



renfe

Comunicado 60

07 / 10 / 2026

NUBES NEGRAS TRAEN ACIAGOS RECUERDOS

Provocados por la crisis climática que atravesamos, y casi sin solución de continuidad, hemos pasado de [denunciar los constantes problemas de climatización a bordo de los trenes](#) a afrontar cancelaciones en las zonas más afectadas por el temporal de la semana pasada.

Celebramos que se priorice la integridad física de las personas usuarias y de la plantilla, cancelando las circulaciones ferroviarias necesarias en cumplimiento de las recomendaciones de la AEMET. La ciudadanía ya ha sufrido mucho recientemente por los fenómenos meteorológicos adversos, y l@s ferroviari@s también. Hay que aprender de los estragos de la DANA de Valencia, del accidente de Gelida y de todas las situaciones que nos están demostrando que **los desastres solo se pueden evitar mediante la prevención, la comunicación y la proactividad**.

Renfe, por desgracia, sigue sin tenerlo claro. Las organizaciones sindicales nos estamos enterando del estado de las circulaciones a través de la propia plantilla. El personal en residencias como Valencia, Madrid o Barcelona nos ha trasladado serias dudas sobre la seguridad en las zonas de tránsito, al recibir **órdenes de salida de trenes mientras las alertas meteorológicas seguían activas**.

Recordamos que, desde 2024, **el comité de empresa tiene el derecho de “ser informado por la empresa de las medidas de actuación previstas con motivo de la activación de alertas por catástrofes y otros fenómenos meteorológicos adversos”**. Esta máxima se está incumpliendo sistemáticamente, a pesar de haber vivido desde entonces episodios que justificaban sobradamente dicha comunicación.

Ayer, a última hora de la tarde, la caída de un árbol y un talud sobre un tren en marcha obligó a evacuar a cerca de un centenar de personas viajeras, evocando tristemente los accidentes del 20 de enero en Blanes y Gelida.

Fueron precisamente los accidentes mortales de enero los desencadenantes de las pasadas [jornadas de huelga en el sector](#). Una de las demandas principales era, y sigue siendo, una **inversión real en el mantenimiento de la infraestructura**. Esta reivindicación se acabó plasmando en un acuerdo de desconvocatoria apoyado por varios sindicatos, pero [insuficiente para el nuestro](#). En dicho documento, se comprometía un gasto en mantenimiento de Adif de 681 millones de euros para 2026, con incrementos anuales hasta 2030. El año se acerca a su fin y esperamos que queden muchos millones por gastar, porque el mantenimiento ferroviario sigue pintando feo.

Asimismo, el acuerdo de desconvocatoria contemplaba dotar de mayores medios a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y mejorar su interlocución con los distintos actores del sector. Este supuesto refuerzo se detalló en hasta siete puntos que prometían reuniones periódicas, mesas de intercambio o una mayor coordinación con la Inspección de Trabajo, entre otras medidas. Sin embargo, hasta la fecha, no nos consta absolutamente ningún avance real por parte de la AESF que esté destinado a incrementar de forma efectiva la seguridad ferroviaria.

A la luz de los acontecimientos recientes, queda en evidencia que las promesas sobre el papel no evitan tragedias. Desde el SFF-CGT **exigimos a las direcciones de Renfe y Adif que dejen atrás la improvisación, cumplan estrictamente con sus obligaciones legales de información y apliquen protocolos preventivos reales**. No aceptaremos que la seguridad de la plantilla y del pasaje quede subordinada a intereses comerciales o a parches presupuestarios. La prevención no se negocia, se aplica.

SFF-CGT. HONESTIDAD, SOLIDARIDAD Y TRANSPARENCIA