

## ¿Por qué es el momento de integrar las entidades públicas empresariales Adif, Adif AV y Grupo Renfe?

En el año 1991 comenzó la liberalización del ferrocarril en la Unión Europea (UE)<sup>1</sup>. Un proceso que se ha extendido con 4 paquetes consecutivos de directivas europeas, siendo el último bloque el de 2018. Esa decisión marcó un antes y un después del sistema ferroviario europeo que ahora estamos en condición de poder analizar con perspectiva. Porque, a diferencia de otros países, entre 1992 y 2004 se produjo en España una **radical separación entre operador y gestor de la infraestructura ferroviaria, cuyas consecuencias más negativas estamos viviendo ahora**.

Y es que, en la crisis que está viviendo la explotación ferroviaria debida a diversos factores, ha destacado uno por encima de todos: la separación Adif / Renfe

**La separación física entre la gestión de la infraestructura y la explotación ferroviaria, se ve con absoluta claridad que es el factor que lastra y perjudica la resolución de averías, incidencias y accidentes cuando estas se producen.** Esa decisión, tomada y mantenida durante años por el bipartidismo, se ha profundizado en una brecha enorme que coloca el modelo español en desventaja frente a las principales administraciones ferroviarias de la UE, que nunca pasaron de la separación contable. Una decisión, como tantas, hurtada al debate público de los agentes sociales y la ciudadanía usuaria y beneficiaria del sistema ferroviario. Desde la AIF queremos poner en primer plano de la agenda política esta cuestión. El momento en qué es más necesario que nunca:

- Por la crisis de incidencias y averías que, de manera contradictoria, pero real, provoca el gran número de obras de mejora (propiciadas por el excelente aprovechamiento que España está haciendo del Fondos Europeos del plan MRR).
- Por las crisis de coordinación adicional que conllevan la gestión de los accidentes, especialmente de los grandes, como Angrois o Adamuz.
- Para superar la grotesca situación, a modo de ejemplo, de ciudades en las que hay un centro de control de cercanías Renfe y a poca distancia otro de control de la infraestructura ferroviaria que usa exclusivamente Renfe. El caso de Barcelona ha salido mucho en los medios a raíz del hundimiento del servicio este invierno, pero hay otros casos análogos.
- O la contradicción que cuando los operadores franceses e italianos de alta velocidad tienen un percance, recorren a los servicios de socorro del sistema propio español.

---

<sup>1</sup> **Directiva del Consejo 1991/440/CEE**, Aprobada el 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, tenía cuatro pilares:

- Liberaliza la prestación de servicios transeuropeos
- Obligación a la independencia de las empresas ferroviarias en materia de gestión, administración y control administrativo, económico y contable interno.
- Obligación a una separación contable entre la gestión de la infraestructura y la explotación de los servicios ferroviarios (la separación organizativa es voluntaria)
- Promoción de la creación de contratos de servicio público entre los Estados y las compañías para regular las actividades de gestión de la infraestructura y los servicios de Regionales y Cercanías. El resto de los servicios (Larga Distancia y Mercancías) deberán autofinanciarse.

- O el hecho que la nueva operadora ferroviaria de Cataluña, Rodalies de Catalunya SEM ya ha decidido que la gestión de la operación de trenes y de la infraestructura estára bajo un único mando
- Además de la necesidad de abrir a las entidades sociales y la ciudadanía el debate sobre el modelo de movilidad y las posibilidades contempladas en la nueva Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
- Porque son muchas las voces (políticas y directivas) que, por fin, han entendido lo que muchos, y no sólo profesionales del ferrocarril, venían explicando desde el mismo momento en que se inició la nefasta separación. Ya sólo falta que den el paso para liderarlo.
- Porque es de sentido común que, al igual que la separación debilita, la unión hace la fuerza.

En definitiva, y como explicamos de manera detallada y sencilla **en documento adjunto, es el momento de la integración para conseguir que operación e infraestructura estén bajo un único mando.**

30 de junio de 2026

[www.alianzaferrocarril.org](http://www.alianzaferrocarril.org)

[info@alianzaferrocarril.org](mailto:info@alianzaferrocarril.org)

Tel +34 624 34 41 40