



SECTOR

Comunicado 22

18 / 03 / 2026

DOS MESES DESPUÉS DEL ACCIDENTE DE ADAMUZ

El 18 de enero de 2026 ha marcado un antes y un después en el sector ferroviario. Desgraciadamente asistimos a la consecuencia de un sistema tensionado hasta el extremo, en el que se ha priorizado la construcción frente al mantenimiento; la reducción de costes, la externalización y la fragmentación por encima de la seguridad.

El ferrocarril ha perdido imagen y credibilidad ante la ciudadanía. Supresiones de servicio, limitaciones de velocidad, incidencias continuas, sobrecarga de trabajo para las plantillas y decisiones improvisadas han deteriorado la confianza en un servicio que debería ser un referente de seguridad y fiabilidad.

Estaba claro. **Un colapso de esta magnitud iba a tener consecuencias, y no podían atajarse con decisiones rápidas para obtener una foto.** Cuando no se afrontan las causas reales, los problemas no desaparecen, se agravan. Y eso es lo que está ocurriendo: el cortoplacismo y la incapacidad para actuar con visión de sector están haciendo que el deterioro continúe y que el futuro del ferrocarril se vea cada vez más comprometido.

Adif, como si no pasara nada, sigue queriendo proyectar la imagen de gran empresa pública de prestigio, pero sin asumir el papel que le corresponde en lo ocurrido. Como administrador de la infraestructura, es el máximo responsable del estado de la red, independientemente de la política de licitaciones y subcontrataciones que haya decidido aplicar en los últimos años. Por no hablar de la gestión que está realizando en todo lo relacionado con la investigación del accidente, con decisiones difíciles de explicar y actuaciones que no contribuyen precisamente a generar confianza ni transparencia.

En **Renfe**, siguen a lo suyo, anunciando nuevos proyectos que poco tienen que ver con reforzar el ferrocarril, como es la apuesta por nuevas sociedades participadas centradas en el transporte a través de autobús. En lugar de concentrar los esfuerzos en recuperar la fiabilidad de la red, mejorar el mantenimiento del material, reforzar las plantillas o atraer a la ciudadanía, se van a buscar alianzas con la competencia. Porque lo de aprovechar para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril con la subida de precios de los combustibles ya si eso para otro momento.

Las **operadoras privadas** tampoco son ajenas a esta situación. El deterioro de la infraestructura y las limitaciones de velocidad están teniendo consecuencias directas en un empleo ya de por sí precarizado. Así, Iryo, tras el cierre de la línea de Málaga, se ha visto obligada a plantear un ERTE que afecta a la totalidad de la plantilla en ese centro y a parte del colectivo de maquinistas en Madrid. Una muestra más de que cuando falla el sistema, falla para todos.

EL FERROCARRIL NECESITA UN CAMBIO REAL

Desde el SFF-CGT lo dijimos antes del 18 de enero y lo mantenemos hoy: el problema no es puntual, es estructural. No se soluciona con acuerdos apresurados, ni comisiones de seguimiento, de las que un mes después los firmantes del acuerdo empiezan a dudar. Se soluciona con **inversión real**, con **plantillas suficientes**, con **mantenimiento propio** y con un modelo que priorice la **seguridad** y el **servicio público** por encima de cualquier interés político

SFF-CGT. POR EL FUTURO DEL FERROCARRIL