejora, desde el SFF-CGT sugerimos inicialmente las siguientes aportaciones:

1. **4.4.3. Informe anual de accidentabilidad.**

Creemos que sería conveniente incluir en el mismo los **informes de incidentes**, tal y como se sugiere en el POP3 o en el propio **V Plan de Accidentabilidad Cero**, así como la incorporación, en el informe anual de control y seguimiento de los accidentes, del desarrollo de la influencia de la edad en los mismos.

2. **5.1.2. ER ergonómicos/psicosociales nivel especializado**

Consideramos que los criterios de valoración utilizados en las evaluaciones de riesgos ergonómicos y psicosociales de primer nivel podrían reforzarse para obtener una visión más completa de la

realidad de los puestos de trabajo. La simple observación del puesto el día de la evaluación, o la documentación recabada previamente, en ocasiones puede resultar insuficiente para reflejar todas las particularidades del mismo. Esto puede derivar en que el análisis y la valoración de riesgos —y, en consecuencia, el control de los mismos mediante el correspondiente Plan de Acción— no llegue a detectar determinados indicadores que justificarían una evaluación más especializada.

Por ello, consideramos conveniente realizar **evaluaciones de riesgos psicosociales especializadas** en aquellos centros de trabajo donde así lo soliciten los y las delegadas de prevención o de personal, especialmente en aquellos donde concurran circunstancias como la exposición a violencia externa, el trabajo en solitario, la nocturnidad y turnicidad, el teletrabajo o aquellas actividades que requieren una conexión permanente durante las 24 horas del día y los 7 días de la semana, como ocurre en la atención a incidencias.

Asimismo, y tal como ya trasladamos en la **carta enviada a la Subdirección de Prevención de Riesgos Laborales**, entendemos que debe ampliarse el trabajo a la actualización de las evaluaciones de riesgos psicosociales en aquellos CRC que presentan mayores niveles de saturación. En este sentido, consideramos que sería oportuno incluir en el cuadro recogido en este punto los **CRC de Madrid y Barcelona**.

3. **5.1.3. Control Operacional**

Desconocemos la metodología aplicada y el grado de participación del área de Prevención de Riesgos Laborales en las **Visitas de Seguridad Conjuntas** previstas a realizar por los responsables de las diferentes Áreas en el ámbito de Circulación, así como en el desarrollo del estudio de tiempos de actividad en los CRC elaborado por Ineco.

En este sentido, consideramos que sería conveniente clarificar estos aspectos, así como el papel que desempeña el área de Prevención en dichas actuaciones. Asimismo, observamos que en la planificación de este año se produce una disminución significativa en el número de inspecciones de condiciones de trabajo y visitas de comprobación y chequeo, lo que entendemos que podría revisarse, teniendo en cuenta la situación actual de las dependencias

4. **5.2 Equipos de protección individual**

Continuamos recibiendo quejas por parte de las personas trabajadoras trabajadores, especialmente del personal de nuevo ingreso, relativas a la **falta o demora en la entrega de determinados equipos de protección individual (EPI)**, situación que entendemos debería ser objeto de seguimiento para garantizar la disponibilidad de estos equipos desde el inicio de la actividad laboral.

5. **5.3. Medidas de Emergencia**

Sería conveniente disponer de un **listado más detallado de los simulacros y ejercicios de emergencia previstos**, al menos en los territorios afectados, más allá de la mera indicación de los ámbitos de gestión.

Entendiendo que estos ejercicios deberían realizarse con una periodicidad mínima de una vez al año, el número previsto nos parece algo limitado, por lo que consideramos que podría valorarse su ampliación. Asimismo, sería recomendable comprobar su eficacia, especialmente en estaciones con elevado volumen de tráfico o en los CRC, donde la complejidad operativa puede requerir una preparación más específica.

Por otra parte, entendemos que debería garantizarse la formación del personal de nuevo ingreso en los planes de autoprotección que les afecten en su centro de trabajo, tanto en los procesos de incorporación derivados de las OEP como en los movimientos de personal asociados a las acciones de movilidad actualmente en marcha.

6. **5.4. Salud Laboral**

Están previstos entre **400 y 600 exámenes de salud voluntarios**, **1.395 exámenes obligatorios** y **2.778 reconocimientos psicofísicos**. Si a esto añadimos toda la actividad propia que desarrollan diariamente los gabinetes sanitarios, entendemos que sería conveniente **dimensionar adecuadamente los mismos, tanto en personal como en medios**, en función del volumen de trabajo previsto para este año.

7. **5.5. Seguimiento y evaluación del cumplimiento de los planes de acción**

Siguen detectándose considerables dificultades en la aplicación del **POP18**, tanto en los niveles de resolución de las acciones como en su propia gestión. Se observan múltiples replanificaciones que en ocasiones resultan difíciles de justificar, modificaciones en las fechas de origen, acciones que desaparecen del seguimiento —entendiendo que pueden haber quedado resueltas, aunque no constan como tales— o acciones contempladas como realizadas o eficaces con el simple envío de un correo electrónico.

Asimismo, continúa siendo bajo el grado de cumplimiento de las acciones programadas en las **Evaluaciones de Riesgos Laborales (ERL) Psicosociales de los CRC**, cuestión que entendemos debería reforzarse.

Por todo ello, solicitamos que se garantice —entre otras cuestiones mediante la financiación adecuada— la demanda, ya histórica, de un cumplimiento y resolución efectivos del **POP18**, así como el establecimiento de un seguimiento real del mismo y no únicamente una entrega documental periódica. En cualquier caso, valoramos positivamente que la redacción de este punto

haya sido modificada respecto a versiones anteriores, ya que entendemos que va en la buena dirección.

8. **6.1.4.1. Objetivo de ejecución del PAC**

Consideramos que fijar el porcentaje de cumplimiento de este objetivo de ejecución en el **59,37 %** resulta algo limitado (2,67 puntos por debajo del año anterior), por lo que entendemos que debe realizarse un esfuerzo para logar la asignación de la financiación necesaria para poder alcanzar objetivos más ambiciosos.

9. **6.2. Formación específica en prevención de riesgos laborales**

Seguridad vial

La formación específica y presencial en seguridad vial, así como el nuevo curso de conducción de todoterreno previsto para 2026, debe ser accesible a todo el personal que lo requiera. La falta de información clara sobre estos cursos y el desconocimiento existente en algunos territorios acerca de quién asiste a los mismos y con qué criterios de selección genera dudas sobre su alcance y eficacia.

Taller del sueño

Consideramos que la formación prevista en este ámbito podría resultar limitada si se tiene en cuenta la magnitud del riesgo asociado al trabajo a turnos y nocturno.

Según los datos recogidos en la **Memoria de Actividades 2023 (Causas de pérdida de habilitaciones)**, los problemas más frecuentemente detectados derivan, por este orden, de alteraciones del aparato locomotor, alteraciones neuropsiquiátricas y problemas cardiovasculares. Asimismo, se observa que la probabilidad de padecer alguna de estas patologías aumenta con la edad, siendo el rango de **mayores de 60 años** el más afectado, seguido del comprendido entre **51 y 60 años**.

En este sentido, la **edad y los trastornos del sueño derivados de años de trabajo en régimen de nocturnidad** son factores que deberían tenerse especialmente en cuenta para explicar estos índices.

Tal y como ya se señalaba en la **Memoria de Actividades 2022**, los **Trastornos del Trabajo Nocturno y a Turnos (TNP)** representan un problema de salud relevante en la empresa, al que entendemos que debería prestarse una mayor atención, dada la repercusión que estos trastornos pueden tener sobre la salud de las personas trabajadoras.

Muchas de las alteraciones anteriormente mencionadas están directamente relacionadas con el trabajo a turnos y nocturno. En este contexto, consideramos que el **taller del sueño**, junto con la

vigilancia de la salud vinculada al mantenimiento de las habilitaciones, puede resultar insuficiente si no se acompaña de medidas que incidan también en la **organización del trabajo**.

Resulta llamativo que, en la **Memoria de Actividades 2023**, los trastornos del sueño se asocien principalmente a un origen respiratorio —lo que ha motivado el desarrollo del programa de Apnea— y que el aumento de los casos de ansiedad y depresión se vincule al estilo de vida, derivándose en consecuencia al programa de **Asistencia Psicológica al Empleado**. Sin embargo, en la **Memoria de Actividades 2022** se analizaban los efectos de la nocturnidad con mayor detalle y con una relación más directa con la propia actividad laboral. Entendemos que este enfoque podría tener un mayor peso en futuras Memorias de Actividades y en el diseño de las medidas preventivas a aplicar.

10. 6.4. Gestión y/o revisión documental

Vemos necesario y acertada la actualización del **POP18** tras la incorporación de la herramienta "Sigame", así como la regulación sobre **Fenómenos Meteorológicos Adversos**. Del mismo modo, consideramos positiva la revisión del **GT-PRL-01 (ERL ergonómicos y psicosociales)**, que posibilite la consulta y participación de los trabajadores/as.

11. 11. 7.2.4.1. Gestión de la edad

Seguimos considerando necesario vincular y analizar las medidas preventivas asociadas al **progresivo aumento de la edad de jubilación del personal de ADIF**, así como su adaptación a los muy diversos perfiles laborales que una empresa como la nuestra presenta. Especialmente relevante resulta analizar el impacto de factores como el trabajo a turnos y nocturno, los trabajos pesados o la adaptación a las nuevas tecnologías, entre otros.

El programa implementado contribuye a concienciar sobre los problemas asociados a la edad y ofrece pautas fundamentalmente informativas sobre la mejora de hábitos. No obstante, a nuestro entender, su repercusión en la plantilla sigue siendo limitada. Así lo reflejan los datos disponibles:

- **2022:** 9 cursos y 80 personas asistentes (aproximadamente el 1,2 % de las personas mayores de 55 años).
- **2023:** 1 curso y 3 personas asistentes.

Si realmente se pretende promover un envejecimiento saludable en la empresa, entendemos que sería necesario avanzar también en medidas que tengan un mayor impacto en la organización del trabajo. A modo de ejemplo, consideramos a valorar propuestas como:

- Evitar dos ciclos de noche consecutivos en trabajadores mayores de 45 años.

- Realizar una clasificación de trabajos considerados “pesados” y limitar su realización en determinadas franjas de edad.
- Elaborar un listado de trabajos más livianos para trabajadores/as con capacidad reducida.
- Impulsar formación que facilite la reubicación de trabajadores/as de mayor edad en puestos más adecuados, incluso cuando mantengan aptitud sin limitaciones.
- Vincular las revisiones médicas a posibles adaptaciones del puesto de trabajo.
- Establecer incentivos para el trabajo a turnos mediante permisos retribuidos periódicos o acumulables antes de la jubilación.
- Ofrecer asesoramiento psicológico específico para trabajadores de mayor edad.
- Incorporar la variable edad en las **Evaluaciones de Riesgos Laborales (ERL)**.
- Valorar el aumento de días de vacaciones a partir de determinadas edades, como ya se aplica en nuestra Mutua a partir de los 60 años.
- Limitar los traslados forzosos en determinadas franjas de edad.
- Incorporar en los planes de emergencia la consideración específica de colectivos de mayor edad.
- Incluir de forma periódica en el orden del día aspectos relacionados con el colectivo **+55**.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, entendemos que el punto 7.2.4.1. Gestión de la edad podría reforzarse incorporando medidas preventivas de mayor alcance vinculadas a la organización del trabajo.

12. 8.1. Programa de automatización de procesos

Solicitamos que se facilite a los delegados y delegadas de prevención **formación e información** sobre el funcionamiento y desarrollo del programa **Sígame**.

Asimismo, solicitamos información y la posibilidad de consulta por parte de los **DD.PP.** respecto al proyecto de **automatización y gestión de la Coordinación de Actividades Empresariales (CAE)**.

Del mismo modo, solicitamos información sobre el **proyecto de digitalización de las ERL psicosociales**, así como sobre su posible adaptación o extensión a las **ERL de nivel especializado**.

13. Algunos apuntes desde la perspectiva de género

Desde el SFF-CGT consideramos importante que se tenga en cuenta la **perspectiva de género en el área de seguridad y salud**, y entendemos que la mejor manera de hacerlo es reflejarlo de forma

explícita en la **Planificación Preventiva**. En este sentido, creemos que podrían valorarse medidas como las siguientes:

- Integrar la perspectiva de género en la gestión de las **Evaluaciones de Riesgos**, garantizando que se aborden de manera equitativa las posibles repercusiones de los riesgos en los diferentes grupos de género. Para ello, sería conveniente desarrollar criterios, guías o herramientas que faciliten su correcta gestión y aplicación dentro del Plan Preventivo.
- Sensibilizar, informar y formar tanto a las personas trabajadoras como a la propia empresa sobre la integración de la perspectiva de género en la gestión de la prevención, con el objetivo de promover un entorno laboral más equitativo y seguro.
- Integrar la perspectiva de género en la **recogida de datos y en el análisis de la información** en materia de condiciones de trabajo y salud, desagregando los datos por sexo y teniendo en cuenta aspectos como las horas de trabajo, los tipos de tareas, la exposición a riesgos, la edad o las condiciones de salud, de cara a su incorporación en la planificación preventiva.
- Dotar al **personal femenino de EPIs adecuados**. El tallaje denominado "unisex" no responde en muchos casos a las características físicas de las mujeres, tratándose habitualmente de prendas excesivamente amplias que pueden aumentar el riesgo de atrapamiento o favorecer que no se utilicen correctamente.

14. Revisión del lenguaje inclusivo

Solicitamos que se realice una **revisión del lenguaje utilizado en el propio documento de la Planificación Preventiva correspondiente al año 2026**, con el objetivo de mantener una mayor coherencia en el uso de términos inclusivos a lo largo del texto.

Actualmente se utilizan distintas fórmulas de manera indistinta —como *personal ferroviario*, *personas trabajadoras*, *trabajadores y trabajadoras* o, en algunos casos, únicamente *trabajador*—, lo que genera cierta falta de uniformidad en la redacción del documento.

Por ello, consideramos conveniente unificar criterios en el uso del lenguaje para garantizar una **redacción más coherente e inclusiva** en el conjunto de la planificación preventiva.

José Andrés Nieto Belmonte

Responsable Salud Laboral SFF-CGT en Adif



Madrid, 18 de mayo de 2026

Asunto: Trámite información pública modificación Real Decreto 929/2020

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, constituye el marco normativo de referencia en materia de seguridad operacional ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General. Entre las materias reguladas en dicha norma se encuentran los tiempos máximos de conducción del personal de conducción, así como los tiempos máximos de actividad de control de tráfico del personal responsable de circulación.

La experiencia acumulada desde la entrada en vigor del citado real decreto ha puesto de manifiesto la conveniencia de introducir determinadas precisiones, no solamente en el ámbito de conducción, sino también en la regulación relativa a la actividad de control de tráfico ferroviario, con el fin de reforzar la seguridad operacional, clarificar los criterios aplicables y garantizar una adecuada gestión de los factores humanos y organizativos que inciden directamente en la circulación ferroviaria.

Las funciones desempeñadas por el personal responsable de circulación mantienen una relación directa e inseparable con las desarrolladas por el personal de conducción, constituyendo ambas funciones elementos esenciales para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria. La adecuada coordinación entre ambos colectivos resulta imprescindible para asegurar unas condiciones óptimas de circulación y explotación ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

El artículo 38 del Real Decreto 929/2020 establece que los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras deberán contener determinados parámetros relativos a los tiempos máximos continuados en un período, los tiempos máximos en una jornada, la duración mínima de las pausas y la regulación de la toma y deje del servicio. Asimismo, prevé que dichos tiempos deberán tener en cuenta las condiciones particulares del control del tráfico, tales como los sistemas de bloqueo presentes, el grado de automatización de la actividad, las situaciones degradadas, el volumen de tráfico o la acumulación con otras tareas.

Sin embargo, la aplicación práctica de esta previsión ha evidenciado que la remisión genérica a los sistemas de gestión de la seguridad no resulta suficiente para asegurar una regulación homogénea, clara y garantista de los tiempos de actividad de control de tráfico ferroviario. En particular, la aplicación práctica del citado marco normativo ha evidenciado que la ausencia de criterios mínimos comunes puede dar lugar a interpretaciones divergentes del administrador de infraestructuras y a una insuficiente consideración de factores directamente vinculados con la seguridad, tales como la fatiga, la carga mental, la atención sostenida, la nocturnidad, la turnicidad, la acumulación de tareas o la prestación del servicio en situaciones degradadas.

La necesidad de desarrollo posterior mediante instrucciones y procedimientos internos por parte de los administradores de infraestructuras evidencia asimismo la conveniencia de dotar al marco reglamentario de una mayor concreción y homogeneidad en esta materia, especialmente en lo relativo a la gestión de la fatiga, las pausas, los tiempos máximos de actividad y los factores humanos asociados al control de tráfico ferroviario.

Debe tenerse en cuenta que la actividad desarrollada por el personal responsable de circulación constituye una función crítica para la seguridad ferroviaria. La dirección de la circulación de trenes y maniobras exige una atención permanente, una adecuada conciencia situacional y una capacidad constante de respuesta ante incidencias, anormalidades o alteraciones del tráfico. Esta función adquiere especial relevancia en dependencias con prestación de servicio durante las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año, donde concurren factores específicos como el trabajo nocturno, la rotación de turnos, la gestión de trabajos de mantenimiento, las situaciones degradadas y la necesidad de asegurar la continuidad del servicio.

Asimismo, la evolución reciente de los indicadores de seguridad operacional asociados a la infraestructura y a la explotación ferroviaria pone de manifiesto la relevancia creciente de los factores humanos y organizativos en la gestión de la circulación ferroviaria. La acumulación de incidencias, accidentes y precursores de riesgo registrados en los últimos años sobre distintos corredores de la Red Ferroviaria de Interés General ha evidenciado la necesidad de reforzar los mecanismos preventivos vinculados a la gestión de la actividad del personal responsable de circulación.[1]

A ello debe añadirse el incremento progresivo de los trabajos programados sobre la infraestructura ferroviaria y la necesidad de compatibilizar de forma permanente dichas actuaciones con la circulación ferroviaria y con los niveles de calidad y regularidad exigidos a la explotación ferroviaria.

[1] Datos estadísticos de tráfico ferroviario y evolución de trenes-kilómetro sobre las redes de Adif y Adif Alta Velocidad, diciembre de 2025.

Asimismo, la intensificación de las actuaciones de renovación, modernización y ampliación de infraestructuras ferroviarias sobre la Red Ferroviaria de Interés General ha incrementado significativamente la complejidad operativa asociada a la gestión de la circulación ferroviaria. La propia planificación estratégica del administrador de infraestructuras contempla, para el periodo 2022-2026, actuaciones de desarrollo, renovación y mejora sobre la Red Ferroviaria de Interés General, incluyendo actuaciones en infraestructura, vía, instalaciones de seguridad, energía, telecomunicaciones, estaciones, terminales y actuaciones de renovación selectiva y progresiva de activos existentes.[2]

Del mismo modo, la Declaración sobre la Red de Adif y Adif Alta Velocidad incorpora expresamente referencias a nuevas actuaciones de modernización de la red, variaciones sobre los activos ferroviarios y principales obras de mejora y modernización en ejecución, así como a restricciones temporales de capacidad derivadas de actuaciones de mantenimiento, renovación y explotación ferroviaria.[3]

La gestión simultánea de limitaciones temporales de velocidad, trabajos en vía, incidencias, alteraciones operativas, situaciones degradadas y modificaciones de la programación ordinaria incrementa de forma significativa la complejidad operativa asociada a las funciones desarrolladas por el personal responsable de circulación.

Los propios análisis operativos efectuados por el administrador de infraestructuras contemplan indicadores específicos de riesgo asociados a la interacción entre trabajos programados y volumen de circulaciones ferroviarias afectadas, poniendo de manifiesto la relevancia operacional de estas situaciones y su incidencia potencial sobre la seguridad y regularidad del tráfico ferroviario.[4]

En particular, la existencia de situaciones degradadas de explotación, incidencias de circulación, anomalías de infraestructura y otros eventos operativos que requieren una intervención continuada del personal habilitado incrementa de forma significativa la carga mental, la atención sostenida y la exigencia cognitiva asociada al desempeño de funciones críticas para la seguridad ferroviaria.

---

[2] Programa de Actividad de ADIF 2022-2026, apartados 1.2 “Ámbito de aplicación y alcance”, 6 “Plan de inversiones” y 8.1 “Mantenimiento de infraestructuras”.

[3] Declaración sobre la Red 2026 de Adif y Adif Alta Velocidad. Apartados relativos a inclusión de nuevos activos, modernización de infraestructuras y restricciones temporales de capacidad derivadas de actuaciones de mantenimiento, renovación y explotación ferroviaria.

[4] Dirección de Tráfico de Adif. Subdirección de Análisis y Control de la Puntualidad. “Trabajos de mantenimiento de infraestructura”. El documento incorpora indicadores de “riesgo de incidencia” asociados a la interacción entre trabajos programados y volumen de circulaciones afectadas.

La experiencia operativa reciente ha puesto igualmente de manifiesto que, incluso en contextos de mejora progresiva de determinados indicadores técnicos asociados al estado de la infraestructura, persisten elevados niveles de exigencia operacional derivados de la densidad de tráfico, de la necesidad de gestionar incidencias en tiempo real, de la coexistencia permanente entre circulación y trabajos sobre la infraestructura y de la continuidad ininterrumpida del servicio ferroviario. Esta circunstancia refuerza la necesidad de establecer criterios homogéneos y suficientemente garantistas en materia de tiempos máximos de actividad, pausas efectivas y organización del trabajo del personal responsable de circulación.

En determinados puestos de control de tráfico centralizado, la necesidad de garantizar la continuidad de la circulación ferroviaria dificulta la realización de pausas efectivas sin la presencia de otro personal habilitado que pueda asumir temporalmente las funciones de control. Esta circunstancia puede favorecer situaciones de atención sostenida prolongada y de elevada carga operativa, especialmente en contextos de incidencias, situaciones degradadas, alta densidad de tráfico o elevada concentración de trabajos programados sobre la infraestructura ferroviaria.

Asimismo, distintos informes y recomendaciones emitidos por organismos de investigación de accidentes ferroviarios han puesto de manifiesto la relevancia de la carga de trabajo, la atención sostenida y los factores humanos en el desempeño de funciones críticas para la seguridad ferroviaria.[5]

Del mismo modo, los propios sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras identifican expresamente la fatiga derivada del incumplimiento de los tiempos de actividad y descanso como un riesgo asociado al desempeño de funciones críticas para la seguridad ferroviaria.[6]

En este contexto, la organización del tiempo de actividad de control de tráfico no puede considerarse una cuestión exclusivamente laboral, sino un elemento directamente vinculado a la seguridad operacional ferroviaria. La adecuada regulación de los tiempos máximos de actividad, de las pausas efectivas, de la toma y deje del servicio y de los descansos entre periodos de actividad resulta necesaria para prevenir la fatiga, reducir la carga cognitiva, evitar la pérdida de atención sostenida y garantizar que el personal responsable de circulación pueda desempeñar sus funciones en condiciones compatibles con las exigencias de seguridad del sistema ferroviario.

---

[5] Informe Final CIAF 10/2020, apartado 4.3.2; Informe Final CIAF 28/2019, recomendación 1, apartado 4.3 y factor contribuyente 1; Informe Final CIAF 12/2019, apartado 3.6.1.

[6] ADIF-IT-402-001-023-SC-031-A-02, "Ficha para identificación y vigilancia de control riesgos. Planificación y gestión de Tiempos de Actividad de Control de Tráfico", Dirección General de Operaciones y Explotación, noviembre de 2025.

En particular, se ha puesto de manifiesto la necesidad de clarificar el concepto de tiempo de actividad de control de tráfico, incluyendo no solo los periodos en los que existe circulación efectiva de trenes o maniobras, sino también aquellos en los que el responsable de circulación permanece en disposición operativa, atento a la circulación, gestionando incidencias, trabajos, comunicaciones, documentación reglamentaria o cualquier otra actividad que requiera su habilitación y afecte a la seguridad de la circulación.

Asimismo, resulta conveniente precisar las condiciones que deben reunir las pausas para que puedan considerarse efectivas a efectos de interrupción de la actividad de control de tráfico. Para cumplir su finalidad preventiva, dichas pausas deben permitir una desconexión real del puesto, no ser interrumpibles y desarrollarse fuera del ámbito operativo inmediato, de forma que contribuyan efectivamente a la reducción de la fatiga y de la carga mental asociada a la actividad.

También se considera necesario reforzar la regulación de la toma y deje del servicio. Este periodo constituye una fase esencial para la continuidad segura de la circulación, especialmente cuando existen incidencias en curso, trabajos, limitaciones temporales de velocidad, comunicaciones pendientes, alteraciones del tráfico, situaciones degradadas o cualquier otra circunstancia que deba ser transmitida entre el personal saliente y entrante. Una transmisión insuficiente o inadecuada de la información puede afectar a la conciencia situacional del personal responsable de circulación entrante y, por tanto, a la seguridad del servicio.

Por todo ello, se considera conveniente introducir una modificación del artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, con el objetivo de establecer criterios mínimos comunes en materia de tiempos de actividad de control de tráfico, pausas, toma y deje del servicio, descanso y organización de los periodos de actividad del personal responsable de circulación. Con ello se pretende reforzar la seguridad operacional, mejorar la gestión de los factores humanos y organizativos, dotar de mayor seguridad jurídica a los administradores de infraestructuras y al personal afectado, y garantizar un marco normativo más claro, homogéneo y adecuado a la realidad operativa actual del sistema ferroviario.

PROPUESTA DE REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 38 DEL REAL DECRETO 929/2020, DE 27 DE OCTUBRE

En atención a las consideraciones expuestas anteriormente, se propone la modificación del artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, con la siguiente redacción:

«Artículo 38. Tiempos máximos de actividad de control de tráfico.

1. El cumplimiento de los tiempos máximos de actividad de control del tráfico será responsabilidad de los responsables de circulación y de los administradores de infraestructuras de los que dependan.

2. Se considerará tiempo de actividad de control de tráfico la duración de la actividad durante la cual el personal responsable de circulación es responsable de la circulación de trenes y maniobras en una estación, o en un conjunto de estaciones en las que esté operativo un sistema de control de tráfico centralizado.

También se computarán como tiempo de actividad de control de tráfico:

a) aquellos periodos en los que, sin haber circulación efectiva, continúe ejerciendo funciones vinculadas a la seguridad de la circulación ferroviaria.

b) aquellos periodos en los que se realizan actividades distintas a la dirección de la circulación pero que requieran de la habilitación de responsable de circulación.

3. Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras contendrán los siguientes parámetros en relación con la actividad de control de tráfico de sus responsables de circulación:

a) Tiempos máximos continuados en un período. Los tiempos máximos continuados en un periodo son aquellos intervalos de tiempo durante los cuales el personal responsable de circulación se encuentra ejerciendo actividades de control de tráfico de manera ininterrumpida. Con carácter general, el tiempo máximo continuado en un periodo será de 5 horas.

En aquellos puestos con elevada carga de trabajo, carga mental, saturación operativa, concurrencia de incidencias o situaciones degradadas, el tiempo máximo será de 2 horas, pudiendo establecerse periodos inferiores. En los supuestos de formación práctica de personal habilitado deberán establecerse reducciones específicas de los tiempos máximos continuados de actividad.

b) Tiempos máximos en una jornada. El cómputo jornada se realizará por periodos de 24 horas e incluirá los tiempos de toma y deje de servicio. Dentro de un período

de veinticuatro horas no podrán realizarse más de nueve horas de actividad de control de tráfico. Este período se iniciará con la actividad de control de tráfico y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral.

c) Duración mínima de las pausas para que permitan considerar interrumpida la jornada. Para considerar interrumpido el control de tráfico se deberá disfrutar de un descanso ininterrumpido y no inferior a 45 minutos. Este descanso no podrá ser en ningún caso en el puesto de trabajo, debiendo habilitarse espacios adecuados para ello.

d) Regulación de la toma y deje del servicio. Para asegurar la continuidad y fluidez del tráfico ferroviario se hace necesario que el personal responsable de circulación disponga de un tiempo denominado toma y deje. El tiempo de toma consiste en el tiempo previo a su turno en el que debe presentarse el personal responsable de circulación entrante en su puesto de trabajo para recibir la información. El tiempo de deje consiste en el tiempo posterior que debe dedicar el personal responsable de circulación saliente a transmitir la información al siguiente responsable de circulación que asuma las funciones de su puesto. Durante el tiempo de toma y deje se producirá una transmisión escrita, así como una transmisión verbal más pormenorizada sobre los aspectos a reseñar: trenes en circulación, estacionados, maniobras, trabajos, incidencias y su estado de reparación y repercusión, nueva documentación en vigor, nuevas Limitaciones Temporales de Velocidad máxima, comunicaciones, previsiones operativas y cualquier otra información relevante para la seguridad de la circulación.

El tiempo de toma y deje en todo caso tendrá la consideración de tiempo de actividad de control de tráfico.

4. Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras establecerán medidas específicas de prevención y gestión de la fatiga derivada de:

a) La nocturnidad.

b) La turnicidad.

c) La carga mental y cognitiva.

d) La acumulación de tareas.

e) La duración de los periodos de atención sostenida.

f) La formación práctica de personal habilitado.

g) Las situaciones degradadas y de incidencia.

5. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral referidas al tiempo de trabajo atribuidas al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral asignadas a las autoridades laborales de las comunidades autónomas.



Noelia Martín Sanguino
Secretaria General SFF-CGT

A/A: Raúl Sáez Rodríguez



Madrid, 27 de Octubre de 2026

En relación a la carta que remitimos de 17 de febrero en la que comentábamos las difíciles condiciones de trabajo que se sufren en algunos CRC´s, que pedíamos realizar nuevas Evaluaciones de Riesgos y que nos contestasteis que era algo coyuntural debido a los accidentes que se habían sufrido en el ferrocarril en aquellas fechas.

Desde este sindicato seguimos recibiendo noticias que nos hacen pensar que la problemática persiste y por todo ello, desde SFF-CGT queremos trasladaros las siguientes aportaciones para mejorar las condiciones en los CRC´s, especialmente los de mayor saturación. Pretendemos, por una parte consolidar una plantilla estable y por otra, optimizar los recursos humanos ya disponibles a través de una mejor organización del trabajo.

1. CONSOLIDACIÓN DE LA PLANTILLA

La elevada carga de trabajo, responsabilidad, exigencia mental y unos horarios difíciles de compatibilizar con la vida personal dificultan la permanencia en estos centros. Proponemos las siguientes medidas para **fomentar la entrada y permanencia** de personas:

- Mantenimiento de un número elevado de plazas ofertadas en futuras OEPs.

- Permitir, en la proxima AGM, el acceso en promoción al puesto de Supervisor/a de Regulación de Puesto de Mando, de forma subsidiaria, a las personas con residencia provisional que ya están adscritas a un CRC desempeñando funciones de Supervisor/a mediante reemplazo. Esto redundaría en un ahorro en formación al permitir a personas ya formadas a mantener sus residencias.

- Aplicar la Cultura Justa al régimen de faltas y sanciones, por la cual no se aplicarán acciones disciplinarias por infracciones involuntarias que hayan sido reportadas, salvo casos de dolo, culpa o negligencia grave. Actualmente, las jefaturas están aplicando cada vez más la suspensión de empleo y sueldo, es decir, "el castigo". Esta práctica, lejos de reducir el error humano, está fomentando el estrés laboral entre la plantilla con menos experiencia provocando bajas de larga duración, excedencias, renuncias, cambios de residencias, etc….

2. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

Las medidas del punto 1 tienen un horizonte a medio plazo, creemos deben complementarse con medidas urgentes en cuanto a la organización del trabajo, que permitan **optimizar los recursos disponibles, evitar la sobrecarga de trabajo y mejorar las condiciones** de las plantillas actuales:

- Establecer un **itinerario progresivo de aprendizaje**. Las personas procedentes de OEP, sin experiencia ni conocimientos previos, se están habilitando simultáneamente de 4 puestos de CTC diferentes, teniendo que aprender y comprender en muy poco tiempo características y particularidades diferentes. Proponemos limitarlos a dos en un inicio, evitando los de alta dificultad, y una vez la persona haya adquirido práctica, autonomía y seguridad, se ampliarán de forma gradual.

- Asignar los **puestos de CTC en función de la experiencia y pericia** de cada persona, evitando asignar puestos con alta dificultad (muchas circulaciones de viajeros y mercancías, trabajos, incidencias, particularidades) a personas que aún no tienen experiencia en la regulación de la circulación.

- Garantizar la **rotación entre puestos** según la dificultad y carga de trabajo de los mismos, evitando asignar a la misma persona dos días seguidos a un puesto con alta carga.

- Establecer un **gráfico de personal adaptado a la carga de trabajo** prevista. Los gráficos actuales mantienen una estructura fija mientras que la carga de trabajo es mucho mayor los días laborables que los fines de semana o festivos; en estos últimos el número de circulaciones, especialmente de mercancías, es muy inferior, así como los trabajos en vía. Proponemos incorporar **cambios planificados** en los gráficos, que permitan **reforzar los días de mayor actividad y facilitar descansos en días con menor carga**; esta medida permite optimizar los recursos disponibles y a la vez facilita la conciliación.

- **Actualizar los medios tecnológicos** para disponer de herramientas más ágiles y cómodas en los puestos de CTC: pantallas curvas, tren-tierra táctil, libro de telefonemas electrónico (ya implantado en el CRC de Valencia – Font de Sant Lluis).

Fdo:

José Andrés Nieto Belmonte