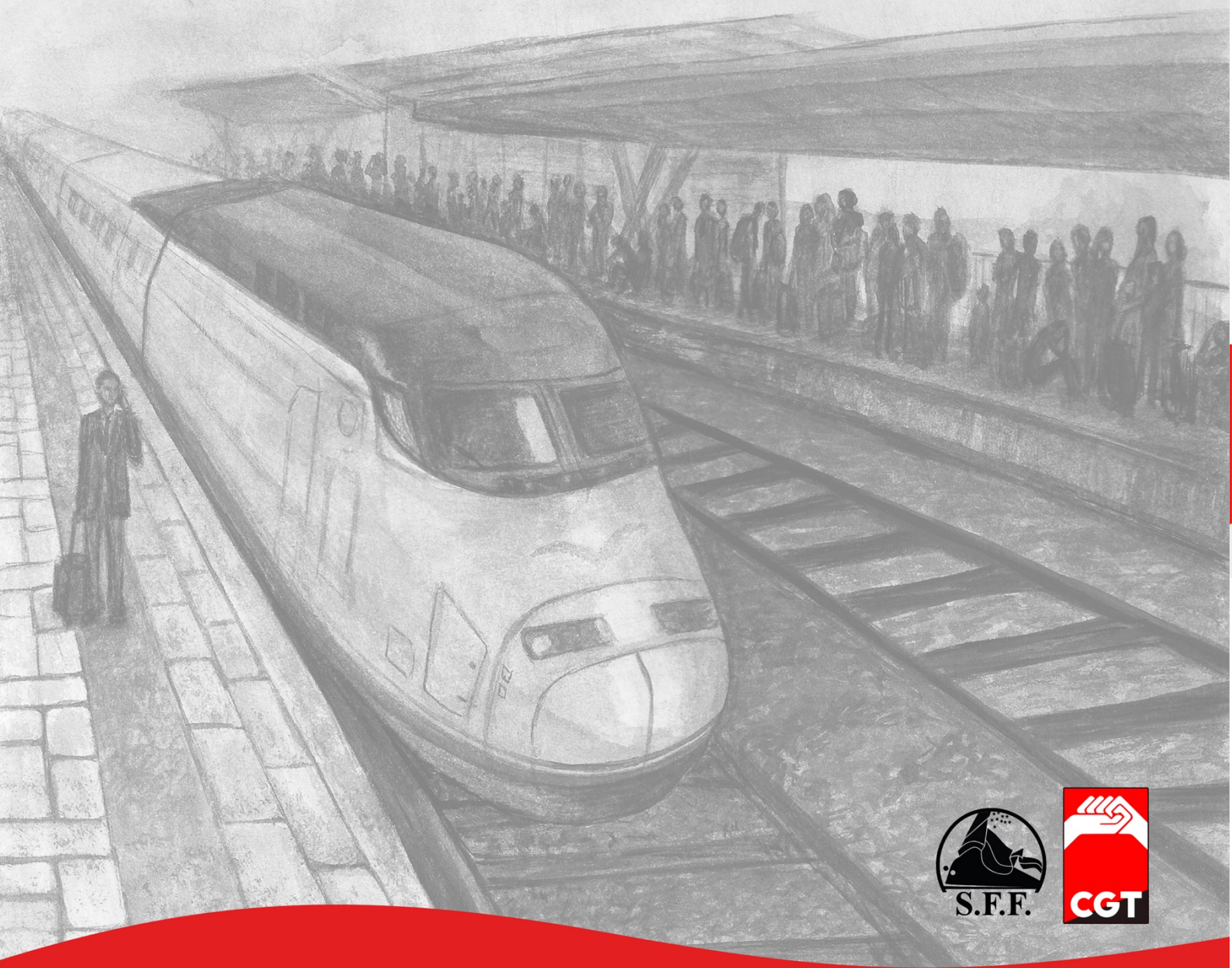
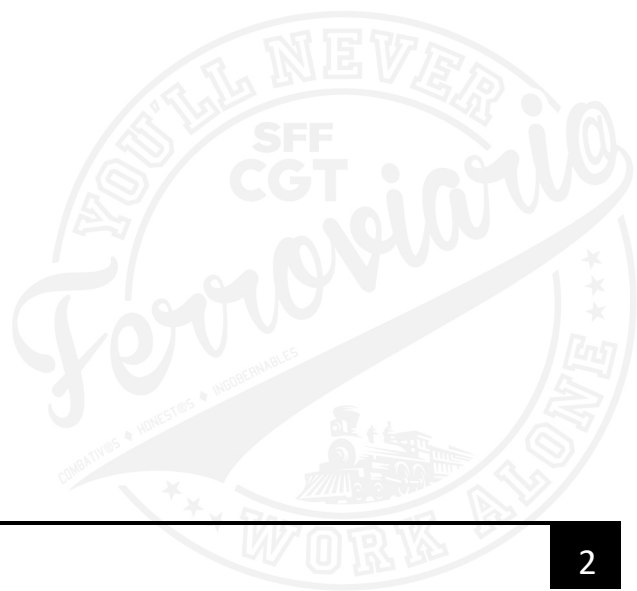


Por un ferrocarril público y social

Que no te roben el tren



1. El ferrocarril y el SFF-CGT	3
2. Condiciones laborales	4
3. Ferrocarril como servicio público y social	6
4. Desmantelamiento y privatización	9
5. Liberalización de servicios	14
6. Infraestructuras	16
7. Propuestas del SFF-CGT	19



1. EL FERROCARRIL Y EL SFF-CGT

Una visión sindical al servicio de lo público

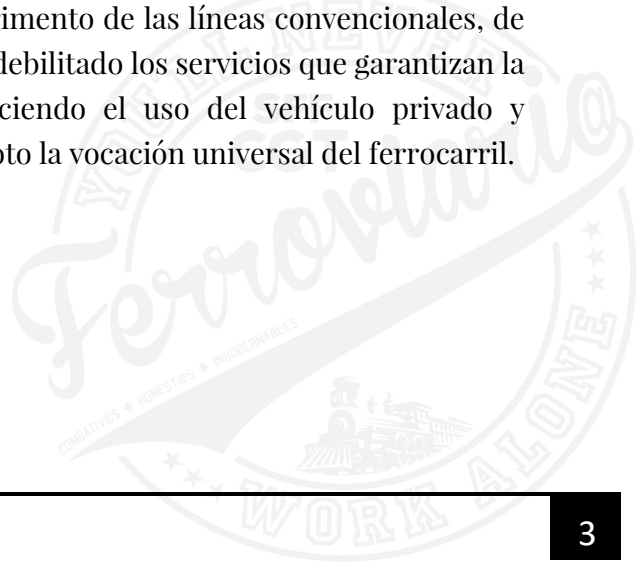
Desde nuestra constitución como Sindicato Federal Ferroviario en 1986, hemos sostenido con claridad y firmeza que el ferrocarril no es una mercancía, sino un derecho colectivo y un servicio esencial que debe estar al servicio de toda la sociedad. Nuestra acción sindical ha estado ligada, desde el principio, a la defensa de un modelo de ferrocarril público, social, ecológico y accesible.

Durante más de tres décadas, hemos denunciado sin descanso la fragmentación de Renfe y Adif, la externalización de servicios ferroviarios, el abandono de la red convencional y la apuesta política por la Alta Velocidad como única vía de modernización, ignorando su carácter elitista, segregador y deficitario. Frente a ello, hemos mantenido viva una alternativa construida desde el análisis crítico, la movilización social y el compromiso con la clase trabajadora y con la ciudadanía en su conjunto.

Frente a la lógica del mercado: el ferrocarril como derecho

El ferrocarril no es únicamente un medio de transporte: es una herramienta de vertebración territorial, de cohesión social y de garantía de igualdad. No puede estar sometido a la lógica del mercado ni al dictado de la rentabilidad inmediata. Su gestión debe responder a criterios de equidad, sostenibilidad y justicia social. Por ello, nos hemos opuesto frontalmente a las políticas que han transformado un servicio público en un nicho de negocio para constructoras, multinacionales y operadores privados.

Las inversiones estatales de las últimas décadas han priorizado la construcción de macroinfraestructuras —AVE o autopistas— en detrimento de las líneas convencionales, de cercanías y de media distancia. Esta orientación ha debilitado los servicios que garantizan la movilidad cotidiana de la mayoría social, favoreciendo el uso del vehículo privado y expulsando del tren a millones de personas. Se ha roto la vocación universal del ferrocarril.



Un modelo alternativo construido desde la militancia

En contraposición, el SFF-CGT ha defendido y defiende un modelo ferroviario basado en el interés general, en la sostenibilidad ambiental, en la eficiencia energética y en la mejora de la calidad del servicio. Hemos propuesto la redistribución de los recursos públicos hacia la modernización de la red convencional, la accesibilidad de las estaciones, el incremento de frecuencias y la mejora de las condiciones laborales de quienes hacen funcionar el ferrocarril.

En el año 2001 hicimos público el documento “Nuestro Modelo de Ferrocarril. Una alternativa de transporte social y seguro”, donde expusimos de forma clara y razonada una propuesta de sistema ferroviario al servicio del pueblo y no del capital. Hoy, esa alternativa sigue vigente, y nos reafirmamos en su necesidad. Este Congreso recoge la voluntad de actualizar aquel modelo, adaptándolo a las condiciones actuales, y de seguir difundiendo entre la sociedad una idea fundamental: el ferrocarril es de todas y todos, y su defensa es parte inseparable de la lucha por los derechos sociales y laborales.

Frente al negocio y la especulación, frente a la desmovilización y el desmantelamiento, nos reafirmamos: el ferrocarril debe ser público, social, seguro, sostenible, accesible, asequible y de calidad. Y el SFF-CGT continuará trabajando para que así sea.

2. CONDICIONES LABORALES

Una precarización Organizada

Las condiciones laborales en el sector ferroviario han sido objeto de un progresivo deterioro debido a las políticas de liberalización, externalización y falta de inversión en recursos humanos. La falta de personal no solo afecta a la operativa ferroviaria, sino que también tiene **consecuencias directas en la seguridad y en la calidad de la atención a los usuarios y usuarias.**

El proceso de **privatización y fragmentación** ha servido para debilitar la unidad de las plantillas de las empresas públicas y para abrir la puerta a empresas privadas que, en nombre de la eficiencia, explotan a sus plantillas, recortan derechos y degradan el servicio.

La fragmentación y privatización del sector ha roto la unidad de las plantillas públicas y ha abierto paso a empresas privadas que, en nombre de la eficiencia, explotan a sus plantillas, recortan derechos y degradan el servicio. En los centros de trabajo convive personal de empresas públicas, subcontratas y sociedades participadas, realizando tareas idénticas bajo condiciones laborales completamente desiguales. Esta situación no solo es injusta: es insostenible.

Impacto sobre la salud, el servicio y la seguridad

Turnos interminables, sobrecarga de funciones, ausencia de conciliación, inseguridad laboral, falta de vigilancia de la salud, carencia de beneficios sociales y ausencia de medidas reales en igualdad son el día a día para miles de ferroviarias y ferroviarios. El vaciamiento de personal en las empresas públicas ha derivado en una precarización programada, que busca justificar la externalización de servicios como única vía de sostenibilidad, cuando lo único que sostiene es el beneficio privado.

La liberalización ha traído también nuevos operadores ferroviarios, como Ouigo e Iryo, que han replicado modelos laborales basados en la precariedad y la desregulación. Convenios sin negociación real, ausencia de representación sindical efectiva y condiciones laborales que en nada se corresponden con la responsabilidad que implica trabajar en el transporte ferroviario. La fragmentación del sector, además, ha generado una pérdida de capacidad de respuesta ante incidencias y emergencias, afectando directamente a la seguridad del servicio y a quienes lo operan.

Esta precarización del sector afecta directamente a la seguridad, ya que **la reducción de personal y la sobrecarga de trabajo generan un mayor margen de error en tareas críticas para la operativa ferroviaria**. No se puede garantizar un ferrocarril seguro mientras se recortan derechos laborales, se vacían plantillas y se deslocaliza la responsabilidad.

Por la recuperación de las cargas de trabajo y el empleo público. Hacia un convenio estatal del sector ferroviario

Frente a este panorama, desde el SFF-CGT debemos seguir optando por una salida clara: la defensa firme del empleo, la recuperación de las cargas de trabajo privatizadas, y la lucha por condiciones dignas para todas las personas que trabajan en el ferrocarril.

Para asegurar un servicio de calidad y seguro **debemos seguir peleando no solo por mantener las plantillas públicas actuales sino por incrementar este número y luchar por la internalización de las cargas de trabajo** que actualmente asumen empresas privadas o participadas por Renfe. El deterioro generalizado exige una respuesta de fondo. No basta con defender los convenios existentes: necesitamos construir un marco común. Por ello, desde el SFF-CGT debemos impulsar con determinación la negociación de un **Convenio Estatal del Sector Ferroviario**, que fije unas condiciones mínimas comunes para todas las empresas ferroviarias, públicas o privadas.

Este convenio debe blindar derechos básicos, frenar el dumping laboral, reducir el margen de negocio de la externalización, y garantizar unas condiciones de trabajo compatibles con la seguridad de quienes operan y de quienes viajan. Es, además, una herramienta de cohesión sindical y de defensa del ferrocarril como servicio público.

Reivindicar condiciones laborales dignas es reivindicar un ferrocarril digno. No hay servicio de calidad sin empleo de calidad. Y no hay ferrocarril público sin quienes lo hacen posible cada día.

3. FERROCARRIL COMO SERVICIO PÚBLICO Y SOCIAL

El derecho a la movilidad y la cohesión territorial

El acceso al ferrocarril es un derecho fundamental que garantiza la movilidad de la ciudadanía y la cohesión territorial. Pero también es una herramienta esencial en la lucha contra el cambio climático, frente al modelo insostenible que promueve el uso del vehículo privado y el transporte por carretera.

En las últimas décadas, la gestión del ferrocarril ha estado marcada por la lógica del beneficio y no del servicio. El recorte de servicios, el cierre de estaciones y la reducción de frecuencias han expulsado al tren de amplias zonas del territorio, especialmente de aquellas que hoy se conocen como la “España vaciada”. Esta situación ha limitado el derecho a la movilidad, ha acentuado las desigualdades y ha favorecido la desertización social, económica y demográfica de muchas comarcas.

Consecuencias del cierre de líneas ferroviarias

Desde el año 1985, cuando se cerraron de golpe cerca de 2.000 kilómetros de líneas ferroviarias y se clausuraron otros 1.000 km al tráfico de viajeras y viajeros para reservarlos exclusivamente al transporte de mercancías, se ha ejecutado en el Estado español una política sistemática y sostenida de desmantelamiento del ferrocarril convencional. Esta política no solo ha empobrecido la oferta ferroviaria: ha provocado una **profunda herida social y territorial** cuyas consecuencias seguimos pagando hoy.

El cierre de líneas ha significado para muchas familias la pérdida de una conexión directa con servicios esenciales como la sanidad, la educación, la cultura o el empleo. Ha implicado más gasto económico, más tiempo de desplazamiento, mayor dependencia del vehículo privado, y en muchos casos, la imposibilidad de ejercer derechos básicos por falta de medios de transporte accesibles. Ha aumentado la contaminación, los accidentes, el aislamiento y ha acelerado el abandono de nuestras zonas rurales, condenadas a la irrelevancia por decisión política y por el desprecio planificado hacia la red ferroviaria que las vertebraba.

El **vínculo entre el cierre de líneas ferroviarias y el uso forzoso del vehículo privado** es evidente. Las líneas afectadas suelen corresponderse con servicios de cercanías y media distancia, fundamentales para la movilidad cotidiana de las personas trabajadoras y para la

conexión entre pueblos y ciudades. Muchas de estas líneas recorrían territorios rurales gravemente afectados por la despoblación, donde ya se habían reducido o suprimido otros servicios públicos, como escuelas o centros de salud. En estos entornos, la pérdida del tren ha significado también la pérdida de la última posibilidad de acceso universal a la movilidad.

El transporte por ferrocarril permite a la población de estas zonas desplazarse desde sus lugares de residencia a sus trabajos o centros de estudio sin necesidad de disponer de un vehículo privado. Además, es un medio **seguro, colectivo y accesible**, que garantiza la autonomía de menores que deben acudir al instituto, de personas mayores que requieren atención médica en otros núcleos urbanos, o de cualquier persona que no tenga carné de conducir, no disponga de coche o no pueda mantener su uso constante.

El cierre de líneas, lejos de ser una medida técnica o presupuestaria, **es una herramienta de exclusión social y territorial**, que deteriora la cohesión del país, profundiza las desigualdades y rompe la conexión entre comunidades. Se convierte así en **un impulsor directo de la despoblación**, generando en la ciudadanía una sensación de impotencia y abandono institucional. Quienes residen en estas comarcas comprueban día tras día cómo sus necesidades no son tenidas en cuenta, mientras en otros puntos del Estado se anuncian inversiones millonarias en Alta Velocidad.

El tren frente al cambio climático

La contradicción se agrava si atendemos a las políticas de movilidad urbana y medioambiental. En un contexto donde el acceso a las ciudades en vehículo privado se verá progresivamente limitado por la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, carece de todo sentido que no se apueste, con firmeza y decisión, por el **transporte público ferroviario como alternativa estructural**. El cierre de líneas no solo empobrece la oferta de transporte: **obstaculiza la transición ecológica**, debilita la movilidad sostenible y empuja a la ciudadanía, una vez más, al uso obligatorio del coche particular.

El ferrocarril ha sido y debe seguir siendo un elemento vertebrador del territorio. Su desaparición supone la desaparición de oportunidades, de actividad económica, de vida. La eliminación de servicios, bajo el pretexto de baja rentabilidad, no tiene en cuenta su valor social, ni su función de garantía de derechos. Cada línea que se cierra es un paso más hacia un país dividido entre zonas conectadas y zonas desahuciadas.

El sector del transporte es responsable de una gran parte de las emisiones de gases de efecto invernadero. Apostar por el ferrocarril no solo mejora la conectividad, sino que reduce

drásticamente el impacto ambiental y el consumo energético. A diferencia del transporte por carretera o la aviación, el tren es el medio que menos energía consume por pasajera, pasajero o tonelada transportada. La electrificación de la red permite minimizar la dependencia de combustibles fósiles, mejorar la calidad del aire y reducir la huella de carbono.

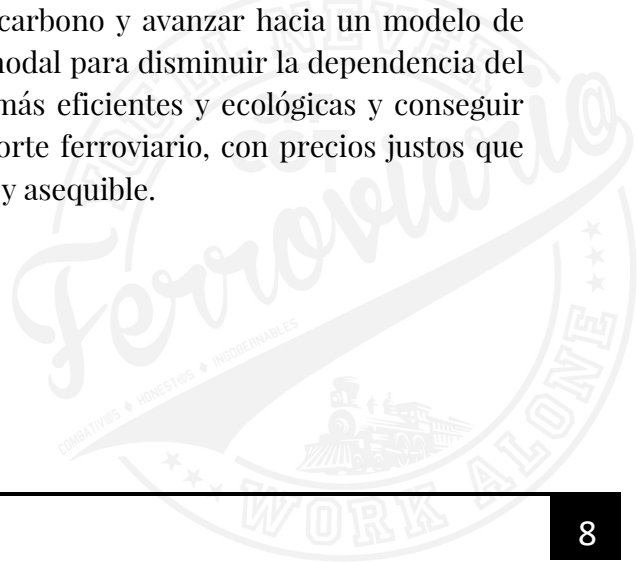
Por un modelo ferroviario justo, accesible y sostenible

En este sentido, resulta inaceptable que se siga invirtiendo de forma masiva en líneas de Alta Velocidad –caras, elitistas y energéticamente insostenibles– mientras subsisten líneas de vía única, sin electrificar, con velocidades medias impropias del siglo XXI (como ocurre en parte de Valencia, Murcia, Extremadura o Teruel). La Alta Velocidad consume hasta tres veces más energía que el tren convencional, exige trazados destructivos para el territorio y responde a una lógica que no es la de un servicio público, sino la de una infraestructura al servicio del negocio y de las constructoras.

Desde el SFF-CGT debemos continuar defendiendo que los más de 3.200 km de AVE existentes deben ser reconvertidos en líneas mucho más sociales, con velocidades máximas de 220-250 km/h, con la apertura de estaciones comarcales, que sean nodos intermodales donde concurren el máximo de modos de transportes complementarios al ferrocarril, ajustadas a las necesidades reales del territorio y sostenibles desde el punto de vista energético, económico y ambiental. Esto permitiría reducir costes de mantenimiento, minimizar el impacto ecológico y mantener tiempos competitivos de viaje, con trenes directos y servicios con paradas intermedias que den cobertura al conjunto del territorio.

El ferrocarril debe ser un servicio público que garantice el derecho a la movilidad para toda la ciudadanía, independientemente de su lugar de residencia. Para ello, es imprescindible un cambio de modelo que priorice la recuperación y mejora de las líneas convencionales, así como una inversión equitativa que asegure la continuidad de los servicios de cercanías y media distancia.

Es fundamental la reapertura de líneas cerradas y la modernización de la red de cercanías y media distancia para garantizar el acceso universal al ferrocarril, apostar por la electrificación de la red para reducir la huella de carbono y avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible, fomentar el transporte intermodal para disminuir la dependencia del transporte por carretera y promover alternativas más eficientes y ecológicas y conseguir tarifas accesibles y políticas de incentivo al transporte ferroviario, con precios justos que fomenten el uso del tren como alternativa ecológica y asequible.



4. DESMANTELAMIENTO Y PRIVATIZACIÓN

Cronología de un proceso deliberado

El proceso de desmantelamiento del ferrocarril público en España no ha sido accidental, sino parte de una estrategia deliberada para favorecer la privatización del sector en beneficio de grandes empresas, constructoras y multinacionales. Estas políticas neoliberales han priorizado los intereses económicos de una minoría sobre el derecho de la ciudadanía a un transporte ferroviario público, accesible y eficiente.

La falta de inversión en el ferrocarril convencional y el progresivo deterioro de las infraestructuras han sido estrategias utilizadas para justificar su privatización, disfrazada de "modernización".

Desde la popularización del vehículo privado en el siglo XX, las líneas ferroviarias han sido sistemáticamente abandonadas. Los ferrocarriles de vía estrecha, condenados por no ser rentables, perdieron 2.293 km tras 1950. En 1985, con el llamado "cerrojazo", se cerraron de golpe 12 líneas de ancho ibérico y se suprimieron los servicios de viajeras y viajeros en otras 14. La pérdida de ejes estratégicos como la Ruta de la Plata o el Santander-Mediterráneo consolidó un mapa radial centrado en Madrid y abandonó las conexiones transversales.

Desde entonces, el goteo ha continuado: Parla-Ciudad Real, Segovia-Medina del Campo, Soria-Castejón, Tarancón-Utiel, entre muchas otras. Cierres justificados por su "baja rentabilidad", pero que han traído como consecuencia el aislamiento de regiones enteras, la expulsión del tren de miles de personas y la consolidación de un modelo de movilidad privatizado, contaminante y poco justo.

Los paquetes ferroviarios europeos y su impacto

La aprobación de la **Ley del Sector Ferroviario** en 2005, y su modificación posterior en 2015, marcó un punto de inflexión: la separación artificial entre Renfe y Adif, la apertura a operadores privados y la transformación de Renfe en una sociedad mercantil dividida en filiales. Lejos de modernizar el sistema, esta fragmentación ha debilitado su capacidad de respuesta, su eficiencia operativa y su cohesión como red pública.

Pero esta política no ha sido solo nacional. Ha respondido fielmente a los mandatos de la Unión Europea. Bajo el disfraz de la "armonización", los **Paquetes Ferroviarios Europeos** han sido un instrumento de privatización progresiva:

- **Primer Paquete Ferroviario (2001):** Estableció la separación entre la gestión de infraestructuras y la operación de servicios, permitiendo el acceso de nuevos operadores al mercado.

- **Segundo Paquete Ferroviario (2004):** Introdujo medidas para mejorar la seguridad y la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo, y creó la Agencia Ferroviaria Europea.
- **Tercer Paquete Ferroviario (2007):** Abrió a la competencia mercado internacional de transporte de pasajeros y pasajeras y estableció normas sobre sus derechos.
- **Cuarto Paquete Ferroviario (2016):** Buscó completar la creación de un espacio ferroviario europeo único, liberalizando los servicios nacionales de pasajeros y pasajeras, reforzando la gobernanza de las infraestructuras.

El **Cuarto Paquete Ferroviario**, aprobado en 2016, ha sido el más ambicioso y dañino de todos. Se compone de dos pilares:

- **Pilar Técnico:** Establece un marco normativo único para todos los Estados miembros, centralizando competencias en la Agencia Ferroviaria Europea. Aunque en apariencia facilita la interoperabilidad, en realidad elimina márgenes de decisión propios de cada país y estandariza la precariedad como norma aceptable en el empleo ferroviario.
- **Pilar de Mercado:** Fija las bases para la liberalización total del transporte nacional de viajeras y viajeros. Establece mecanismos de licitación obligatoria, lo que ha supuesto en el Estado español la entrada en 2021 de operadores como SCNF (Ouigo), justo después del aplazamiento causado por la pandemia de la COVID-19. Desde entonces, estos operadores compiten con Renfe en los corredores más rentables, mientras el resto de la red sigue degradándose.

Este paquete, presentado como una herramienta de progreso, ha sido en realidad la **enésima vuelta de tuerca neoliberal**, favoreciendo la entrada de empresas privadas, la ruptura de la unidad ferroviaria, la precarización del empleo y el abandono de regiones enteras.

A través de estos paquetes, la Unión Europea ha dictado el camino a seguir: **liberalizar, segregar, mercantilizar**. Lo han llamado “modernización”, pero ha sido desmantelamiento; lo han vendido como “eficiencia”, pero se traduce en **precariedad, desigualdad y deterioro del servicio**.

Se ha prometido interoperabilidad, sostenibilidad y libertad de elección. Pero lo que realmente se ha impuesto ha sido:

- La separación forzada entre infraestructura y operación.
- La entrada de operadores privados a competir en los corredores rentables.
- La marginación del ferrocarril convencional.
- La conversión del tren en un negocio al servicio de intereses económicos.

Este modelo ha generado un rechazo creciente en buena parte de Europa. En el Reino Unido, ejemplo inicial del modelo liberalizador, las consecuencias fueron inmediatas: aumento del

gasto público, subida constante de tarifas, caos operativo y deterioro del servicio. Finalmente, el ferrocarril tuvo que ser **renacionalizado** con un coste altísimo para la ciudadanía.

A pesar de este precedente, el Estado español ha aplicado con **fervor** las recetas europeas, y ha ido incluso más allá.

En el Estado español, la aplicación de los paquetes ferroviarios ha sido entusiasta. No se trataba de cumplir, sino de adelantar el paso:

- **2003:** Se aprueba la **Ley del Sector Ferroviario** (Ley 39/2003), que establece la separación entre infraestructura (Adif) y operación (Renfe), y posteriormente dividiría Renfe en Sociedades Mercantiles Estatales Anónimas y Adif en Adif y Adif AV.
- **2005:** Se liberaliza el transporte de mercancías, permitiendo la entrada de operadores privados, mientras Renfe Mercancías empieza su decadencia.
- **2013:** En junio entran en vigor las Obligaciones de Servicio Público (OSP) que suprimen desde entonces más de 40.000 trenes de media distancia al año, dejando 172 estaciones sin parada, y 165 con una sola parada al día. Además, establece un listón de ocupación de usuarias para mantener las líneas abiertas.
- **2013:** Se suprimen 1500 trenes de mercancías de al año, perdiendo el servicio que realizaba Renfe, por una teórica falta de rentabilidad económica, lo que supone más de 500.000 toneladas de mercancía, que pasa a la carretera en 40.000 camiones, con las toneladas de CO2 que ello significa, y una cota de dolor inasumible.
- **2020:** Entra en vigor la liberalización del transporte de viajeras y viajeros. Operadores como **Ouigo** e **Iryo** acceden al mercado con condiciones favorables.
- **Renfe** se convierte en una sociedad mercantil fragmentada en filiales: **Viajeros**, **Mercancías**, **Alquiler de Material**, **Fabricación y Mantenimiento**, y **LogiRAIL**, esta última como versión precarizada de la empresa matriz.

Este proceso ha tenido **consecuencias profundas**:

1. **Privatización encubierta:** Aunque Renfe y Adif no se han vendido formalmente, sus funciones se han externalizado mediante contratos con empresas privadas, despojando a la empresa pública de su contenido real.
2. **Precarización del empleo:** La entrada de operadores privados ha traído convenios más precarios, con salarios bajos y condiciones laborales peores. Se ha generado una doble escala salarial entre personal público de Adif y Renfe y subcontratado o de LogiRAIL.

3. **Deterioro de la red convencional:** Se han priorizado las líneas de Alta Velocidad, mientras el resto de la red ha sido abandonada. El derecho a la movilidad ha quedado subordinado a la lógica del beneficio.
4. **Segmentación del sistema:** La planificación, coordinación y operatividad del ferrocarril se ha fragmentado, dificultando una gestión integral y eficiente del transporte.

Contratas ferroviarias: precariedad, riesgos y negocio

Uno de los aspectos más evidentes del proceso de desmantelamiento del ferrocarril público ha sido la creciente externalización de servicios esenciales. Mantenimiento de infraestructura, servicios logísticos, limpieza, atención al cliente y otras funciones fundamentales han pasado de ser gestionadas por personal público altamente cualificado a ser subcontratadas a empresas privadas. Esta estrategia ha supuesto un coste altísimo, no solo para los trabajadores y trabajadoras del sector, sino también para la calidad del servicio ferroviario y la seguridad ferroviaria en su conjunto.

Esta cesión de responsabilidades ha tenido un coste social y económico inasumible. Se ha producido un **aumento en los accidentes laborales**, una **disminución de los estándares de seguridad**, y un deterioro progresivo en la calidad del servicio prestado a la ciudadanía. **Personal con escasa preparación, alta rotación y sometido a condiciones laborales precarias** asume tareas críticas para la fiabilidad del sistema ferroviario. La fiabilidad técnica se pone en cuestión cuando los equipos rotan con cada licitación, y la seguridad de usuarias y usuarios y trabajadoras queda expuesta a la lógica del bajo coste.

El dinero público que debería destinarse a mejorar las infraestructuras y la calidad del servicio ferroviario ha sido canalizado a contratistas y multinacionales que buscan maximizar beneficios a costa de la precarización laboral. Empresas como FCC, Acciona y Eulen han sido beneficiarias directas de este modelo de externalización, en un proceso donde han aprovechado la fragmentación de RENFE y ADIF para hacerse con una parte del negocio ferroviario sin asumir los costes ni la responsabilidad de garantizar un servicio de calidad.

Esta transferencia de recursos públicos a manos privadas ha sido paralela a la convocatoria de Ofertas de Empleo Público insuficientes para reponer el personal ferroviario que se ha ido perdiendo por jubilaciones y falta de contratación. Mientras tanto, la falta de trabajadores y trabajadoras en plantilla ha sido utilizada como excusa para seguir externalizando más servicios, generando un círculo vicioso en el que la inversión pública sigue beneficiando a empresas privadas en detrimento del servicio ferroviario.

Desde el SFF-CGT debemos seguir denunciando esta privatización encubierta del ferrocarril y exigimos la reversión de la subcontratación. La recuperación de la gestión pública de estos servicios es una condición indispensable para garantizar un ferrocarril público, social, seguro, accesible, sostenible, y eficiente.

Renfe Mercancías: desmantelamiento y entrega a manos privadas

El transporte ferroviario de mercancías es uno de los pilares estratégicos que cualquier país debería proteger para avanzar hacia un modelo productivo sostenible, equilibrado y socialmente útil. En el Estado español, sin embargo, ha sido objeto de una política de abandono, debilitamiento y entrega a intereses privados.

Desde 2006, año previo a la entrada efectiva de operadores privados, Renfe Mercancías ha perdido un 62% del tráfico que gestionaba, cayendo de más de 11.000 millones de toneladas/kilómetro netas a poco más de 4.000 en 2023. Una caída que no puede explicarse por razones de mercado, sino por una estrategia institucional deliberada para favorecer al transporte por carretera y preparar el terreno para la privatización.

A nivel estructural, la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido un **fracaso**. No solo no ha conseguido aumentar la cuota ferroviaria, sino que ha favorecido a los operadores privados, quienes han captado los contratos más rentables, dejando a Renfe Mercancías con los tráficos menos rentables y provocando un progresivo debilitamiento de su capacidad operativa. A esto se une la presión del lobby del transporte por carretera. La reducción de trenes de mercancías ha ido acompañada de un incremento masivo del tráfico de camiones, con impactos negativos en términos de congestión, contaminación y seguridad vial.

Todo esto nos hace ver que la **decadencia de Renfe Mercancías no ha sido accidental, sino deliberada**. Las pérdidas económicas continuas de Renfe Mercancías han culminado en la decisión de vender al menos el 50% de la compañía al gigante naviero MSC, una operación anunciada en septiembre de 2023 tras una década de intentos por encontrar un comprador o un socio estratégico. Esta operación, supone la cesión de una parte significativa del negocio público a una empresa privada, consolidando un proceso de desmantelamiento progresivo.

La venta parcial de Renfe Mercancías a MSC supone un riesgo inminente de pérdida de empleo y la subrogación de maquinistas bajo criterios de una empresa privada que operará bajo sus propios intereses. Además, este movimiento impactará directamente en los talleres de Renfe Fabricación y Mantenimiento, que verán reducidas sus cargas de trabajo, ya que MSC buscará alternativas privadas más rentables.

Desde el **SFF-CGT**, defendemos la necesidad de una inversión pública decidida para fortalecer Renfe Mercancías y revertir la privatización. La defensa del transporte ferroviario de mercancías es también **una defensa del medio ambiente, del empleo ferroviario y de la soberanía logística del país**. Por eso decimos alto y claro: **Ni una venta más. Ni un metro de vía al servicio del negocio. Todo el ferrocarril para lo público.**

5. LIBERALIZACIÓN DE SERVICIOS

De la directiva europea a la liberalización acelerada en España

La liberalización del ferrocarril en el Estado español no ha sido una exigencia técnica ni una necesidad social, sino una **imposición ideológica amparada por la Unión Europea y ejecutada con entusiasmo por los distintos gobiernos del Estado**, obedeciendo a los intereses del mercado por encima de los de la ciudadanía. Desde la aprobación de la Directiva 91/440/CEE, la hoja de ruta ha sido clara: **desmembrar el sistema ferroviario público, segregar funciones, introducir competencia privada y convertir un servicio esencial en mercancía sujeta a rentabilidad**.

A través de los sucesivos **paquetes ferroviarios europeos**, se ha profundizado en esta senda privatizadora: se ha separado artificialmente la gestión de la infraestructura de la operación de los trenes, se ha forzado la apertura del transporte a operadores privados y, con el **Cuarto Paquete Ferroviario (2016)**, se ha consumado la apertura a la competencia del transporte de viajeros y la licitación obligatoria de los servicios considerados Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Lejos de adoptar este proceso con cautela, España ha actuado como **alumna aventajada del neoliberalismo europeo**, ejecutando cada paso con mayor virulencia de la exigida, sin evaluar el impacto sobre la red pública, sobre las condiciones laborales, sobre el equilibrio territorial o sobre el derecho a la movilidad.

Alta Velocidad: competencia privada y deterioro del servicio

El caso de la liberalización de los servicios comerciales de Alta Velocidad es paradigmático. La entrada de empresas privadas como **Ouigo e Iryo** en los corredores de Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Madrid-Sevilla ha sido presentada como un avance competitivo, cuando en realidad ha supuesto una **guerra tarifaria insostenible**, una **precarización del servicio**, una **pérdida de ingresos para Renfe** y una **agudización del modelo de ferrocarril elitista**.

La CNMC ha actuado como agente facilitador de este proceso, **forzando rebajas de cánones y exigiendo condiciones favorables para los nuevos operadores**, a costa de debilitar aún más a la operadora pública. El resultado ha sido una caída del ingreso medio por viajera o viajero de Renfe del 40%, mientras que los nuevos operadores **acumulan pérdidas millonarias sin generar beneficios sociales reales**.

A este escenario se suma el deterioro de la calidad del servicio: tarifas artificialmente bajas conllevan **servicios de menor confort, restricciones en la política de billetes** y una tendencia a incorporar **costes adicionales** que encarecen el viaje. Renfe, lejos de actuar como garante

de un servicio público, ha endurecido sus propias condiciones de compensación por retrasos, imitando las políticas restrictivas del modelo aéreo.

Este proceso **no es nuevo**. Lo vivimos en el Reino Unido, donde la liberalización llevó al colapso del sistema, a la intervención estatal reiterada y, finalmente, a una **renacionalización forzada**. El Estado español parece caminar por el mismo sendero, ignorando la experiencia ajena y sacrificando su red pública por dogma ideológico.

Desde el SFF-CGT debemos seguir defendiendo que **el ferrocarril sea gestionado por una empresa pública estatal, con fines sociales y no lucrativos**, con regulación fuerte que impida la precarización y que garantice calidad, seguridad y equidad territorial. **La infraestructura pública no puede convertirse en fuente de negocio privado ni en laboratorio para experimentos fallidos de mercado.**

Obligaciones de Servicio Público: riesgo de desaparición y lógica de mercado

Las **Obligaciones de Servicio Público (OSP)** representan la esencia del ferrocarril como servicio social. Son la garantía de que el tren llegue a todos los rincones, de que ninguna comarca quede aislada, de que el derecho a la movilidad no dependa de la rentabilidad empresarial.

Pero este modelo está en peligro. La CNMC ha puesto fecha de caducidad al contrato entre el Estado y Renfe, que expira en 2027, y ya ha anunciado su deseo de no prorrogarlo más allá. **La pretensión es abrir las OSP a licitación, entregando rutas estratégicas a empresas privadas que solo se mantendrán si se les garantiza un margen de beneficio.** Se trata de **subvencionar con dinero público a operadores privados para que presten un servicio deficitario** que antes gestionaba una empresa pública sin necesidad de lucro. Un desfaldo a las arcas del Estado y un insulto al sentido común.

La lógica de mercado aplicada a las OSP **solo puede conducir al recorte de servicios**, al abandono de rutas con baja demanda, al encarecimiento progresivo de los billetes y a un deterioro inevitable de la calidad. La experiencia en otros sectores privatizados es clara: **una vez que se introduce la competencia, los compromisos sociales desaparecen y la precariedad se impone.**

Desde el SFF-CGT exigimos al Estado **blindar las OSP como servicio público no licitable**. El tren no puede ser una empresa más; es un **elemento de cohesión, de sostenibilidad y de justicia social**. Lo contrario es apostar por un modelo de transporte que abandona a la ciudadanía y favorece el negocio de unos pocos.

Luchar por las OSP es **luchar por el ferrocarril como derecho**, no como negocio. Es defender lo que es de todas y todos, frente a quienes pretenden convertirlo en mercancía para el beneficio de unos pocos.

6. INFRAESTRUCTURAS

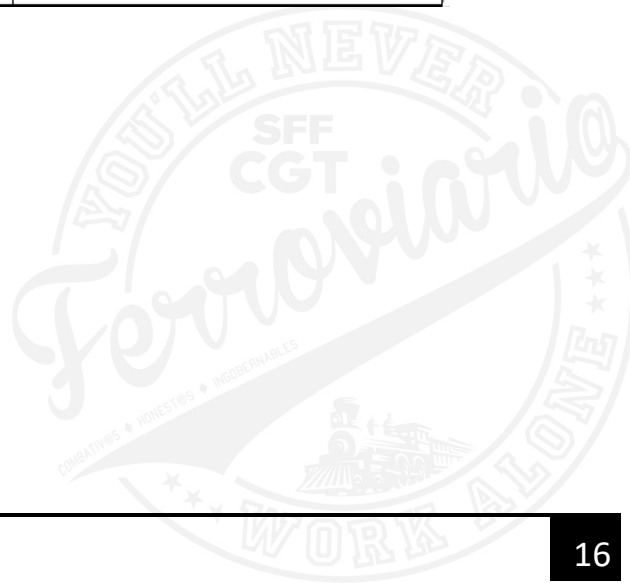
Mantenimiento e inversiones: desequilibrio y abandono

La historia del ferrocarril español reciente está marcada por una deriva clara: la priorización de la Alta Velocidad frente al abandono paulatino de la red convencional. Desde los años noventa, con la inauguración del AVE Madrid-Sevilla en 1992, se ha impuesto una lógica que identifica progreso con velocidad, y modernidad con macroinfraestructura, despreciando las necesidades reales de la mayoría de la población que usa cada día los trenes de cercanías, regionales y media distancia.

Entre 1992 y 2008, la inversión en líneas convencionales fue reduciéndose progresivamente, quedando relegada a actuaciones puntuales de mejora o electrificación. La llegada de la crisis económica no hizo sino acelerar este proceso de abandono, con recortes sistemáticos en la inversión pública y una orientación presupuestaria que mantuvo la prioridad en el AVE, justificada por su supuesto atractivo para el turismo y los negocios, mientras se descuidaba la infraestructura que garantiza el transporte cotidiano de millones de personas.

Los datos son irrefutables. Según los informes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los últimos años se han destinado entre 4.000 y 5.000 millones de euros anuales a la infraestructura ferroviaria, pero la mayoría de estos recursos se ha orientado al AVE y a ciertos tramos electrificados, dejando de lado la necesaria modernización de la red convencional. La inversión acumulada en Alta Velocidad supera ya los 65.000 millones de euros, aunque algunas fuentes lo elevan incluso a los 87.000 millones de euros y las previsiones apuntan a su incremento, mientras las líneas tradicionales se degradan.

Año	Inversión Total en ADIF (Convencional)	Inversión en ADIF AVE (Alta Velocidad)	Total Inversión Ferroviaria
2020	2.000 millones de euros	3.100 millones de euros	5.100 millones de euros
2021	1.900 millones de euros	2.800 millones de euros	4.700 millones de euros
2022	2.000 millones de euros	2.900 millones de euros	4.900 millones de euros
2023	2.000 millones de euros	2.900 millones de euros	4.900 millones de euros



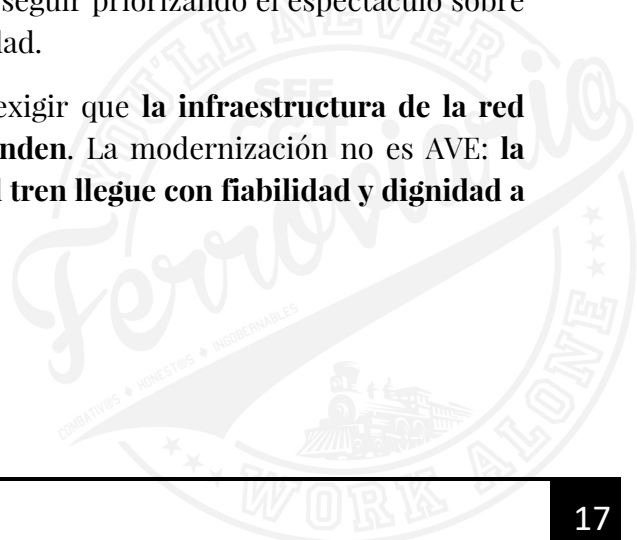
Década	Inversión Total en Infraestructuras Ferroviarias	Inversión en ADIF Convencional	Inversión en ADIF AVE
1990-2000	~ 6.000 millones de euros	~ 5.500 millones de euros	~ 500 millones de euros
2000-2010	~ 20.000 millones de euros	~ 14.000 millones de euros	~ 6.000 millones de euros
2010-2020	~ 30.000 millones de euros	~ 12.000 millones de euros	~ 18.000 millones de euros
2020-2025	~ 20.000 millones de euros (proyección)	~ 8.000 millones de euros	~ 12.000 millones de euros

Todo ello, a pesar de que la red de Alta Velocidad no alcanza más del 20% del total de la red ferroviaria nacional. Este modelo no solo es socialmente excluyente, sino también insostenible. Mantener un kilómetro de vía AVE supone entre 150.000 y 300.000 euros anuales, frente a los 40.000 a 100.000 euros que cuesta el mantenimiento de un kilómetro de vía convencional. Un lujo injustificable, en un país con estaciones cerradas, trenes suprimidos y comarcas enteras convertidas en desiertos ferroviarios.

Desde 1990, más de 1.000 estaciones han sido clausuradas, principalmente en zonas rurales y de baja densidad, perpetuando la exclusión ferroviaria y condenando a estas regiones al abandono y la despoblación. La infraestructura heredada de las décadas de los 60 y 70, construida con otros materiales, tecnologías y exigencias, presenta hoy un desgaste alarmante, sin un plan de renovación ni un mantenimiento preventivo serio. Traviesas, raíles, balasto y señalización obsoletos constituyen el escenario cotidiano de muchas líneas.

Esta realidad no puede ser ignorada. La degradación técnica acarrea una pérdida de fiabilidad del servicio, incrementa los costes operativos por averías constantes y pone en entredicho la seguridad ferroviaria. Es insostenible seguir priorizando el espectáculo sobre el servicio, y el negocio sobre el derecho a la movilidad.

No es posible defender el ferrocarril público sin exigir que **la infraestructura de la red convencional reciba los recursos que le corresponden**. La modernización no es AVE: **la modernización real es aquella que garantiza que el tren llegue con fiabilidad y dignidad a cada rincón del territorio.**



Transferencia de líneas RFIG a comunidades autónomas

El proceso de transferencia de líneas ferroviarias del **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)** a las Comunidades Autónomas **debe ser abordado con prudencia, planificación y control**, y nunca como un paso más en la descomposición del ferrocarril público.

Entendemos que la **gestión de proximidad** puede suponer una mejora del servicio en algunos territorios, pero **solo si está garantizada la titularidad pública, la financiación adecuada y la integración del sistema ferroviario como parte de un proyecto común y estatal**. Lo contrario sería repetir el esquema de fragmentación, desigualdad y privatización encubierta que ya ha demostrado sus límites.

La descentralización ferroviaria, tal y como se ha planteado en comunidades como Catalunya, ha generado en sectores sociales la ilusión de una mejora de la gestión, ante **el evidente deterioro actual de los servicios dependientes del Estado**. Sin embargo, este sentimiento no puede llevarnos a legitimar un modelo de traspaso sin garantías ni objetivos sociales claros, cuyo único objetivo es el afán económico que hay detrás.

Desde el **SFF-CGT** debemos alertar sobre los **riesgos reales** de este proceso:

- La **falta de recursos económicos** por parte de las comunidades puede desembocar en **nuevas privatizaciones** de la operación y el mantenimiento de los servicios.
- La **pérdida del carácter estatal** de las líneas puede derivar en una **falta de coordinación y visión de conjunto**, debilitando la red y rompiendo la igualdad en el acceso.
- La **fragmentación del sistema ferroviario** favorece la competencia territorial, las duplicidades y la pérdida de sinergias operativas.
- La **segregación** puede significar un ámbito normativo diferente para cada Comunidad, con el riesgo que ello supone para la seguridad, estabilidad en el empleo, y las condiciones laborales de las plantillas, repercutiendo directamente en la propia calidad del servicio ferroviario ofrecido a las usuarias.

Desde el SFF-CGT debemos defender una gestión cercana, no competitiva, con financiación estatal garantizada y con objetivos de servicio público, no de negocio. Existen fórmulas de gestión compartida que garantizan estas premisas, no solo entre Renfe-Adif con las Autonomías y el Ministerio, sino que se pueden incluir en esta gestión a los movimientos sociales de defensa del ferrocarril y de usuarias, grupos ecologistas y ciudadanos, grupos ciclistas y representación de trabajadoras del ferrocarril.

Seguridad ferroviaria: entre la desinversión y la externalización

La seguridad ferroviaria es, por definición, **una línea roja que no puede ser cruzada**, y sin embargo, las políticas de abandono inversor y externalización masiva de tareas han comprometido de manera alarmante este principio básico.

En el año 2024, se han registrado **más de 12.000 incidencias** en la red convencional, un aumento del **25,4% respecto a años anteriores**, acompañado de una caída de la puntualidad en Cercanías y Media Distancia. Según la **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)**, **81 accidentes**, **20 descarrilamientos** y **21 incidentes en pasos a nivel** configuran un panorama que **no puede ser considerado normal ni tolerable**.

La raíz de esta situación no es técnica, sino **política y laboral**. La externalización de tareas de mantenimiento, revisión y supervisión a empresas privadas, con **plantillas mal formadas, mal pagadas y rotativas**, ha socavado la calidad y la seguridad del servicio. **El deterioro es estructural y la responsabilidad institucional es directa**.

La **externalización no garantiza seguridad**, sino rentabilidad empresarial. **La falta de personal propio** en Renfe y Adif agrava los riesgos y dificulta la prevención. La **segmentación del sistema** impide una respuesta coordinada, eficaz y transparente ante las incidencias.

No podemos permitir que el modelo liberalizador y fragmentado del ferrocarril comprometa **vidas humanas, la fiabilidad del servicio y la confianza de la ciudadanía**. La seguridad ferroviaria debe ser restaurada como **prioridad absoluta y compromiso irrenunciable** del sistema público de transporte.

7. PROPUESTAS DEL SFF-CGT

Desde el SFF-CGT debemos considerar urgente y prioritaria la adopción de una **estrategia integral de impulso y transformación del sistema ferroviario** como servicio público esencial, herramienta de vertebración territorial, alternativa real a la crisis ecológica y garantía de derechos sociales y laborales. Para ello, proponemos la puesta en marcha, de las siguientes medidas:

I. Reconocimiento del valor estratégico del ferrocarril

- Reconocimiento institucional explícito de las **ventajas inherentes al transporte ferroviario** como modo ecológico, seguro, eficiente y socialmente justo.
- Establecimiento de políticas públicas que **internalicen los costes externos** de cada medio de transporte, visibilizando la verdadera factura medioambiental y social del

automóvil y del transporte por carretera (accidentes, emisiones, consumo energético, impacto territorial, etc.).

- Revisión urgente de los sistemas de financiación y fiscalidad del transporte, aplicando una **discriminación positiva a favor del ferrocarril**, con incentivos económicos, fiscales y presupuestarios que favorezcan su uso y reduzcan progresivamente las tarifas ferroviarias.
- Reconocimiento y **compensación económica** de las ventajas medioambientales del ferrocarril como contribución directa a los objetivos de reducción de emisiones, lucha contra el cambio climático y descarbonización del sistema de movilidad.
- Establecer como criterio central en la operación de los servicios ferroviarios la **sostenibilidad ambiental y la rentabilidad social**, priorizando el beneficio colectivo por encima de los márgenes económicos. Renfe debe ser gestionada desde parámetros de utilidad pública y no de rentabilidad empresarial, incorporando la valoración de los costes externos evitados como parte del balance real del servicio prestado.

II. Reforma estructural de la política de transporte

- Desmitificación social del automóvil como símbolo de progreso y libertad individual, apostando por una **racionalización económica, energética y ecológica** del modelo de movilidad.
- Establecimiento de una **fiscalidad proporcional a los impactos negativos** de cada medio, aumentando la presión fiscal sobre las empresas de transporte por carretera y suprimiendo toda subvención directa o indirecta al sector del automóvil.
- **Supresión de donaciones y rescates** con fondos públicos a grandes multinacionales del automóvil y la logística, muchas veces ajenas al interés general.
- Reducción drástica de los **presupuestos destinados a la creación de nueva red viaria**, especialmente autovías y grandes estructuras que incentivan el transporte privado e intensifican la fragmentación territorial.
- **Congelación inmediata y revisión profunda** de todos los proyectos de nuevas autovías, priorizando la conservación y uso racional de la red existente.

III. Medidas de seguridad y redistribución modal

- **Rebaja generalizada de los límites de velocidad** en carretera y entorno urbano, estableciendo:
 - 100 km/h en autovías y autopistas,
 - 80 km/h en carreteras convencionales,

- 50 km/h en vías urbanas básicas,
 - 30 km/h en calles de distribución urbana.
- La banda de 100 a 200–220 km/h debe **quedar reservada exclusivamente al ferrocarril**, como medida de eficiencia energética, seguridad y racionalidad del sistema multimodal.
- **Prohibición expresa del levantamiento de vías férreas existentes**, protegiendo su trazado como patrimonio público estratégico.

IV. Inversiones y modelo ferroviario

- Inversión urgente y prioritaria en el **mantenimiento global de la red ferroviaria existente**, con extensión progresiva de la velocidad alta (200–220 km/h) a toda la red básica, **sin necesidad de nuevas líneas AVE**.
- Cancelación definitiva de todos los proyectos de Alta Velocidad pendientes de ejecución por ser contrarios al interés público, tanto por razones económicas (costes de infraestructura y operación), como sociales (uso elitista), medioambientales (consumo de suelo y energía), y energéticas (triplica el consumo frente a un tren convencional).
- Apuesta decidida por un **modelo ferroviario socialmente útil y ambientalmente sostenible**, donde la prioridad recaiga sobre la red de cercanías, media distancia y trenes regionales.
- Potenciar la **investigación y el desarrollo tecnológico propios**, reduciendo la dependencia de multinacionales del sector y reforzando las capacidades industriales del país.
- **Paralizar todas aquellas macroinfraestructuras ferroviarias** —como el Corredor Mediterráneo en su trazado actual— que han sido justificadas como mejora del transporte de mercancías pero que, en la práctica, están siendo ejecutadas como proyectos exclusivos de Alta Velocidad. Frente a estos modelos elitistas y segregadores, debe apostarse por la construcción y rehabilitación de **centenares de terminales logísticas cerradas en los últimos años**, facilitando el acceso al transporte ferroviario a la ciudadanía y a las pequeñas y medianas empresas.
- **Constituir y fortalecer un parque propio de material rodante público**, compuesto por vagones y locomotoras gestionadas y mantenidas en instalaciones públicas operadas por Renfe. Esta medida debe ir acompañada de la consolidación de una plantilla estable de personal de conducción, y orientarse hacia la **descarbonización progresiva del parque motor**, reservando las unidades diésel únicamente para tareas de socorro y emergencia.

V. Recuperación del servicio público y reversión del desmantelamiento

- **Reversión de la privatización ferroviaria**, recuperando para la gestión pública directa todos aquellos servicios esenciales que han sido externalizados o mercantilizados.
- Integración orgánica de Renfe y Adif bajo una **única empresa pública ferroviaria estatal**, que permita coordinar planificación, inversión, personal y explotación bajo principios de eficiencia y equidad.
- **Recuperación y revitalización de Renfe Mercancías**, como operador público clave en la reducción del transporte de mercancías por carretera.
- **Reapertura de líneas cerradas**, restituyendo el derecho a la movilidad ferroviaria en todas aquellas comarcas excluidas del mapa del ferrocarril por criterios de rentabilidad empresarial.
- **Homogeneizar las condiciones laborales y normativas** del conjunto de empresas operadoras en el ámbito ferroviario, especialmente en el sector de mercancías, mediante la aprobación de una regulación que garantice unos **mínimos comunes de derechos laborales y salariales**, e impida el uso de la precariedad como instrumento de competencia empresarial.
- **Establecer la obligatoriedad para las grandes empresas, públicas y privadas, de utilizar el ferrocarril como modo principal de transporte de mercancías a larga distancia**, reduciendo el impacto ambiental del transporte por carretera y reforzando el carácter estratégico del tren como infraestructura de interés general.

Estas propuestas no son simples reivindicaciones sectoriales: son exigencias de justicia social, de responsabilidad ecológica y de compromiso democrático con la ciudadanía. **El ferrocarril no es un negocio: es un derecho. Y el SFF-CGT no va a dejar de defenderlo.**

