



SECTOR

Comunicado 107 20 / 12 / 2024

EL FUTURO DEL FERROCARRIL PÚBLICO (Y EL DE SU PERSONAL)

Ya ha transcurrido un año [desde la desconvocatoria de las jornadas de huelga](#) promovidas por la totalidad de organizaciones de los Comités Generales de Adif y Renfe. Desconvocatoria “absoluta”, de todas las jornadas de huelga, que suscitó entre las personas trabajadoras de Adif y Renfe suspicacias (de hecho, el SFF-CGT fue la única organización que quiso consultar internamente la desconvocatoria). Desde entonces la privatización de Renfe Mercancías avanza lentamente ([aunque el futuro de su plantilla en Renfe parezca asegurado](#)) con un borrador de acuerdo entre Renfe y Medlog; y la transferencia de Rodalies parece estar siendo frenada por cuestiones políticas.

Ojalá esta fuera la única cuestión que genera suspicacias al personal de las empresas públicas:

La Dirección de Servicio Público de Renfe Viajeros ha terminado su primera ronda de jornadas informativas “para entender mejor el futuro de nuestros Servicios Públicos”, durante las cuales se ha recordado que el [contrato - programa entre la Administración General del Estado \(AGE\) y Renfe](#) para la prestación de servicios sujetos a Obligaciones de Servicio Público (OSP) estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2027 salvo para “en torno al” 3% de los servicios establecidos en el contrato, cuya vigencia será solamente hasta el 1 de enero de 2026.

Este ≈3% que se licitará en 2026, y que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) encuentra [“una oportunidad para comprobar el interés de las empresas ferroviarias por la entrada en la prestación de los servicios sujetos a OSP”](#) podrá suponer el caballo de Troya para las Obligaciones de Servicio Público... **públicas**.

Volviendo al contrato – programa existente entre la AGE y Renfe, según recoge el documento mencionado anteriormente, puede prorrogarse durante cinco años (hasta el 31 de diciembre de 2032), **cuestión que en ningún caso deberíamos dar por sentada**: la CNMC “recomienda no prorrogar en los mismos términos el actual contrato de RENFE” [en el informe que el 25 de junio de 2024 emitió](#) sobre el proyecto de orden ministerial relativo al régimen de las autorizaciones para prestar servicios ferroviarios de viajeros sujetos a OSP.

En este mismo informe, muy jugoso, la Comisión encuentra “muy relevante para el éxito del proceso de apertura a la competencia de los servicios sujetos a OSP” “las **facilidades para acceder al material rodante del operador saliente**, a los servicios accesorios (reparaciones, mantenimiento, talleres, etc.) **o al personal**”. Y aunque se contempla la subrogación del personal, al menos también recoge que sería voluntaria y “en ningún caso la regulación de esta subrogación podrá traducirse en una obligación de este trabajador a tener que continuar prestando sus servicios para el nuevo operador entrante”.

Desde el SFF-CGT creemos que es un momento de tensión en el ferrocarril público: **Las amenazas pasadas siguen latentes y las futuras vienen de camino**. En la plantilla de las empresas públicas ferroviarias es imperativo que adquiramos cuanto antes conciencia de la amenaza presente en el horizonte. En estos últimos tiempos las entidades se están rejuveneciendo a pasos agigantados y la juventud o inexperiencia no pueden ser excusas para no defender nuestras empresas y salvaguardar un servicio público de calidad. No van a esperar a que las plantillas “maduren” para tratar de reducir lo público a la mínima expresión.

Por ello el SFF-CGT organizará asambleas por los centros de trabajo para informar de la situación actual y de las amenazas existentes al futuro del ferrocarril público. Y, con ello, de las luchas por venir: **primero**, el 3% de OSP no prorrogable debe ser adjudicado de nuevo a Renfe; **segundo**, Renfe y Ministerio deben prorrogar el resto de OSP.

DEFIENDE TU PUESTO DE TRABAJO. ÚNETE AL SFF-CGT