

«Todo funciona peor»

El declive de las infraestructuras, la sanidad, la educación, la justicia y la seguridad durante el «sanchismo»

Manuel Llamas Fraga
Diego Sánchez de la Cruz





«Todo funciona peor»

El declive de las infraestructuras, la sanidad, la educación, la justicia y la seguridad durante el «sanchismo»

Autores: Diego Sánchez de la Cruz y Manuel Llamas Fraga

Noviembre de 2026 · © 2026 Instituto Juan de Mariana. Madrid.

juandemariana.org



DESDE EL INSTITUTO JUAN DE MARIANA
EXPRESAMOS NUESTRO MÁS PROFUNDO PESAR
POR EL TRÁGICO ACCIDENTE FERROVIARIO
OCURRIDO EL PASADO 28 DE OCTUBRE
EN LA PROVINCIA DE TOLEDO.

TRASLADAMOS NUESTRAS SINCERAS
CONDOLENCIAS A LAS FAMILIAS Y SERES
QUERIDOS DE LAS VÍCTIMAS, ASÍ COMO
NUESTRO APOYO Y SOLIDARIDAD A TODAS LAS
PERSONAS AFECTADAS.

Índice

	Resumen ejecutivo	5
	Introducción	10
1	Trenes e infraestructuras de transporte	12
2	Sanidad: más gasto y más espera	25
3	Educación: el peor PISA de la historia	28
4	Justicia: juzgados colapsados	31
5	Seguridad ciudadana: más delitos y más graves	33
6	Control fronterizo: un Estado desbordado	36
	Conclusiones	38
	Sobre los autores	40

Resumen ejecutivo

Pagamos más impuestos que nunca, pero **todo funciona peor**. Desde 2018 se han aprobado más de 140 subidas de impuestos y cotizaciones, el gasto sanitario ha crecido un 43 por ciento y el educativo, un 40 por ciento. A cambio, España tiene una red ferroviaria que acumula un sinfín de accidentes y **114** muertos en los dos grandes accidentes de los diez últimos meses. A ello se suman listas de espera récord en los hospitales y centros de salud, los peores resultados escolares de la historia desde que se publica el Informe PISA, juzgados colapsados que ofrecen citas para celebrar juicios en el año 2031, un preocupante incremento de los delitos y el evidente problema que se deriva del descontrol fronterizo.

A GRANDES RASGOS...

- Al menos **114 muertos** en dos accidentes de alta velocidad en diez meses: Admuz (46) y Urda (68).
- **+142 por ciento**: los accidentes ferroviarios registrados por la CIAF pasan de 40 en 2018 a 97 en 2024. Los descarrilamientos se triplican, de 7 a 22.

- **Se ha multiplicado por siete el porcentaje de trenes de larga distancia llegan con una hora o más de retraso:** del 1,1 por ciento en 2018 al 8,1 por ciento en enero de 2026.
- España es **uno de los países que menos dinero dedica a mantener su red ferroviaria.**
- **1.371 frente a 1.100 millones:** el Gobierno ha gastado más en subvencionar billetes que Adif en mantener las vías.
- **De 15 a 60 minutos:** Renfe recortó en 2024 las compensaciones por retraso, que le habían costado 42 millones en 2023, mientras la puntualidad se hundía. El Congreso exigió revertirlo, pero el Ministerio lo ignora.
- **15.000 millones** de déficit en conservación de carreteras, el peor estado desde los años 80. El conductor paga 15 euros en impuestos por cada euro que se invierte en mantener la red.
- **853.509 pacientes** esperan una operación: 185.221 más que en 2018 (+27,7 por ciento). Uno de cada cinco lleva más de seis meses.
- **9 días** para ver al médico de familia. Sólo el 21,8 por ciento consigue cita en el día o al siguiente.
- **El peor Informe PISA de nuestra historia:** un alumno español de 15 años lee hoy como uno de 13 hace una década. Uno de cada tres pupilos no alcanza el nivel básico.
- Tenemos **4,7 millones de asuntos** judiciales pendientes, un 80 por ciento más que en 2018. Un pleito civil tarda 444 días; puesto 20 de 24 en la UE.
- Desde 2018, **la subida en el número de homicidios y asesinatos asciende al 30,1 por ciento**, con un **aumento del 57,2 por ciento en los delitos sexuales.**
- **La inmigración irregular se ha multiplicado por ocho**, al pasar de 107.000 personas en 2017 a 840.000 en 2025.
- **9,7 por ciento:** sólo se ejecuta una de cada diez órdenes de expulsión. Antes de 2018, más de la mitad.

PUNTO POR PUNTO

01 Trenes: al menos 114 muertos en dos grandes tragedias y una red que se desmorona por el insuficiente mantenimiento

El 28 de octubre de 2026, la colisión de dos trenes en Urda (Toledo) causó al menos 68 muertos, el peor accidente ferroviario en España desde Angrois. Diez meses antes, Adamuz dejó 46. No es mala suerte: los accidentes registrados por la CIAF han crecido un 142 por ciento desde 2018, los descarrilamientos se han triplicado y los rebases de señal marcan máximos históricos, una situación que la propia Agencia de Seguridad Ferroviaria califica de «estructural». La puntualidad se ha desplomado: en marzo de 2026 sólo el 48,6 por ciento de los AVE llegó a su hora y en Rodalies apenas el 49,2 por ciento. Renfe respondió recortando las compensaciones por retraso. Los viajeros huyen: la alta velocidad pierde un 12,3 por ciento de pasajeros entre enero y agosto de 2026. Detrás está un gestor que no conserva lo que tiene: España dedica a mantenimiento el 15,8 por ciento de su gasto ferroviario, gasta 45,5 millones por cada mil kilómetros de vía frente a 80,6 en la UE-14, su capital ferroviario sigue por debajo del de 2015 y el gasto de conservación por viajero de la alta velocidad ha caído un 22 por ciento desde 2018.

02 Carreteras, red eléctrica y puertos: un país que no repone su capital

El déficit de conservación de carreteras roza los 15.000 millones y 34.000 kilómetros necesitan reconstruirse. El Estado recauda casi 42.000 millones de los conductores y dedica menos de 3.000 a conservar la red. La inversión pública en infraestructuras sigue un 60 por ciento por debajo de 2009 y el stock de capital ha caído del 44,3 al 34,6 por ciento del PIB. El 28 de abril de 2025, España sufrió el primer apagón total de su historia; hoy el 83,4 por ciento de los nudos de distribución está saturado y dos de cada tres solicitudes de conexión se rechazan por falta de red. Tánger Med mueve ya más contenedores que Algeciras y Valencia juntos.

03 Sanidad: 43 por ciento más de gasto, 27,7 por ciento más de lista de espera

El gasto sanitario público pasó de 71.114 a 101.739 millones entre 2018 y 2024. La lista de espera quirúrgica creció hasta 853.509 pacientes, con una demora media de 121 días y uno de cada cinco esperando más de seis meses. Los pacientes pendientes de especialista suben un 35 por ciento, de 62,5 a 84,4 por cada mil habitantes, y el 61,5 por ciento tiene cita para dentro de más de dos meses. En atención primaria, la espera media es de 9,15 días.

04 Educación: récord de gasto, mínimo histórico en PISA

Con el gasto educativo en máximos (+40 por ciento), España obtiene en PISA 2025 sus peores notas: 457 puntos en matemáticas, 451 en lectura y 477 en ciencias, por debajo de la OCDE en las tres. Desde 2018 se pierden 24 puntos en matemáticas y,

desde 2015, 45 en lectura: más de dos cursos. El 32 por ciento no alcanza el nivel básico de lectura y sólo el 2 por ciento llega a la excelencia, frente al 6 por ciento de la OCDE. Gastar más no garantiza nada: el País Vasco gasta un 62 por ciento más por alumno que Madrid y saca 34 puntos menos. Ninguna universidad española está entre las cien mejores del mundo y el 35 por ciento de los titulados trabaja por debajo de su cualificación, el récord de la UE.

05 **Justicia: 4,7 millones de asuntos atascados**

Los asuntos pendientes pasan de 2.609.182 en 2018 a 4.696.050, un 80 por ciento más, y sólo en el último año crecen un 6,7 por ciento. Un litigio civil tarda 444 días en primera instancia, casi un 75 por ciento más que la mediana europea, y España tiene 11,1 jueces por cada 100.000 habitantes, menos de la mitad que la mediana europea.

06 **Seguridad: más delitos y más graves**

Las infracciones penales crecen un 16,1 por ciento, hasta 2.474.156. Los homicidios dolosos y asesinatos pasan de 289 a 376 (+30,1 por ciento) y los delitos contra la libertad sexual, de 13.782 a 21.659 (+57,2 por ciento). La cibercriminalidad roza los 490.000 hechos al año y el narcotráfico opera con impunidad en el Campo de Gibraltar.

07 **Fronteras: un Estado desbordado**

La población inmigrante en situación irregular se multiplica casi por ocho, de 107.000 a 840.000 personas, y ya supone el 17,2 por ciento de los extranjeros extracomunitarios. Más de 350.000 personas entraron de forma irregular entre 2018 y 2025. En Ceuta, según su presidente, hasta 80.000 personas cruzaron la frontera en dos días del verano de 2026. España sólo ejecuta el 9,7 por ciento de sus órdenes de retorno, frente al 20 por ciento de la UE y a más del 50 por ciento antes de 2018.

No es un problema de recursos, sino de gestión: más impuestos, más gasto y peores servicios. La propaganda oficial ya no puede ocultar lo evidente: todo funciona peor.

CUADRO 1. INDICADORES DEL DETERIORO DE LOS SERVICIOS BÁSICOS DURANTE EL 'SANCHISMO'.

Indicador	2018	Último dato	Variación
Accidentes ferroviarios registrados (CIAF)	40	97 (2024)	+142,5 %
Descarrilamientos (CIAF)	7	22 (2024)	×3,1
Trenes de larga distancia con una hora o más de retraso (%)	1,1	8,1 (ene. 2026)	×7,4
Muertos en accidentes ferroviarios graves	1	115 (2026)	+114
Gasto sanitario público (millones de euros)	71.114	101.739 (2024)	+43,1 %
Gasto público en educación (millones de euros)	50.807	71.349 (2024)	+40,4 %
Pacientes en lista de espera quirúrgica	668.288	853.509 (2025)	+27,7 %
Pacientes en lista de espera de especialista por 1.000 habitantes	62,5	84,4 (2025)	+35,1 %
Demora media para el especialista (días)	96	102 (2025)	+6,3 %
PISA, matemáticas (puntos)	481	457 (2025)	-24 puntos
PISA, ciencias (puntos)	483	477 (2025)	-6 puntos
PISA, lectura (puntos)*	496 (2015)	451 (2025)	-45 puntos
Asuntos judiciales pendientes	2.609.182	4.696.050 (3T 2025)	+80,0 %
Infracciones penales registradas	2.131.118	2.474.156 (2025)	+16,1 %
Homicidios dolosos y asesinatos consumados	289	376 (2025)	+30,1 %
Delitos contra la libertad sexual	13.782	21.659 (2025)	+57,2 %
Inmigrantes en situación irregular	107.000 (2017)	840.000 (2025)	×7,9

La OCDE no publicó los resultados de lectura de España en PISA 2018 por anomalías en los datos, de modo que se toma como referencia la edición de 2015

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la CIAF, Renfe, el Ministerio de Sanidad, el Ministerio de Educación, la OCDE, el CGPJ, el Ministerio del Interior y Funcas citados en el texto.

Introducción

Más recursos, peores servicios

Pedro Sánchez llegó a la Presidencia del Gobierno en junio de 2018. Desde entonces, el discurso oficial ha presentado el aumento del gasto público como garantía de unos servicios públicos más sólidos. Los datos permiten contrastar esa promesa con los hechos y la conclusión es inequívoca: el gasto ha crecido con fuerza, pero el desempeño de los servicios que el Estado presta a los ciudadanos ha ido a peor.

Entre 2018 y 2024, el gasto sanitario público en España pasó de 71.114 a 101.739 millones de euros, un 43 por ciento más.¹ Durante el mismo periodo, el gasto público en educación creció de 50.807 a 71.349 millones, con un alza del 40 por ciento.² En ambos casos, el incremento duplicó la subida de los precios, de modo que estamos ante un ensanchamiento real y evidente de las estructuras públicas asignadas a los dos servicios básicos más relevantes.

Si el problema de los servicios públicos fuese presupuestario, semejante refuerzo de recursos debería haberse traducido en esperas más cortas, mejores resultados escolares y una Administración más ágil. No ha sido así. Las listas de espera sanitarias son más largas que en 2018, los alumnos españoles han firmado los peores resultados de su historia en el Informe PISA, los juzgados acumulan más asuntos

¹ Ministerio de Sanidad, «Estadística de Gasto Sanitario Público (EGSP)», serie 2018-2024, Ministerio de Sanidad, <https://www.sanidad.gob.es/estadEstudios/estadisticas/inforRecopilaciones/gastoSanitario2005/home.htm>.

² Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, «Estadística del gasto público en educación», serie 2018-2024, <https://www.educacionfpydeportes.gob.es/servicios-al-ciudadano/estadisticas/economicas/gasto.html>.

pendientes que nunca, las infraestructuras muestran graves carencias de mantenimiento, con dos accidentes de alta velocidad que se han cobrado al menos 114 vidas en diez meses, y los indicadores de criminalidad han empeorado.

Inflar estructuras ineficientes solamente trae más redundancias y despilfarro, pero no más productividad ni un mejor desempeño.

Este informe documenta, con datos oficiales y métricas comparables, el deterioro de los servicios básicos durante la etapa del «sanchismo». Los capítulos siguientes repasan, por este orden, el deterioro experimentado en las infraestructuras, la sanidad, la educación, la justicia, la seguridad ciudadana y el control fronterizo. El resultado de este ejercicio evoca un sentimiento que expresan cada vez más ciudadanos: *pagamos cada vez más impuestos... y todo funciona peor.*

1 Trenes e infraestructuras de transporte

Durante décadas, las infraestructuras de transporte fueron una de las grandes ventajas relativas de España. Su desarrollo resultó tremendamente costoso, pero dotó al país de una red de alta velocidad, autovías y aeropuertos que figuraba entre las mejores de Europa. Esa ventaja se está erosionando a pasos agigantados como consecuencia de años de dejadez en la conservación y el mantenimiento.

1.1 Ferrocarril: de Adamuz a Urda

El miércoles 28 de octubre de 2026, a las 8:54 horas, dos trenes de pasajeros colisionaron en la estación de Urda (Toledo), en el kilómetro 119,7 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Adif comunicó un «alcance entre dos trenes», un Iryo y un AVE de Renfe, y varios coches descarrilaron; dos de ellos cayeron por un terraplén.³ Al cierre de este informe, Emergencias de Castilla-La Mancha había confirmado 68 fallecidos.

Este mismo año, pero el día 18 de enero de 2026, un tren que cubría el trayecto entre Málaga y Madrid descarriló a la altura de Adamuz, en la provincia de Córdoba, e invadió la vía contigua justo cuando circulaba por ella otro ferrocarril con destino a Huelva. La colisión causó 46 muertos y más de un centenar de heridos.

³ Aviso de Adif de 28 de octubre de 2026; C. Rojas, «Nueva tragedia en la Alta Velocidad española: dos trenes de pasajeros colisionan en Urda (Toledo)», *El Mundo*, 28 de octubre de 2026. Balance de fallecidos actualizado según: Emergencias de Castilla-La Mancha, 28 de octubre de 2026, boletín de las 19:00 horas.

Según la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el origen de la tragedia fue la rotura de una soldadura que unía un carril fabricado en 1989 con otro instalado en 2023.

Ni Adamuz ni Urda pueden despacharse como una fatalidad. Ambos son la manifestación más dramática de un deterioro que los datos llevaban tiempo anticipando. Según las memorias de la CIAF, los sucesos ferroviarios notificados pasaron de 52 en 2018 a 128 en 2024, un 146 por ciento más; los accidentes, de 40 a 97, un 142 por ciento más, y los descarrilamientos, de 7 a 22, más del triple.⁴ La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria registró en 2024 el máximo de su serie en rebases de señal y advirtió de que la evolución de los precursores de accidentes «confirma una situación estructural más que coyuntural».⁵ El sindicato de maquinistas SEMAF llevaba años advirtiendo de los defectos de la red, pero el ministro de Transportes, Óscar Puente, despachó esos avisos como «subjetivos» y llegó a afirmar, en plena crisis de averías y retrasos del verano de 2024, que «el tren vive en España el mejor momento de su historia». Los grandes accidentes de 2026 llegan tras tres años de incidentes que habían dado sobradas señales de alarma (Cuadro 2).

Los viajeros sufren a diario las consecuencias. Según las estadísticas de Renfe, el retraso medio de la alta velocidad superó los 15,5 minutos en 2025 y alcanzó los 18,1 minutos en los meses de verano. En noviembre de 2025, el propio operador atribuyó el 59,3 por ciento de los retrasos a causas externas, entre ellas la infraestructura, la gestión de la circulación y los demás operadores.⁶

En 2018, sólo el 1,1 por ciento de los trenes de larga distancia de Renfe llegaba a destino con una hora o más de retraso; en enero de 2026, tras Adamuz, lo hizo el 8,1 por ciento, siete veces más.⁷

⁴ Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, «Memorias anuales», CIAF, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, <https://www.transportes.gob.es/organos-colegiados/ciaf/memorias-anuales/memorias-anuales>.

⁵ Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, «Informe anual 2025» (datos de 2024), AESF, <https://www.era.europa.eu/sites/default/files/reports/ias%20nsa%20espa%C3%B1a%202025.pdf>.

⁶ M. Sierra, «Puente cierra el año con retrasos medios de 15 minutos en la alta velocidad y un tuit a la hora», *Vozpópuli*, a partir de las estadísticas de puntualidad de Renfe hasta noviembre de 2025. Renfe atribuye el 40,7 por ciento de los retrasos a causas propias y el 59,3 por ciento a causas externas, <https://www.vozpopuli.com/economia/transporte/puente-cierra-el-ano-con-retrasos-medios-de-15-minutos-en-la-alta-velocidad-y-un-tuit-a-la-hora.html>.

⁷ Renfe, «Service Quality Report» conforme al Reglamento (CE) 1371/2007, ejercicios 2018-2020, tabla 2 (larga distancia nacional: retrasos de 60 a 119 minutos, 0,81 por ciento; de 120 minutos o más, 0,30 por ciento), https://www.era.europa.eu/sites/default/files/reports/Reporting%202020_RENFE_en.pdf; para enero de 2026, M. Sierra, «La puntualidad de Renfe se hunde tras Adamuz: los trenes llegan con un retraso medio de 27 minutos», *Vozpópuli*, 25 de febrero de 2026, <https://www.vozpopuli.com/economia/transporte/la-puntualidad-de-renfe-se-desintegra-tras-adamuz-54-de-retrasos-y-una-media-de-27-minutos.html>.

CUADRO 2. CRONOLOGÍA DE LA CRISIS FERROVIARIA, 2023-2026

Fecha	Episodio	Consecuencias
Nov/Dic 2023	Túnel Atocha-Recoletos (Madrid): tres descarrilamientos en dos semanas (26 de noviembre, 5 y 8 de diciembre) ⁸	Corte del núcleo central de Cercanías de Madrid hasta el 10 de diciembre
16 diciembre 2023	El Chorro (Álora, Málaga): colisión de dos trenes de Media Distancia ⁹	13 heridos leves; 270 pasajeros evacuados
Mayo 2024	Robo de cobre en Montcada Bifurcació (Barcelona), el día de las elecciones catalanas ¹⁰	Avería generalizada en Rodalies; el ministro culpa a los Mossos y exime a Adif y Renfe
Verano 2024	Colapso en Chamartín (Madrid) por las obras de ampliación y las averías de los nuevos trenes Talgo Avril ¹¹	Decenas de incidencias de los Avril desde mayo; cientos de pasajeros atrapados durante horas en un tren
Octubre 2024	Túnel Chamartín-Atocha (Madrid): un tren recorre sin control varios kilómetros y descarrila ¹²	Casi 17.000 viajeros afectados en dos días; la CIAF aún no ha publicado su informe
8 marzo 2025	Túnel de Sants (Barcelona): un fallo de catenaria detiene un tren de alta velocidad de Ouigo ¹³	403 pasajeros evacuados a pie por el túnel
Agosto 2025	Catenaria sin tensión entre Majarabique y Sevilla Santa Justa ¹⁴	Unos 2.200 pasajeros evacuados; algunos pasaron hasta diez horas dentro de los trenes
27 octubre 2025	San Fernando de Henares (Madrid): descarrila un tren de Cercanías de la línea C-2 ¹⁵	6 heridos leves
18 enero 2026	Adamuz (Córdoba): descarrilamiento y colisión de dos trenes de alta velocidad	46 muertos
20 enero 2026	Gelida (Barcelona): un muro de contención cae sobre un tren de Rodalies	1 muerto y decenas de heridos
28 octubre 2026	Urda (Toledo): alcance entre un Iryo y un AVE	68 muertos (balance provisional a 28-O)

Fuente: elaboración propia a partir de las fuentes citadas en cada caso.

⁸ «Restablecida la circulación entre Atocha y Recoletos tras tres descarrilamientos de Cercanías», *El Independiente*, 10 de diciembre de 2023, <https://www.elindependiente.com/espana/2023/12/10/restablecida-la-circulacion-entre-atocha-y-recoletos-tras-tres-descarrilamientos-de-cercanias/>.

⁹ *Público*, 17 de diciembre de 2023, <https://www.publico.es/sociedad/choque-trenes-270-pasajeros-chorro-malaga-deja-13-heridos.html>.

¹⁰ «Puente dice que los Mossos deben vigilar los robos en Rodalies y exime de responsabilidad a Adif y Renfe», *Forbes*, 14 de mayo de 2024, <https://forbes.es/turismo/461601/puente-dice-que-los-mossos-deben-vigilar-los-robos-en-rodalies-y-exime-de-responsabilidad-a-adif-y-renfe/>.

¹¹ «Obras, récord de viajeros y trenes que fallan: los porqués del caos ferroviario», *El Independiente*, 11 de agosto de 2024, <https://www.elindependiente.com/economia/2024/08/11/obras-record-de-viajeros-y-trenes-que-fallan-los-porques-del-caos-ferroviario/amp/>.

¹² C. Urrutia, «Así ha pasado la alta velocidad del "mejor momento de la historia del tren" a ser la sospechosa habitual de todos los retrasos», *El Mundo*, 17 de octubre de 2026; *El Independiente*, 22 de enero de 2026, <https://www.elindependiente.com/economia/2026/01/22/comision-investiga-adamuz-incumple-plazo-informes-descarrilamientos/amp/>.

¹³ «403 personas evacuadas de un AVE destino Madrid por una avería en la estación de Sants de Barcelona», *Vozpópuli*, 8 de marzo de 2025, <https://www.vozpopuli.com/espana/cataluna/403-personas-evacuadas-de-un-ave-destino-madrid-por-una-averia-en-la-estacion-de-sants-de-barcelona.html>.

¹⁴ *The Objective*, 6 de agosto de 2025, <https://theobjective.com/economia/transporte/2025-08-06/resuelta-ultima-incidencia-ave-evacuar-personas/>.

¹⁵ «Seis heridos tras el descarrilamiento de un tren de Cercanías en San Fernando de Henares», *El Independiente*, 27 de octubre de 2025, <https://www.elindependiente.com/espana/2025/10/27/seis-heridos-tras-el-descarrilamiento-de-un-tren-de-cercanias-en-san-fernando-de-henares/>.

En la red de Rodalies, de Cataluña, sólo el 49,2 por ciento de los trenes llegó a su hora en septiembre de 2026.¹⁶

Mientras la puntualidad se hundía, Renfe recortó sus compromisos con los viajeros. Hasta el 30 de junio de 2024, devolvía el 50 por ciento del billete por retrasos de más de 15 minutos y el 100 por ciento por retrasos de más de 30. Desde el 1 de julio de 2024, sólo compensa a partir de los 60 minutos, y únicamente devuelve el billete íntegro si el retraso supera los 90. El ministro Puente justificó el cambio porque las compensaciones, que habían costado 42 millones de euros en 2023, «suponían mermas muy importantes de ingresos». En octubre de 2024, el Congreso aprobó una proposición no de ley que exigía recuperar las compensaciones de 15 y 30 minutos, pero el Ministerio no la ha aplicado. Con las reglas actuales, el 97,2 por ciento de los trenes AVE y de larga distancia de junio de 2026 no generó derecho a compensación alguna; con las anteriores, uno de cada cuatro la habría generado.¹⁷

El desempeño del servicio no ha parado de agravarse desde entonces. En marzo de 2026, sólo el 48,6 por ciento de los trenes AVE llegó a destino con menos de cinco minutos de retraso, frente a cerca del 70 por ciento de 2025, y el retraso medio fue de 11,2 minutos, tras haber alcanzado casi 20 minutos en febrero. Renfe atribuye a causas externas, fundamentalmente la infraestructura y la gestión del tráfico, más del 80 por ciento de los minutos de retraso.¹⁸ Los viajeros han respondido abandonando el tren: entre enero y abril de 2026, la alta velocidad transportó 11,06 millones de pasajeros, un 19,6 por ciento menos que en el mismo periodo de 2025 e incluso menos que en 2024.¹⁹

¹⁶ «Rodalies retrasos septiembre: más de la mitad de los trenes llega tarde», *Moncloa.com*, 21 de octubre de 2026, a partir del portal de transparencia de Renfe, <https://www.moncloa.com/2026/10/21/rodalies-retrasos-septiembre-3452816/>.

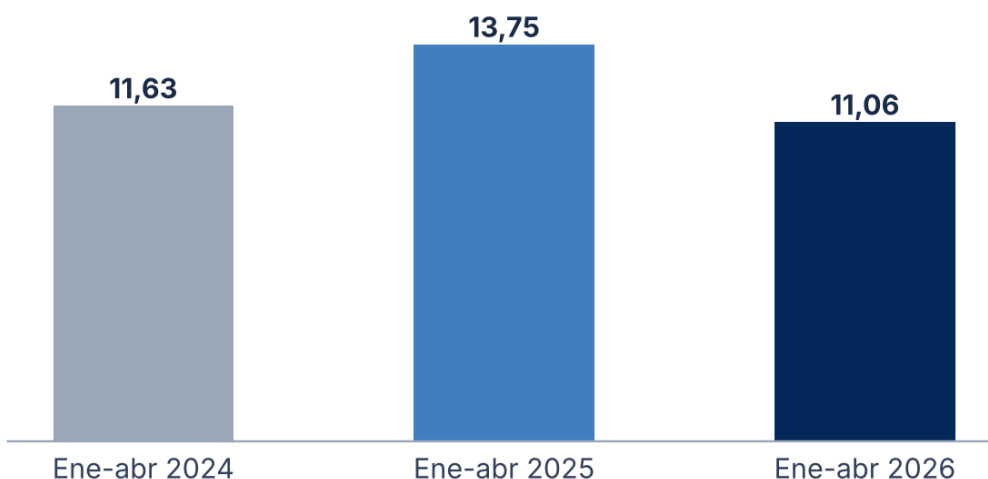
¹⁷ *El Debate*, 12 de junio de 2024, https://www.eldebate.com/economia/20240612/renfe-cambia-reglas-desde-julio-devolvera-importe-billetes-retrasos-hora-media_204765.html; «Puente defiende los ajustes en el compromiso de puntualidad de Renfe por la merma importante de ingresos», *Forbes*, 14 de junio de 2024, <https://forbes.es/turismo/478721/puente-defiende-los-ajustes-en-el-compromiso-de-puntualidad-de-renfe-por-la-merma-importante-de-ingresos-2/>; «El Congreso debate mañana la exigencia a Renfe para que recupere las indemnizaciones por retrasos del AVE», *Forbes*, 6 de octubre de 2025, <https://forbes.es/economia/808799/el-congreso-debate-manana-la-exigencia-a-renfe-para-que-recupere-las-indemnizaciones-por-retrasos-del-ave/>.

¹⁸ M. Sierra, «Los viajeros de AVE sufren 11 minutos de retraso medio antes de nuevas subidas de precio», *The Objective*, 26 de abril de 2026, a partir del portal de transparencia de Renfe, <https://theobjective.com/economia/transporte/2026-04-26/retrasos-ave-subida-precios/>.

¹⁹ A. Vallejo, «Tras Adamuz, la alta velocidad en España no remonta: ha perdido casi un 20% de viajeros en cuatro meses», *Xataka*, 17 de junio de 2026, a partir de la «Estadística de Transporte de Viajeros» del INE, <https://www.xataka.com/movilidad/adamuz-alta-velocidad-espana-no-remonta-ha-perdido-casi-20-viajeros-cuatro-meses>.

GRÁFICO 1. VIAJEROS DE ALTA VELOCIDAD ENTRE ENERO Y ABRIL (MILLONES)

Millones de viajeros de alta velocidad



Fuente: elaboración propia a partir de la «Estadística de Transporte de Viajeros» del INE.

Después del accidente de Adamuz, Adif tuvo que imponer limitaciones temporales de velocidad en varias líneas. Entre otras, redujo la velocidad máxima a 160 km/h entre Madrid y Barcelona después de que los maquinistas comunicaran 25 incidencias en la vía, y aplicó el mismo límite en el tramo Ourense-Santiago.²⁰

La sangría de viajeros ha continuado: entre enero y agosto de 2026 viajaron en alta velocidad 25,9 millones de personas, un 12,3 por ciento menos que en el mismo periodo de 2025, con una caída del 32,1 por ciento en febrero.²¹ La suspensión de la línea Madrid-Andalucía tras el accidente de Urda volverá a castigar la serie en los próximos meses.

Lo paradójico es que este deterioro coincide con el mayor éxito comercial de la historia del tren en España. La liberalización de la alta velocidad, efectiva desde mayo de 2021, abarató los billetes hasta un 50 por ciento en el corredor Madrid-Valencia, un 40 por ciento en Madrid-Málaga y un 25 por ciento en Madrid-Barcelona, y la CNMC cifró en 431,3 millones de euros el ahorro para los consumidores

²⁰ «Adif limitó la velocidad en la línea Madrid-Barcelona tras avisar los maquinistas de 25 incidencias», *Última Hora*, 21 de enero de 2026, <https://www.ultimahora.es/sucesos/ultimas/2026/01/21/2553583/adif-limita-velocidad-linea-madrid-barcelona-tras-avisar-maquinistas-incidencias.html>; Europa Press vía *Infobae*, 26 de enero de 2026, <https://www.infobae.com/america/agencias/2026/01/26/adif-limita-a-160-kilometros-por-hora-los-trenes-de-alta-velocidad-entre-ourense-santiago-que-si-circulan/>.

²¹ Instituto Nacional de Estadística, «Estadística de Transporte de Viajeros», agosto de 2026 (datos provisionales).

en 2024 frente a 2019. En 2025, la demanda se había duplicado hasta los 44,5 millones de viajeros. La competencia funcionó, lo que no ha funcionado es el gestor público de las vías por las que circula. Como advirtió el economista Ginés de Rus en un informe para Funcas, el aumento de circulaciones, unido al elevado volumen de obras, «ha saturado ciertos corredores y reducido los márgenes de manobra para la gestión de incidencias».²²

Tras la huelga del sector ferroviario de febrero de 2026, Transportes se comprometió a destinar más de 1.800 millones de euros anuales al mantenimiento de la red. Pero el presidente de Adif, Pedro Marco de la Peña, sigue en su puesto, el gestor no ha admitido que el estado de su infraestructura pudiera causar el accidente de Adamuz y, en un año de récord turístico, la alta velocidad ha perdido más de un millón de viajeros.²³

UNA RED QUE SE DESCAPITALIZA

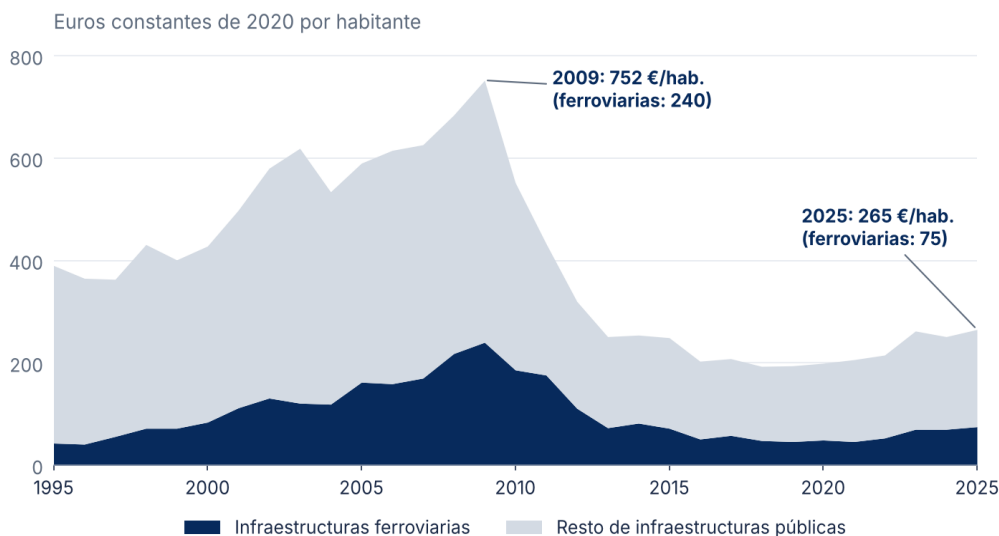
La raíz del problema está en la inversión. Según la Fundación BBVA y el Ivie, la inversión bruta en infraestructuras públicas alcanzó en 2009 los 752 euros por habitante, en euros constantes de 2020, y en 2025 se situó en 265 euros, un 65 por ciento menos. Las infraestructuras ferroviarias fueron la principal partida entre 2008 y 2011 y la que más se redujo en el ajuste posterior: su inversión por habitante pasó de 240 a 75 euros entre 2009 y 2025, un descenso del 69 por ciento (Gráfico 2).²⁴ En términos absolutos, la inversión ferroviaria de 2025, de 4.589 millones de euros, fue un 66,7 por ciento inferior a la de 2009 en términos reales.

²² C. Urrutia, «Así ha pasado la alta velocidad del "mejor momento de la historia del tren" a ser la sospechosa habitual de todos los retrasos», *El Mundo*, 17 de octubre de 2026. Las cifras de ahorro proceden de la CNMC y la cita de G. de Rus, de su informe para Funcas.

²³ C. Urrutia, op. cit. El acuerdo de febrero de 2026 entre el Ministerio de Transportes y los sindicatos prevé elevar el gasto de mantenimiento de Adif y Adif AV hasta unos 1.808 millones anuales en 2030; se trata de un compromiso plurianual, no de gasto ejecutado.

²⁴ Fundación BBVA e Ivie, «El stock de capital en España y sus comunidades autónomas (1995-2025)», versión preliminar, 2026. Los valores de 2009 y 2025 son los publicados; los de los años intermedios se han medido sobre el gráfico de la fuente, cuya serie detallada no se ha publicado todavía, con un margen de error de unos 3 euros por habitante. Elaboración de Santiago Calvo López.

GRÁFICO 2. INVERSIÓN BRUTA EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS POR HABITANTE, FERROVIARIAS Y RESTO, 1995-2025 (EUROS DE 2020)



Fuente: elaboración propia a partir de Fundación BBVA e Ivie (2026) e INE.

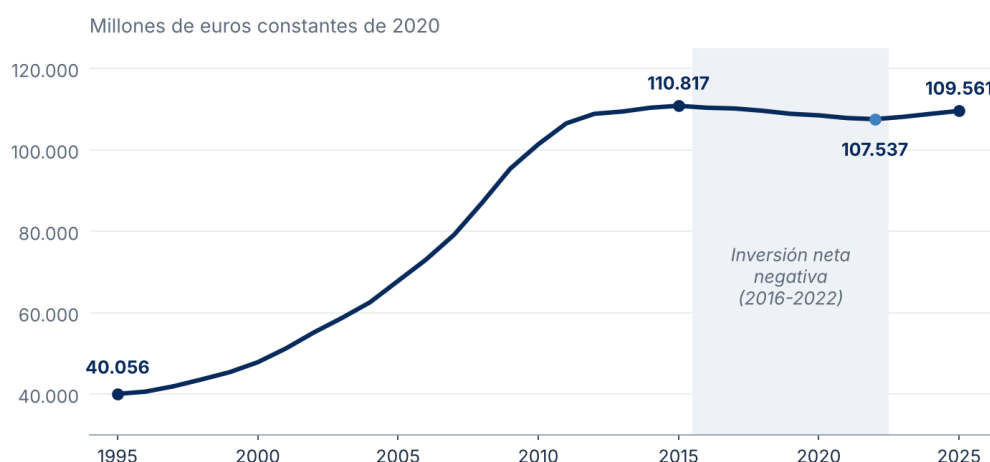
Las cuentas de Adif y Adif AV permiten separar la inversión del gasto de mantenimiento. La inversión de los dos gestores, en euros constantes de 2025, pasó de 6.316 millones en 2011 a 1.749 millones en 2016, un 72 por ciento menos, y se recuperó hasta 4.696 millones en 2025, todavía un 26 por ciento por debajo del nivel de 2011. El mantenimiento se movió en ese periodo entre 891 y 1.120 millones anuales y en 2025 era apenas un 12,8 por ciento superior en términos reales al de 2011. Según la CNMC, los dos gestores ejecutaron en 2025 inversiones por 5.230 millones de euros corrientes, un 16,1 por ciento más que en 2024, pero entre 2021 y 2024 Adif sólo ejecutó el 66,3 por ciento de las inversiones previstas en su programa.²⁵

El resultado es una red que se descapitaliza. El capital neto en infraestructuras ferroviarias pasó de 40.056 millones de euros en 1995 a un máximo de 110.817 millones en 2015, en euros constantes de 2020. Entre 2016 y 2022, la inversión no cubrió siquiera la depreciación y el stock retrocedió hasta unos 107.500 millones. De hecho, en 2025, el *stock* de capital ferroviario, de 109.561 millones, seguía por debajo del nivel alcanzado hace una década (Gráfico 3). Mantenerse en niveles constantes habría exigido un esfuerzo del orden de 2.900 millones anuales de inversión de reposición. El Instituto de Estudios Económicos cifra en 3.600 millo-

²⁵ Adif y Adif AV, información económica y cuentas anuales, 2011-2025, deflactadas con el IPC medio anual; la inversión incluye IVA y el mantenimiento no lo incluye; la inversión de 2025 recoge el dato a 30 de noviembre y el mantenimiento de 2025 es provisional. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), datos de ejecución de 2025. Elaboración de Santiago Calvo López.

nes el déficit acumulado de inversión ferroviaria necesaria para compensar la depreciación de la última década.²⁶ Como la mayor parte de la red se construyó entre 1995 y 2011, las necesidades de renovación de vía, catenaria, señalización y sistemas de control no harán sino crecer.

GRÁFICO 3. STOCK DE CAPITAL NETO EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, 1995-2025 (MILLONES DE EUROS DE 2020)



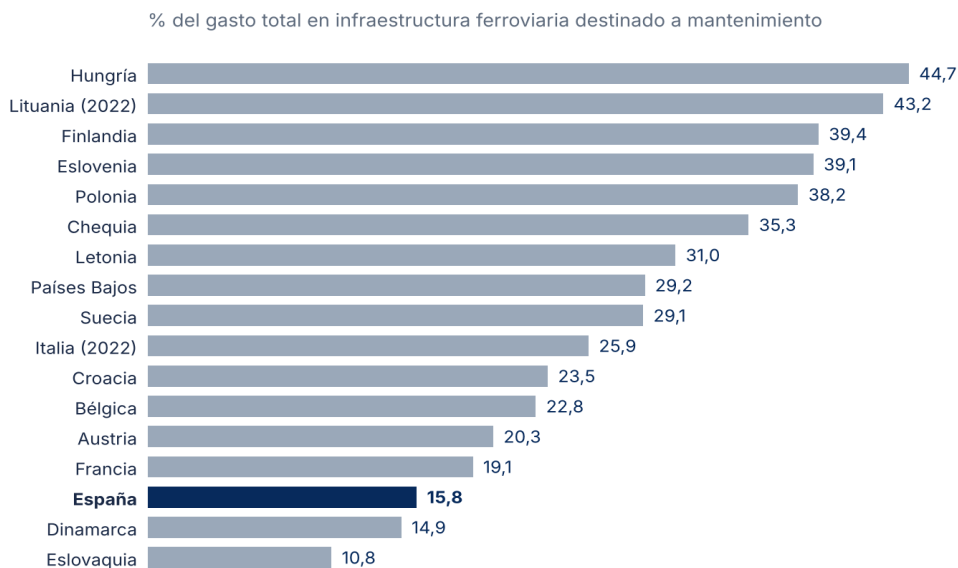
Fuente: elaboración propia a partir de Fundación BBVA e Ivie, «El stock de capital en España y sus comunidades autónomas (1995-2025)», versión preliminar (2026).

Tampoco se gasta bien lo que se gasta. Según Eurostat, en 2024 el mantenimiento representó apenas el 15,8 por ciento del gasto en infraestructura ferroviaria en España (683 de 4.319 millones de euros), frente al 29,2 por ciento de Países Bajos, el 38,2 por ciento de Polonia o el 44,7 por ciento de Hungría. Sólo Dinamarca y Eslovaquia dedicaron una proporción menor entre los países con datos (Gráfico 4).²⁷ Los datos de la Comisión Europea para la alta velocidad apuntan en la misma dirección: entre 2018 y 2022, España fue el país de la Unión con mayor gasto en alta velocidad, 1.480 millones anuales, pero destinó a mantenimiento y renovación sólo el 16 por ciento, frente al 34 por ciento de Francia.²⁸

²⁶ Fundación BBVA e Ivie, op. cit. Los valores de 1995, 2015 y 2025 son los publicados; los intermedios se han medido sobre el gráfico de la fuente, con un margen de unos 300 millones. El Ivie aplica a las infraestructuras ferroviarias una vida media de 40 años y una tasa de depreciación del 2,6 por ciento anual; Instituto de Estudios Económicos, «La necesidad de aumentar las inversiones en infraestructuras en España», marzo de 2026, págs. 9-10 y 40.

²⁷ Eurostat, «Expenditure on rolling stock and railway infrastructure» (rail_ec_expend), datos de 2024; Italia y Lituania, 2022. Eurostat clasifica la renovación de la red dentro de la inversión, de modo que este indicador recoge sólo los trabajos corrientes de conservación. Elaboración de Santiago Calvo López.

²⁸ Comisión Europea, «Ninth monitoring report on the development of the rail market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU», COM(2025) 439 final y documento de trabajo SWD(2025) 239, Comisión Europea, 30 de julio de 2025.

GRÁFICO 4. PESO DEL MANTENIMIENTO EN EL GASTO EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, 2024 (PORCENTAJE DEL TOTAL)

Fuente: elaboración propia a partir de Eurostat (rail_ec_expend). Italia y Lituania, 2022.

GRÁFICO 5. GASTO EN MANTENIMIENTO FERROVIARIO POR CADA 1.000 KILÓMETROS DE RED

Fuente: Instituto de Estudios Económicos, «La necesidad de aumentar las inversiones en infraestructuras en España» (2026).

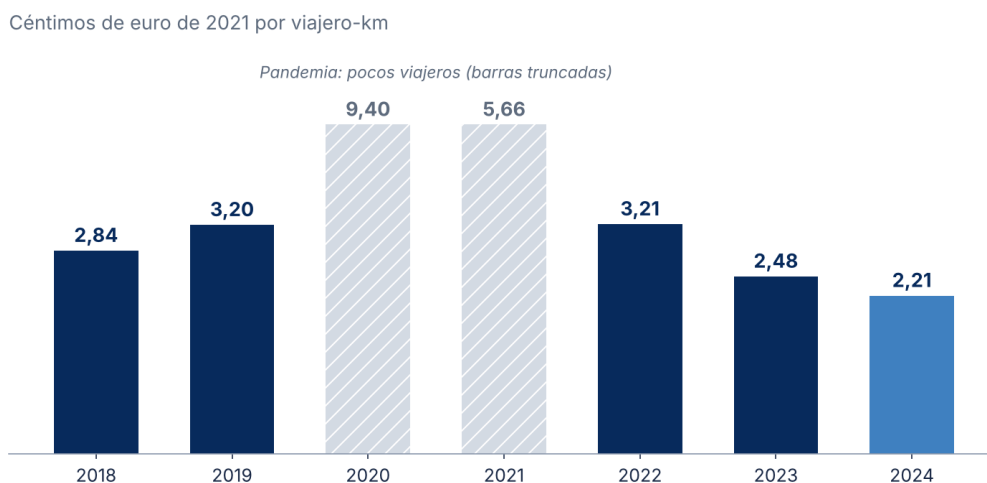
El Instituto de Estudios Económicos estima que España gasta en mantenimiento ferroviario unos 45,5 millones de euros por cada mil kilómetros de red, frente a una media de 80,6 millones en la UE-14, lo que la sitúa entre los países europeos que menos dedican a conservar su red.²⁹ Mientras tanto, el Gobierno dedicó en

²⁹ Instituto de Estudios Económicos, «La necesidad de aumentar las inversiones en infraestructuras en España», Opinión del IEE, marzo de 2026, https://www.ieemadrid.es/sites/ceoe-iee/files/content/file/2026/03/17/25/opinion-del-iee-marzo-2026.-la-necesidad-de-aumentar-las-inversiones-en-infraestructuras-en-espana_1.pdf.

2025 unos 1.371 millones de euros a subvencionar abonos y billetes, frente a los 1.100 millones que Adif y Adif AV destinaron a mantener la infraestructura.³⁰

El esfuerzo de conservación, además, no ha acompañado al crecimiento del servicio. Entre 2013 y 2024, los viajeros-kilómetro de la alta velocidad comercial pasaron de 7.123 a 18.468 millones, un 159 por ciento más, mientras el gasto en conservación por viajero-kilómetro se reducía de 3,72 a 2,21 céntimos de euro de 2021, un 41 por ciento menos, hasta el mínimo de la serie. Frente a 2018, cuando se situaba en 2,84 céntimos, la caída es del 22 por ciento (Gráfico 6).³¹ Cada vez circulan más trenes y más viajeros por una red a la que se dedica, en proporción, menos conservación.

GRÁFICO 6. GASTO EN CONSERVACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD POR VIAJERO-KILÓMETRO, 2018-2024 (CÉNTIMOS DE EURO DE 2021)



Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Adif AV, del Observatorio del Ferrocarril en España (2024) y del INE.

Sea cual sea la causa inmediata del accidente de Urda, los datos dibujan un sistema que ha multiplicado su tráfico mientras se descapitalizaba, que ha recortado los derechos de los viajeros mientras empeoraba su servicio y cuyo gestor público, pese a las advertencias, no ha estado a la altura de la red que tiene encomendada.

³⁰ M. Sierra, «El Gobierno dedica un 45% más a subvencionar billetes de tren que al mantenimiento de la red», *Vozpópuli*, 19 de febrero de 2026, a partir de datos de Adif (1.100 millones de mantenimiento de Adif y Adif AV en 2025, frente a 1.371 millones en ayudas al transporte), <https://www.vozpopuli.com/economia/transporte/el-gobierno-dedica-un-45-mas-a-subvencionar-billetes-de-tren-que-al-mantenimiento-de-la-red.html>.

³¹ Adif AV, cuentas anuales (partida de reparaciones y conservación, deflactada con el IPC medio anual; 469,8 millones nominales en 2024); Observatorio del Ferrocarril en España (2024), viajeros-km de los servicios comerciales de alta velocidad (AVE, Avlo, Ouigo, Iryo y similares, sin Avant ni Alvia). El indicador mide el esfuerzo de conservación en relación con el servicio prestado, no el desgaste físico de la vía. Elaboración de Santiago Calvo López.

1.2 Las carreteras, en su peor estado desde los años 80

El estado de las carreteras es otro claro ejemplo del empeoramiento silencioso de todo lo que depende del Estado. Según la auditoría de la Asociación Española de la Carretera, el déficit acumulado de inversión en conservación rozó en 2025 los 15.000 millones de euros, casi un 50 por ciento más que cuatro años antes. Más de la mitad de las carreteras presentan deterioros importantes y cerca de 34.000 kilómetros deberían ser reconstruidos a corto plazo, tres veces más de lo que se estimaba hace un par de ejercicios. Se trata de la peor situación desde finales de la década de 1980.³²

Este abandono contrasta de forma escandalosa con lo que el Estado recauda de los conductores. Según ANFAC, la fiscalidad asociada al automóvil alcanzó en 2025 los 41.995 millones de euros, de los cuales más de 23.000 millones procedieron de los impuestos sobre los carburantes.³³ Frente a esos casi 42.000 millones de euros de recaudación, el Estado dedica menos de 3.000 millones a conservar las carreteras: por cada euro que se invierte en mantener la red viaria, el automovilista aporta unos 15 euros en impuestos.

1.3 Una inversión que no repone el capital

Todo ello ocurre en un contexto de recaudación récord, impulsado por las más de 140 subidas de impuestos y cotizaciones aprobadas desde 2018, de modo que el problema no es la falta de ingresos. Según la Fundación BBVA y el Ivie, la inversión pública en infraestructuras se situó en 2025 en 16.114 millones de euros, todavía un 60 por ciento por debajo de su nivel de 2009, y su peso dentro de la inversión pública ha caído del 61 al 38 por ciento. El stock de infraestructuras productivas ha perdido cerca de 11.000 millones de euros desde 2014 y, en el caso de las infraestructuras hidráulicas, la inversión no alcanza desde 2012 para reponer siquiera el desgaste del capital existente.³⁴ Según el Instituto de Estudios Económicos, el stock de capital en infraestructuras ha pasado de representar el 44,3 por

³² Asociación Española de la Carretera, «Auditoría del estado de conservación de las carreteras españolas 2025», nota de prensa, AEC, julio de 2025, https://asefma.es/wp-content/uploads/2025/07/NP-Auditoria-estado-carreteras-AEC-2025_DEF_con-QR_03-07-25.pdf.

³³ ANFAC, «Informe anual 2025», ANFAC, julio de 2026. Datos recogidos en *Autofácil*, <https://www.autofacil.es/recaudacion-fiscal-automovil-42000-millones-2025/>.

³⁴ Fundación BBVA e Ivie, «La inversión pública crece un 9,1% en 2025, pero el peso de las infraestructuras en la misma cae al 38%», nota de prensa sobre la actualización de la base de datos de stock de capital, 10 de marzo de 2026, https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2026/03/NP_InversionyStockCapital_2026_FundacionBBVA_Ivie.pdf.

ciento del PIB en 2013 al 34,6 por ciento en 2024, mientras que el déficit acumulado de mantenimiento va camino de superar los 20.000 millones de euros.³⁵

1.4 El apagón del 28 de abril

El 28 de abril de 2025, a las 12.33 horas, el sistema eléctrico peninsular se vino abajo por completo, dejando sin suministro a toda la España peninsular y a Portugal durante buena parte del día. Fue el primer *cero eléctrico total* de la historia del sistema.

Lejos de solucionarse, los problemas de fondo de la red siguen ahí. Según la patronal de las distribuidoras, de los cerca de 40 gigavatios de nuevas conexiones solicitados en 2025, apenas el 12 por ciento recibió luz verde, mientras que dos de cada tres solicitudes, unos 25 gigavatios, no pudieron atenderse por falta de capacidad en la red.

El 83,4 por ciento de los nudos de la red de distribución está ya saturado, de modo que no admite nuevos consumos. Al mismo tiempo, Red Eléctrica ha tenido que recurrir cada vez más al servicio de respuesta activa de la demanda, que ordena a la gran industria desconectarse durante unas horas para evitar un nuevo colapso. En concreto, se activó siete veces en apenas diez semanas entre el verano y el comienzo del otoño de 2026, y un total de diez veces en lo que va de año.

Un país que no puede conectar nuevas fábricas, viviendas o centros de datos, y que tiene que apagar su industria para no repetir un apagón, tiene un problema muy serio de infraestructuras.

1.5 Puertos y aeropuertos

Los puertos españoles están perdiendo competitividad frente a sus rivales y, muy especialmente, frente a Marruecos. En 2019, el puerto de Algeciras movía 5,1 millones de contenedores equivalentes (TEU) y el de Tánger Med, unos 4,8 millones. En 2025, Tánger Med procesó 11,1 millones de contenedores, más que Algeciras (4,7 millones) y Valencia (5,7 millones) juntos.³⁶ La ampliación norte del puerto

³⁵ Instituto de Estudios Económicos, «La necesidad de aumentar las inversiones en infraestructuras en España», Opinión del IEE, marzo de 2026, https://www.ieemadrid.es/sites/ceoe-iee/files/content/file/2026/03/17/25/opinion-del-iee-marzo-2026.-la-necesidad-de-aumentar-las-inversiones-en-infraestructuras-en-espana_1.pdf.

³⁶ *El Estrecho Digital*, 3 de febrero de 2026, <https://www.elestrechodigital.com/en/2026/02/03/tanger-med-surpasses-11-million-teus-and-is-nearing-the-major-european-ports>.

de Valencia, la mayor infraestructura de contenedores del país, permaneció bloqueada durante un año por las presiones de los socios del Gobierno, y sus obras no comenzaron hasta finales de 2024.

En el sector aeroportuario, El Prat opera desde hace dos años por encima de su capacidad teórica de 55 millones de pasajeros, con un plan director que data de 1999 y una ampliación que no estará terminada previsiblemente hasta 2033.

2 Sanidad: más gasto y más espera

La sanidad pública es el servicio básico más valorado por los españoles y, al mismo tiempo, aquel donde el deterioro resulta más visible para cualquier ciudadano. Lo que antes era una espera razonable para operarse o para ver a un especialista se ha convertido en una demora de varios meses, mientras que conseguir cita en el centro de salud exige ya más de una semana en muchos casos.

2.1 La lista de espera quirúrgica

A 31 de diciembre de 2025, un total de 853.509 pacientes esperaban una operación en el Sistema Nacional de Salud.³⁷ En diciembre de 2018, primer cierre de año con Pedro Sánchez en la Presidencia, la cifra era de 668.288 pacientes.³⁸ Esto supone 185.221 personas más en lista de espera, lo que equivale a un aumento del 27,7 por ciento.

No se trata sólo de cuántos esperan, sino de cuánto tiempo lo hacen. La demora media para una intervención quirúrgica se situó en 121 días a cierre de 2025, es decir, cuatro meses. Además, el 21,6 por ciento de los pacientes, más de uno de

³⁷ Ministerio de Sanidad, «Sistema de Información sobre Listas de Espera en el SNS. Nota resumen. Situación a 31 de diciembre de 2025», SISLE-SNS, Ministerio de Sanidad, https://www.sanidad.gob.es/gl/estadEstudios/estadisticas/inforRecopilaciones/docs/Nota_Resumen_SISLE__dic25.pdf.

³⁸ Ministerio de Sanidad, «Sistema de Información sobre Listas de Espera en el SNS. Situación a 31 de diciembre de 2019», SISLE-SNS (incluye la serie histórica con los datos de junio y diciembre de 2018), Ministerio de Sanidad, https://mirror.mscbs.gob.es/estadEstudios/estadisticas/inforRecopilaciones/docs/LISTAS_PUBLICACION_dic19.pdf.

cada cinco, llevaba más de seis meses aguardando pasar por quirófano. Son plazos sencillamente inaceptables en un país que destina más de cien mil millones de euros anuales a su sanidad pública.

2.2 Las consultas con el especialista

La situación es todavía peor en las consultas externas, que es por donde empieza casi cualquier diagnóstico y tratamiento. El número de pacientes en espera de una primera consulta con el especialista ha pasado de 62,5 por cada mil habitantes en diciembre de 2018 a 84,4 en diciembre de 2025, un 35 por ciento más. En paralelo, el tiempo medio de espera ha subido de 96 a 102 días. Por si fuera poco, el 61,5 por ciento de los pacientes tenía asignada una cita para dentro de más de 60 días, frente al 49,1 por ciento de 2019.³⁹

2.3 La atención primaria

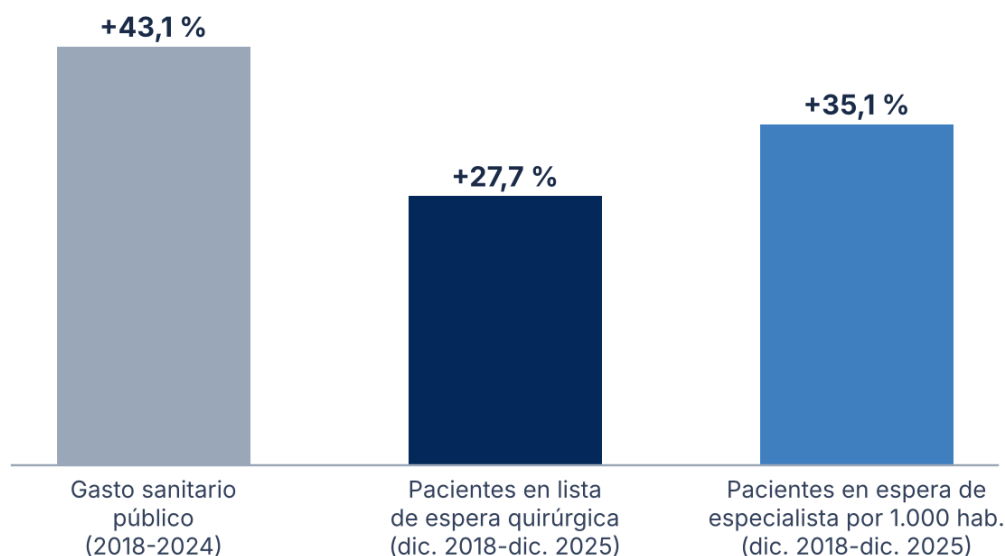
La puerta de entrada al sistema tampoco funciona como debería. Según el Barómetro Sanitario de 2025, elaborado por el propio Ministerio de Sanidad junto con el CIS, sólo el 21,8 por ciento de quienes pidieron cita con su médico de familia fueron atendidos en el día o al día siguiente. Para el resto, la demora media fue de 9,15 días. No es de extrañar, por tanto, que el 72,4 por ciento de la población considere que el problema de las listas de espera ha empeorado o sigue igual.⁴⁰

2.4 Más dinero no ha significado mejor servicio

El gráfico 7 resume la paradoja. El gasto sanitario público aumentó un 43 por ciento entre 2018 y 2024, pero las listas de espera no solamente no bajaron, sino que crecieron con fuerza. Si el problema fuese presupuestario, el notable incremento del gasto impulsado durante el «sanchismo» debería haberse traducido en una reducción de las esperas. Lo que ha ocurrido es justamente lo contrario: las dos rúbricas suben a la vez.

³⁹ Ministerio de Sanidad, «Sistema de Información sobre Listas de Espera en el SNS. Nota resumen. Situación a 31 de diciembre de 2025», SISLE-SNS, Ministerio de Sanidad, https://www.sanidad.gob.es/gl/estadEstudios/estadisticas/inforRecopilaciones/docs/Nota_Resumen_SISLE_dic25.pdf.

⁴⁰ Ministerio de Sanidad y Centro de Investigaciones Sociológicas, «Barómetro Sanitario 2025. Infografía de resultados totales», Barómetro Sanitario, Ministerio de Sanidad, https://www.sanidad.gob.es/estadEstudios/estadisticas/BarometroSanitario/Barom_Sanit_2025/Totales/Infografia-Barometro_Sanitario-2025.pdf.

GRÁFICO 7. VARIACIÓN DEL GASTO SANITARIO PÚBLICO Y DE LAS LISTAS DE ESPERA (EN PORCENTAJE)

Fuente: elaboración propia a partir de la «Estadística de Gasto Sanitario Público» y del SISLE-SNS del Ministerio de Sanidad.

La remuneración del personal, que ya absorbe en torno al 45 por ciento del gasto sanitario público, sigue creciendo, pero los resultados demuestran que la respuesta no es ésta. En el modelo actual, el hospital o el centro de salud recibe su presupuesto con independencia de cuántos pacientes atienda, de cómo los atienda o de cuánto les haga esperar. El paciente, por su parte, apenas tiene margen para elegir dónde ser tratado, de modo que su insatisfacción no tiene consecuencias para el proveedor.

3 Educación: el peor Informe PISA de nuestra historia

El Informe PISA, elaborado por la OCDE entre alumnos de 15 años de más de 90 países y economías, evalúa las competencias de los jóvenes en matemáticas, lectura y ciencias, y se ha convertido en la principal referencia internacional para comparar la calidad de los sistemas educativos. La edición de 2025, publicada en septiembre de 2026, ha otorgado a España los peores resultados de su historia, con retrocesos simultáneos en las tres competencias.⁴¹

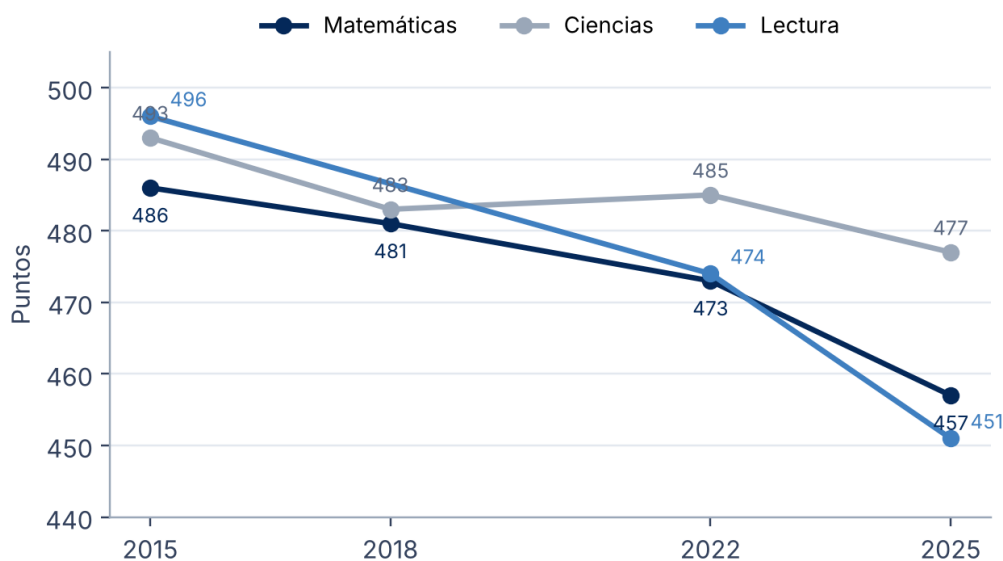
3.1 Una caída sin precedentes

Los alumnos españoles obtuvieron 457 puntos en matemáticas, 451 en lectura y 477 en ciencias, por debajo en los tres casos del promedio de la OCDE (463, 461 y 482 puntos, respectivamente).⁴² Respecto a la edición de 2022, la caída es de 23 puntos en lectura y 16 en matemáticas. Respecto a 2018, primer año del «sanchismo», los alumnos españoles han perdido 24 puntos en matemáticas y 6 en ciencias. En lectura, donde la OCDE no publicó el dato español de 2018 por anomalías en las respuestas, el retroceso frente a 2015 alcanza los 45 puntos.

⁴¹ OCDE, «PISA 2025 Results», Programme for International Student Assessment, OCDE, septiembre de 2026, <https://www.oecd.org/en/about/programmes/pisa.html>.

⁴² Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, «PISA 2025. Informe español», nota de prensa de 8 de septiembre de 2026, <https://www.educacionfpydeportes.gob.es/en/prensa/actualidad/2026/09/20260908-pisa2025.html>.

GRÁFICO 8. PUNTUACIÓN DE ESPAÑA EN EL INFORME PISA, 2015-2025



Fuente: elaboración propia a partir de los informes PISA de la OCDE. La OCDE no publicó el resultado de lectura de España en 2018.

La OCDE suele equiparar una diferencia de 20 puntos a un curso escolar de aprendizaje. Con esa vara de medir, un alumno español de 15 años lee hoy como lo hacía uno de 13 años hace una década, puesto que la pérdida acumulada equivale a más de dos cursos. Frente a los estudiantes de Estonia, el país europeo con mejores resultados, los alumnos españoles van, de media, dos cursos y medio por detrás. Frente a los de Japón, el retraso equivale ya a tres cursos enteros.

3.2 Más alumnos rezagados, menos alumnos excelentes

El deterioro no se limita a la media. El 32 por ciento de los alumnos españoles no alcanza el nivel básico de competencia lectora (nivel 2) y el 33 por ciento tampoco lo logra en matemáticas. Desde 2015, la proporción de alumnos con bajo rendimiento ha crecido en 15 puntos porcentuales en lectura, 11 en matemáticas y 6 en ciencias. En el otro extremo, apenas el 2 por ciento de los estudiantes alcanza la excelencia en lectura, frente al 6 por ciento de la OCDE, y sólo el 4 por ciento lo hace en matemáticas, la mitad que el promedio de los países desarrollados.⁴³

⁴³ Infocop, «España registra sus peores resultados en lectura y matemáticas y aumenta el alumnado con bajo rendimiento, según el nuevo informe PISA», Consejo General de la Psicología, septiembre de 2026, <https://www.infocop.es/espana-registra-sus-peores-resultados-en-lectura-y-matematicas-y-aumenta-el-alumnado-con-bajo-rendimiento-segun-el-nuevo-informe-pisa/>.

Este desempeño tan negativo ha coincidido con un gasto público en educación en máximos históricos. Los datos por comunidades autónomas tampoco muestran relación alguna entre gastar más por alumno y obtener mejores resultados: el País Vasco gasta un 62 por ciento más por alumno que la Comunidad de Madrid y, sin embargo, obtiene 34 puntos menos en el promedio de PISA 2025.

3.3 La universidad y el desajuste formativo

Los problemas no terminan con la enseñanza obligatoria. En la clasificación de Shanghái de 2026, España apenas coloca treinta universidades entre las mil primeras del mundo, seis menos que un año antes, y ninguna de ellas figura entre las cien mejores.⁴⁴ Al mismo tiempo, según Eurostat, el 35 por ciento de los titulados superiores de entre 20 y 64 años trabaja en empleos que no requieren su nivel de cualificación, muy por encima del 21 por ciento de media en la Unión Europea.⁴⁵ Es el porcentaje más alto de toda la UE, y la Comisión Europea lo atribuye a un desajuste estructural entre lo que produce el sistema educativo y lo que demanda la economía.⁴⁶

⁴⁴ ShanghaiRanking Consultancy, «Academic Ranking of World Universities 2026», ARWU, <https://www.shanghairanking.com/rankings/arwu/2026>.

⁴⁵ Eurostat, «EU's employment rate reached almost 76% in 2024», Eurostat News, 15 de abril de 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250415-1>.

⁴⁶ Comisión Europea, «Education and Training Monitor 2025. Spain», Country reports, Dirección General de Educación, Juventud, Deporte y Cultura, <https://op.europa.eu/webpub/eac/education-and-training-monitor/en/country-reports/country-reports.html>.

4 Justicia: juzgados colapsados

La justicia es otro servicio público esencial y, probablemente, el más olvidado. La lentitud con que se resuelven los litigios perjudica directamente a quien espera una sentencia durante años, pero también supone un mal para el conjunto de la sociedad: debilita la seguridad jurídica, alimenta la morosidad y los incumplimientos de contrato, encarece el crédito y desincentiva la inversión. Siempre se ha dicho que *la justicia lenta no es justicia*, y España está dando buena muestra de ello.

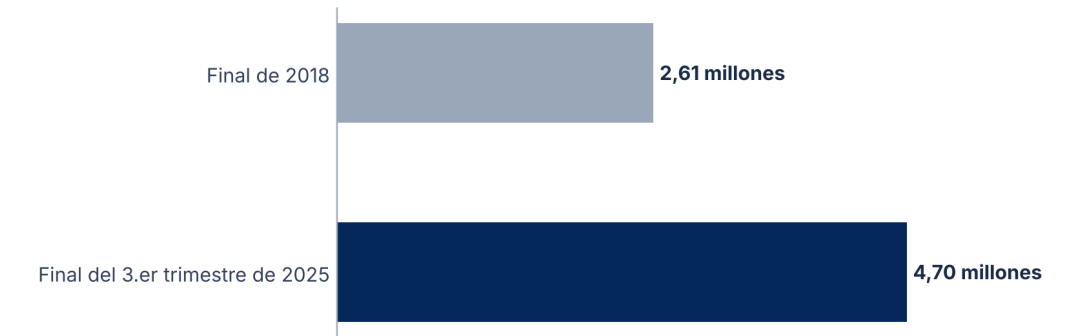
4.1 Los asuntos pendientes no dejan de crecer

A finales de 2018 quedaban en trámite en los juzgados y tribunales españoles un total de 2.609.182 asuntos.⁴⁷ Al cierre del tercer trimestre de 2025, la cifra ascendía a 4.696.050 asuntos pendientes, un 80 por ciento más.⁴⁸ Sólo en el último año, el volumen de asuntos en trámite creció un 6,7 por ciento, con aumentos del 9,6 por ciento en la jurisdicción penal y del 8,7 por ciento en la social. Puesto que el número de asuntos resueltos no alcanza al de ingresados, el atasco se perpetúa y se agrava.

⁴⁷ Consejo General del Poder Judicial, «La justicia dato a dato 2018», datos difundidos en «Incremento del 2 por ciento en 2018 de los asuntos ingresados en juzgados y tribunales», *El Derecho*, <https://elderecho.com/incremento-2-ciento-2018-los-asuntos-ingresados-juzgados-tribunales>.

⁴⁸ Consejo General del Poder Judicial, «Los órganos judiciales de toda España registraron un total de 1.519.584 nuevos asuntos en el tercer trimestre de 2025», Situación de los órganos judiciales, CGPJ, <https://www.poder-judicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/En-Portada/Los-organos-judiciales-de-toda-Espana-registraron-un-total-de-1-519-584-nuevos-asuntos-en-el-tercer-trimestre-de-2025-un-12-5---menos-que-hace-un-ano>.

GRÁFICO 9. ASUNTOS PENDIENTES EN LOS ÓRGANOS JUDICIALES ESPAÑOLES



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Consejo General del Poder Judicial.

4.2 Entre los más lentos de Europa

Según el Consejo de Europa, un asunto civil o mercantil tardaba en 2024 una media de 423 días en resolverse en primera instancia en España, frente a una mediana europea de 245 días: nuestros juzgados son casi un 75 por ciento más lentos. En la jurisdicción contencioso-administrativa, la duración ha subido hasta los 386 días.⁴⁹

CUADRO 3. TIEMPO MEDIO DE RESOLUCIÓN EN PRIMERA INSTANCIA DE LITIGIOS CIVILES Y MERCANTILES (DÍAS)

#	País	Días	#	País	Días
1	Lituania	120	13	Alemania	249
2	Chequia	126	14	Dinamarca	265
3	Hungría	135	15	Portugal	267
4	Austria	141	16	Eslovenia	344
5	Suecia	157	17	Finlandia	349
6	Eslovaquia	173	18	Francia	354
7	Bulgaria	186	19	Polonia	357
8	Estonia	196	20	España	444
9	Letonia	204	21	Malta	454
10	Rumanía	218	22	Italia	511
11	Luxemburgo	221	23	Croacia	533
12	Bélgica	246	24	Grecia	771

Fuente: Comisión Europea, «The 2025 EU Justice Scoreboard».

⁴⁹ Comisión Europea para la Eficacia de la Justicia (CEPEJ), «Spain: country fiche», European judicial systems. CEPEJ Evaluation Report, Consejo de Europa, <https://rm.coe.int/spain-country-fiche/48802c1531>.

El Cuadro de Indicadores de la Justicia de la Comisión Europea apunta en la misma dirección: en su edición de 2025, estima que un litigio civil o mercantil tarda 444 días en resolverse en primera instancia en España, lo que nos sitúa en el puesto 20 de los 24 países de la UE con datos comparables. Sólo Malta, Italia, Croacia y Grecia presentan peores registros.⁵⁰

A esto se suma un problema de medios en un ámbito concreto: España cuenta con 11,1 jueces por cada 100.000 habitantes, menos de la mitad de la mediana europea, que se sitúa en 23.⁵¹ Pero la escasez de jueces convive con una organización obsoleta, una digitalización fragmentada en sistemas informáticos autonómicos que no se comunican entre sí, una regulación procesal que facilita las maniobras dilatorias y una ausencia casi total de incentivos a la productividad.

⁵⁰ Comisión Europea, «The 2025 EU Justice Scoreboard», COM(2025), Dirección General de Justicia y Consumidores, https://commission.europa.eu/document/download/4c9fb0bf-7912-450b-ac7e-6f1d044a9585_en.

⁵¹ Comisión Europea para la Eficacia de la Justicia (CEPEJ), «Spain: country fiche», European judicial systems. CEPEJ Evaluation Report, Consejo de Europa, <https://rm.coe.int/spain-country-fiche/48802c1531>.

5 Seguridad ciudadana: más delitos y más graves

Históricamente, España ha destacado por ser uno de los países desarrollados con mejores indicadores de seguridad ciudadana. Frente a la inseguridad que sufren otros socios europeos, la posibilidad de salir a la calle a prácticamente cualquier hora y en la mayoría de los barrios de nuestras ciudades ha sido siempre motivo de sorpresa para los visitantes extranjeros. Esa ventaja también se está erosionando.

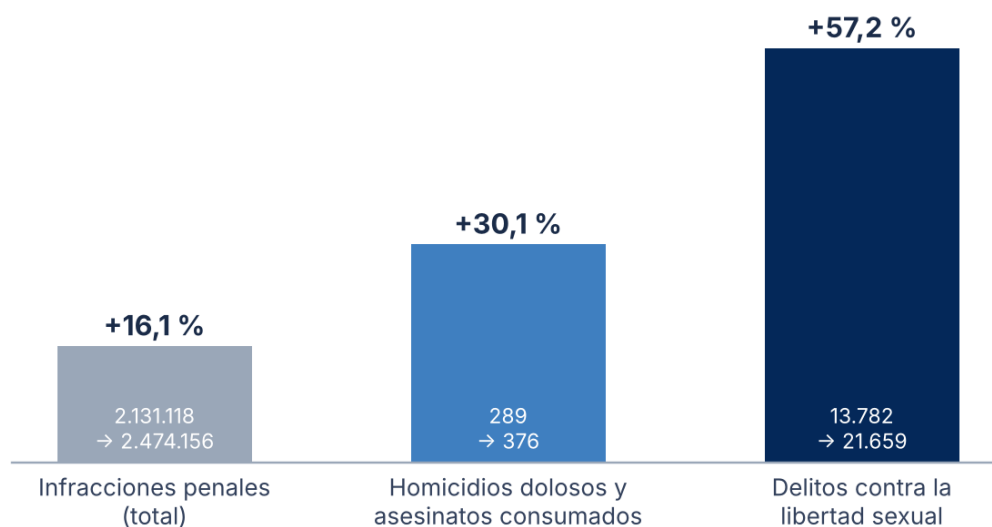
5.1 La evolución de la criminalidad desde 2018

España cerró 2025 con 2.474.156 infracciones penales registradas,⁵² un 16,1 por ciento más que las 2.131.118 de 2018.⁵³ El aumento no se limita a delitos menores o a la cibercriminalidad. Los homicidios dolosos y asesinatos consumados pasaron de 289 a 376, un 30,1 por ciento más, y los delitos contra la libertad sexual crecieron de 13.782 a 21.659, un alza del 57,2 por ciento.

⁵² Ministerio del Interior, «Balance de Criminalidad. Cuarto trimestre de 2025», Portal Estadístico de Criminalidad, Secretaría de Estado de Seguridad, <https://estadisticasdecriminalidad.ses.mir.es/publico/portalestadistico/dam/jcr:7d3776cd-9ca4-4c02-8ca4-96b2571dbee4/Balance%20de%20Criminalidad%20Cuarto%20Trimestre%202025.pdf>.

⁵³ Ministerio del Interior, «Balance de Criminalidad. Cuarto trimestre de 2018» y «Balance de Criminalidad. Cuarto trimestre de 2019», Portal Estadístico de Criminalidad, Secretaría de Estado de Seguridad, <https://estadisticasdecriminalidad.ses.mir.es/publico/portalestadistico/balances>.

GRÁFICO 10. VARIACIÓN DE LA CRIMINALIDAD REGISTRADA ENTRE 2018 Y 2025 (EN PORCENTAJE)



Fuente: elaboración propia a partir del «Balance de Criminalidad» del Ministerio del Interior.

Sólo en el último año, los homicidios dolosos y asesinatos consumados aumentaron un 7,7 por ciento, las agresiones sexuales con penetración un 2,8 por ciento, el tráfico de drogas un 5,5 por ciento y la cibercriminalidad un 5,3 por ciento, hasta rozar los 490.000 hechos conocidos.⁵⁴ Nuestro estatus como uno de los países más seguros del mundo empieza a verse cuestionado.

5.2 Ámbitos de especial debilidad

Hay frentes en los que la respuesta del Estado ha sido particularmente débil. En el Campo de Gibraltar y otras zonas del litoral andaluz, el narcotráfico opera con una impunidad que quedó trágicamente retratada en febrero de 2024, cuando una narcolancha embistió a una embarcación de la Guardia Civil en el puerto de Barbate y mató a dos agentes. Los guardias civiles llevan años reclamando medios adecuados, su reconocimiento como profesión de riesgo y una legislación que permita perseguir con eficacia a estas organizaciones.

A ello se suma la multirreincidencia, que en todos los países desarrollados concentra una parte muy grande de los delitos en una proporción muy pequeña de delincuentes. Cuando una misma persona acumula decenas de detenciones por

⁵⁴ Ministerio del Interior, «Balance de Criminalidad. Cuarto trimestre de 2025», Portal Estadístico de Criminalidad, Secretaría de Estado de Seguridad, <https://estadisticasdecriminalidad.ses.mir.es/publico/portalestadistico/dam/jcr:7d3776cd-9ca4-4c02-8ca4-96b2571dbee4/Balance%20de%20Criminalidad%20Cuarto%20Trimestre%202025.pdf>.

hurto sin pisar la cárcel, el mensaje que recibe la sociedad es devastador. La literatura criminológica es clara: el delincuente se ve disuadido sobre todo por la probabilidad de ser detenido y castigado y por la rapidez con que se le juzga. Con unos juzgados como los descritos en el capítulo 4, esa disuasión se debilita.

6 Control fronterizo: un Estado desbordado

El descontrol migratorio es otro síntoma del deterioro de la capacidad del Estado. Toda comunidad política tiene el derecho y el deber de decidir quién entra en su territorio y en qué condiciones, y un Estado que no es capaz de hacerlo compromete tanto la seguridad como la sostenibilidad de los servicios públicos que financian sus contribuyentes.

6.1 La explosión de la inmigración irregular

Según Funcas, el número de inmigrantes en situación irregular en España ha pasado de unos 107.000 en 2017 a unos 840.000 a 1 de enero de 2025, lo que supone multiplicar la cifra casi por ocho. La población irregular representa ya el 17,2 por ciento de la población extranjera extracomunitaria residente en España, frente al 4,2 por ciento de 2017.⁵⁵ El proceso de regularización extraordinaria decretado en 2026 elevó las estimaciones de personas en esta situación por encima del millón. Entre 2018 y 2025, además, llegaron a España por vía marítima y terrestre de forma irregular más de 350.000 personas.⁵⁶

⁵⁵ Funcas, «El número de inmigrantes en situación irregular en España aumenta de 107.000 en 2017 a 840.000 en 2025», Notas de Coyuntura Social, nota de prensa de 26 de enero de 2026, <https://www.funcas.es/wp-content/uploads/2026/01/NOTAPRENSA-7.pdf>.

⁵⁶ Ministerio del Interior, «Informes quincenales de inmigración irregular», balances anuales de 2018 a 2025, <https://www.interior.gob.es/opencms/es/prensa/balances-e-informes/>.

6.2 Ceuta, verano de 2026

La crisis de Ceuta de finales de julio de 2026 puso de manifiesto el deficiente control fronterizo. Entre el 30 de julio y la mañana del 1 de agosto se produjo una entrada masiva desde Marruecos que el presidente de la ciudad autónoma, Juan Jesús Vivas, cifró en hasta 80.000 personas, en una ciudad de apenas 83.000 habitantes. El episodio dejó al menos 88 fallecidos, según el Gobierno de Ceuta, en su mayoría por ahogamiento, además de una crisis de seguridad y orden público de primera magnitud.⁵⁷ La salvaguarda de nuestra integridad territorial parece depender hoy más de la voluntad del régimen marroquí que de la capacidad del Estado español.

6.3 Órdenes de expulsión que no se cumplen

Las órdenes de retorno dictadas contra extranjeros en situación irregular apenas se ejecutan. En 2024, España dictó más de 62.000 órdenes de retorno, pero sólo ejecutó 6.105, lo que deja la tasa de retorno efectivo en un 9,7 por ciento, frente a un promedio comunitario del 20 por ciento. Antes de 2018, esa tasa llegó a superar el 50 por ciento.⁵⁸ Una frontera débil combinada con órdenes de expulsión que no se cumplen termina por erosionar la convivencia y alimenta la desconfianza social, como reflejan las encuestas que sitúan la inmigración entre las principales preocupaciones de los españoles.

⁵⁷ *El Debate*, «Ceuta estima que quedan entre 3.000 y 5.000 inmigrantes en la ciudad tras las entradas masivas», 3 de agosto de 2026, https://www.eldebate.com/espana/20260803/ceuta-estima-quedan-entre-3000-5000-inmigrantes-ciudad-entradas-masivas_446222.html.

⁵⁸ Datos de Eurostat recogidos en *El Español*, «La UE vota intensificar la expulsión de irregulares mientras España apenas ejecuta las órdenes», 26 de marzo de 2026, https://www.lespanol.com/espana/politica/20260326/ue-vota-intensificar-expulsion-irregulares-espana-sanchez-solo-ejecuta-ordenes/1003744182473_0.html.

Conclusiones

Los datos recogidos en este informe dibujan un patrón inequívoco. En todos los frentes analizados, el desempeño de los servicios básicos es hoy peor que en 2018: hay más pacientes esperando una operación y más tiempo de espera para ver a un especialista, los alumnos aprenden menos, los juzgados acumulan un 80 por ciento más de asuntos pendientes, las infraestructuras se deterioran por falta de mantenimiento, la criminalidad crece y el Estado ha perdido el control de sus fronteras.

Este deterioro no puede atribuirse a la falta de recursos. El gasto en sanidad y educación ha crecido muy por encima de la inflación y la recaudación tributaria marca récords año tras año. El problema, por tanto, no es cuánto se gasta, sino cómo se gasta: qué incentivos gobiernan la gestión de los servicios, quién responde por sus resultados y qué margen de elección tienen los ciudadanos que los financian.

España no tiene un problema de gasto en sus servicios básicos. Tiene un problema de gestión, de incentivos y de rendición de cuentas.

El «sanchismo» ha preferido la propaganda a la gestión. Ha prometido una sanidad y una educación «de calidad» mientras las listas de espera crecían y los resultados escolares tocaban fondo. Ha anunciado más gasto mientras descuidaba el manejo de los recursos, la eficiencia de los servicios y las necesidades de mantenimiento. Ha subvencionado billetes por puro electoralismo mientras se degradaban las vías. Ha recortado las compensaciones por retraso mientras la puntualidad se hundía.

Medir con rigor el deterioro que sufrimos es el primer paso para empezar a revertir la deriva de los últimos años. Sí, «todo funciona peor», pero no estamos condenados a aceptar que el declive sea nuestra única opción.

Sobre los autores

Manuel Llamas Fraga es director del Instituto Juan de Mariana.

Diego Sánchez de la Cruz es director de Estudios del Instituto Juan de Mariana.



juandemariana.org