



Las principales vías y estaciones del país conviven con retrasos y colapsos que de a poco se convierten en una constante.

JOSÉ TOMÁS TENORIO LABRA
Corresponsal en España

En la estación ferroviaria de Santa Justa, la más importante de Sevilla, las pantallas repiten el mensaje “Demorado”, mientras decenas de personas esperan información sobre el recorrido de sus trenes. “Debimos haber salido hace 25 minutos a Madrid y el tren ni siquiera ha llegado a la estación. Lamentablemente esto ya es normal”, dice uno de los pasajeros, en una situación cada vez más frecuente en lo que algunos usuarios y expertos señalan como un “abandono” de un sistema de trenes que era un orgullo para España.

Durante 2025, todos los meses se ha registrado un colapso total o parcial de alguna de las vías de alta velocidad que conectan a los principales puntos del país. Problemas como bajas de tensión, averías en los trenes, volcamientos, problemas informáticos y hasta robos de cables forman parte de la lista de razones por las que centenares de recorridos son suspendidos o cancelados, y que provocan escenas de caos en las estaciones.

Precisamente, la estación de Santa Justa fue escenario el 6 de agosto pasado de una serie de desperfectos que paralizó la entrada y salida de trenes, y obligó a más de 2.000 usuarios a permanecer hasta la madrugada en el lugar. Los pasajeros que iban camino a Sevilla quedaron, a su vez, varados durante horas sobre las vías, con personas que denunciaron en redes sociales no recibir información sobre la reposición del servicio, ni tampoco agua o comida.

En la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, la más antigua del país con más de 30 años de funcionamiento, se vivió uno de los peores colapsos del último tiempo. Un mes atrás, en julio, esta línea quedó más de 14 horas sin funcionamiento y afectó a más de 20.000 pasajeros de 68 trenes, en pleno inicio de las vacaciones de verano (boreal).

“Está siendo un año fatal, y se nota el cansancio de la gente porque ya es un problema habitual que te retrasen el tren, el que no te

Durante años destacaba por su buen servicio:

De orgullo nacional a dolor de cabeza, el sistema de trenes de España muestra sus grietas



LOS CORTES de electricidad generan frecuentes fallas en los servicios de trenes en España. En la foto, un tren parado cerca de Córdoba.

informen cuando hay un problema... y ya cuando el problema es de varias horas, la cosa se pone tensa”, explica Marta, trabajadora de una cafetería de la estación Santa Justa, quien asegura que este año pasó por varios episodios de caos en el terminal.

Los problemas se repiten en otras líneas importantes como la que llega a Barcelona, la Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Galicia y Murcia, entre otros, también con colapsos que afectan a decenas de trenes y miles de pasajeros. La situación es aún peor si se considera la red de Cercanías (media y corta distancia) de todo

el país, en donde las interrupciones en los recorridos —muchos de los cuales son claves para el transporte de trabajadores que viven en la periferia de grandes núcleos urbanos— son una constante, con reportes de incidentes casi a diario.

Un servicio muy deteriorado

La forma en que Renfe, la empresa estatal que controla la mayor parte del tránsito ferroviario del país, ha cambiado sus condiciones de reembolso demuestra los problemas que enfrenta el sis-

tema. Si antiguamente la compañía ofrecía una devolución del 100% del pasaje por retrasos mayores a cinco minutos, en 2016 pasó a un reembolso del 50% para retrasos de 15 minutos y del 100% para demoras de más de 60 minutos; mientras que en 2024 estableció que el 50% de reembolso sería para retrasos de una hora y el 100% solo para los superiores a 90 minutos.

“España se podía jactar de tener un servicio de trenes con una puntualidad envidiable, pero empeoró muchísimo en muy poco tiempo”, opina José María Roca, ingeniero de 44 años que cuenta

que por su trabajo debe viajar repetidamente a la capital en tren. “En Madrid ya son conscientes de que cada tres o cuatro viajes voy a llegar con varios minutos de retraso”, explica.

El nivel de los atrasos es tal, que en su último reporte de puntualidad publicado a inicios de agosto, y correspondiente al mes de junio, Renfe reveló que un 84% de sus más de 9.600 trayectos de larga distancia experimentó retrasos. A eso se suman las auditorías públicas de la empresa, que en su versión de 2024, la más reciente, mostró que la compañía pasó de recibir 143.000 reclamos en 2021

COMPARACIÓN

España es el segundo país europeo, por detrás de Francia, con las conexiones más caras en tren respecto al avión, según un informe de Greenpeace.

a más de 320.000, mientras que el plazo promedio en el que Renfe contesta a esas quejas pasó de 37 días a 67.

Desgaste acelerado de la infraestructura

El ministro de Transportes, Óscar Puente, rechaza constantemente las críticas al asegurar que “el tren vive su mejor momento” en la historia de España, con un aumento constante de la cantidad de recorridos que se hacen año a año. Sin embargo, sería justamente el gran incremento de trayectos experimentado en los últimos años lo que, en parte, estaría detrás de los problemas que enfrenta el sector ferroviario.

“El sistema ferroviario es mucho más dinámico hoy que lo que era hace cinco años. La liberalización (con la entrada desde 2021 de operadores alternativos a Renfe, como la francesa Ouigo y la italiana Iryo) hizo que la oferta de servicios creciera a pasos agigantados, sin que el sistema y la infraestructura en general estuviese lo suficientemente preparada para ello”, explica Santiago Ibáñez, profesor de planificación del transporte de la Universidad de Valencia.

Así es como desde el gobierno han señalado en algunas ocasiones en contra de las empresas Ouigo e Iryo por los problemas en el sistema ferroviario, mientras que desde Renfe sus trabajadores apuntan a Adif, la estatal encargada del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, por supuestamente no hacer las obras necesarias para su correcto funcionamiento. Esta última, sin embargo, invirtió más de 4.500 millones de euros en las líneas de alta velocidad en 2024, un 150% más que seis años atrás.

“El problema no es tanto un tema de costos (de las mantenciones), sino que de evitar que el desgaste del sistema se acumule a medida que la frecuencia de viajes sigue creciendo, porque eso solo hará más difícil su mantención y buen funcionamiento a futuro”, dice Ibáñez.