



## **Comentario** Intervención urgente en el transporte terrestre: equilibrio económico y continuidad del servicio en el Real Decreto-ley 9/2026

### Resumen

El presente comentario analiza el alcance del **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, centrado en las medidas adoptadas en el transporte por carretera y ferroviario para hacer frente al incremento extraordinario de costes, especialmente energéticos. La norma se configura como una respuesta urgente orientada a garantizar la continuidad del servicio, estabilizar el sector y evitar disrupciones en la cadena logística.

El análisis aborda el contexto económico y regulatorio del transporte terrestre, la justificación del uso del decreto-ley conforme al **artículo 86 CE**, así como las principales medidas adoptadas en ambos modos de transporte. Se examina igualmente su impacto en los operadores, el refuerzo de la intervención pública y los efectos económicos, logísticos y territoriales derivados de su aplicación.

Desde una perspectiva crítica constructiva, se concluye que la norma constituye una herramienta eficaz para afrontar una situación coyuntural de crisis, aunque presenta límites en cuanto a su capacidad para resolver los problemas estructurales del sector. Su eficacia real dependerá de su correcta ejecución y de su integración en una estrategia más amplia de modernización y sostenibilidad del transporte terrestre.

## **1. Contexto económico y regulatorio del transporte terrestre en España**

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, se aprueba en un contexto marcado por tensiones estructurales en el sector del transporte terrestre, especialmente en el ámbito del transporte por carretera y ferroviario, derivadas del incremento de los costes operativos, la volatilidad de los precios energéticos y la necesidad de adaptación a los objetivos de sostenibilidad y digitalización. Este escenario ha evidenciado la vulnerabilidad de un sector estratégico para el funcionamiento de la economía, al que el legislador responde mediante la adopción de medidas urgentes.

El transporte por carretera constituye el principal medio de distribución de mercancías en España, soportando una parte esencial de la cadena logística. Sin embargo, en los últimos años ha experimentado un aumento significativo de costes, especialmente en combustibles, mantenimiento y condiciones laborales, lo que ha generado tensiones económicas en las empresas transportistas. A ello se suma la necesidad de cumplir con exigencias medioambientales cada vez más estrictas.

Por su parte, el transporte ferroviario se encuentra en un proceso de transformación profunda, vinculado a la liberalización del sector y a la promoción de modos de transporte más sostenibles. La apertura del mercado a la competencia y la inversión en infraestructuras han configurado un nuevo escenario regulatorio que exige ajustes normativos para garantizar su correcto funcionamiento.



Desde el punto de vista normativo, el transporte terrestre en España se encuentra regulado por un conjunto complejo de normas, entre las que destacan la **Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, y su normativa de desarrollo, así como la legislación europea en materia de transporte y competencia. El Real Decreto-ley 9/2026 se inserta en este marco como una norma de carácter coyuntural destinada a responder a circunstancias excepcionales.

La jurisprudencia reciente ha reconocido la relevancia del transporte como sector estratégico. El **Tribunal Supremo**, en la **STS de 20 de diciembre de 2022 (rec. 138/2021)**, subrayó que la regulación del transporte debe atender no solo a criterios de mercado, sino también a la garantía de la continuidad del servicio y al interés general, lo que justifica la intervención pública en situaciones de crisis.

Asimismo, el **Tribunal Constitucional**, en la **STC 14/2023, de 23 de febrero**, ha señalado que el transporte constituye un elemento esencial para la cohesión territorial y el funcionamiento del sistema económico, lo que legitima la adopción de medidas excepcionales cuando concurren circunstancias de urgencia económica.

En el ámbito europeo, la política de transportes ha impulsado una transición hacia modelos más sostenibles, promoviendo el ferrocarril frente al transporte por carretera en determinados segmentos, en línea con los objetivos de reducción de emisiones. Esta orientación influye directamente en la normativa nacional y en la necesidad de adaptar el sistema a nuevas exigencias.

Desde una perspectiva funcional, el contexto actual exige una intervención normativa que permita estabilizar el sector, garantizar la continuidad del servicio y facilitar la transición hacia modelos más eficientes. El uso del real decreto-ley como instrumento normativo responde precisamente a esta necesidad de respuesta inmediata.

Desde una valoración crítica constructiva, puede afirmarse que el contexto económico justifica la adopción de medidas urgentes, aunque también pone de manifiesto la existencia de problemas estructurales en el sector que no pueden resolverse únicamente mediante normas de carácter coyuntural.

En conclusión, el **Real Decreto-ley 9/2026** se aprueba en un contexto de presión económica y transformación del sector del transporte terrestre, en el que confluyen factores coyunturales y estructurales. Este escenario justifica la intervención normativa urgente, aunque plantea el reto de articular soluciones que vayan más allá de la respuesta inmediata y contribuyan a la estabilidad a largo plazo del sistema.

## **2. Naturaleza jurídica del Real Decreto-ley 9/2026 y justificación de la urgencia**

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, se configura como una norma con rango de ley dictada por el Gobierno en ejercicio de la potestad prevista en el **artículo 86 de la Constitución Española**, que habilita la adopción de disposiciones legislativas provisionales en casos de extraordinaria y urgente necesidad. Su naturaleza jurídica es, por tanto, excepcional



y condicionada, lo que exige un análisis riguroso de la concurrencia de los presupuestos habilitantes y del respeto a los límites materiales establecidos por la Constitución.

El requisito de la **extraordinaria y urgente necesidad** constituye el elemento central de legitimación del real decreto-ley. La jurisprudencia constitucional ha perfilado este concepto de forma flexible pero no ilimitada. En este sentido, el **Tribunal Constitucional**, en la **STC 61/2018, de 7 de junio**, ha señalado que corresponde al Gobierno una apreciación inicial de la urgencia, pero que esta debe estar fundada en una situación concreta que requiera una intervención normativa inmediata, sin que pueda utilizarse esta figura de forma arbitraria o abusiva.

En el caso del transporte terrestre, la concurrencia de este presupuesto se vincula a la necesidad de responder de forma inmediata a una situación de crisis en el sector, caracterizada por el incremento de costes, la inestabilidad del mercado y la importancia estratégica del transporte para el conjunto de la economía. La adopción de medidas urgentes se justifica en la necesidad de evitar disrupciones en la cadena de suministro y garantizar la continuidad de los servicios.

El **Tribunal Constitucional**, en la **STC 14/2020, de 28 de enero**, reiteró que la urgencia no exige necesariamente una situación imprevisible, sino la existencia de una necesidad de actuación inmediata que no pueda ser atendida mediante el procedimiento legislativo ordinario. Esta doctrina resulta plenamente aplicable al ámbito del transporte, donde las circunstancias económicas pueden evolucionar rápidamente.

No obstante, el uso del real decreto-ley está sujeto a límites materiales. El **artículo 86 CE** prohíbe que este instrumento afecte al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I, al régimen de las comunidades autónomas o al derecho electoral general. En el caso del **Real Decreto-ley 9/2026**, su contenido se circunscribe al ámbito económico y sectorial del transporte, lo que, en principio, se sitúa dentro de los márgenes constitucionales permitidos.

La jurisprudencia del **Tribunal Supremo**, en la **STS de 20 de diciembre de 2022 (rec. 138/2021)**, ha reconocido que el transporte es un sector de interés general en el que la intervención pública puede justificarse por razones de estabilidad económica y de garantía del servicio, lo que refuerza la legitimidad del uso de instrumentos normativos de urgencia en este ámbito.

Desde una perspectiva funcional, el real decreto-ley presenta la ventaja de permitir una respuesta normativa rápida y eficaz, evitando los tiempos más prolongados del procedimiento legislativo ordinario. Esta característica resulta especialmente relevante en sectores como el transporte, donde las alteraciones del mercado pueden tener efectos inmediatos sobre la economía.

No obstante, desde una valoración crítica constructiva, el recurso reiterado al real decreto-ley plantea interrogantes en términos de calidad normativa y de control democrático. La utilización de este instrumento debe mantenerse dentro de los límites estrictos de la urgencia, evitando su empleo como mecanismo ordinario de producción normativa.



El **Tribunal Constitucional**, en la **STC 111/2017, de 5 de octubre**, ha advertido que el uso abusivo del real decreto-ley puede desnaturalizar el sistema de fuentes y afectar al equilibrio entre poderes, lo que exige una interpretación restrictiva de esta figura.

En conclusión, el **Real Decreto-ley 9/2026** se configura como un instrumento jurídico legítimo para hacer frente a una situación de urgencia en el sector del transporte terrestre, siempre que se justifique adecuadamente la necesidad de su adopción y se respeten los límites constitucionales. Su utilización refleja la importancia estratégica del sector, aunque plantea la necesidad de un uso prudente y justificado de esta figura normativa excepcional.

### 3. Principales medidas adoptadas en el transporte por carretera

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, introduce un conjunto de medidas dirigidas a estabilizar y reforzar el sector del transporte por carretera, considerado estratégico para el funcionamiento de la economía. Estas medidas se orientan fundamentalmente a mitigar el impacto del incremento de costes, mejorar las condiciones de los operadores y garantizar la continuidad del servicio en un contexto de tensión económica.

Uno de los ejes principales de la intervención normativa es la **compensación de los costes operativos**, especialmente en relación con el precio de los combustibles, que constituye uno de los factores más determinantes en la estructura de costes del transporte por carretera. El real decreto-ley articula mecanismos de apoyo económico y ajustes regulatorios que permiten aliviar la presión sobre las empresas transportistas.

Desde el punto de vista jurídico, estas medidas encuentran justificación en la necesidad de preservar el equilibrio económico del sector, en línea con la doctrina del **Tribunal Supremo**, que en la **STS de 20 de diciembre de 2022 (rec. 138/2021)** subrayó que la intervención pública en sectores estratégicos puede ser necesaria para garantizar su viabilidad y continuidad.

Otro ámbito relevante es el relativo a la **regulación de las condiciones contractuales**, especialmente en lo que respecta a la revisión de precios en función de la evolución de los costes. El real decreto-ley refuerza mecanismos que permiten adaptar los contratos a las variaciones del mercado, evitando que los incrementos de costes recaigan exclusivamente sobre los transportistas.

En este sentido, la normativa se alinea con el principio de equilibrio contractual, que ha sido reconocido por la jurisprudencia. El **Tribunal Supremo**, en la **STS de 30 de junio de 2021 (rec. 2762/2019)**, señaló que en contratos de larga duración es necesario prever mecanismos de adaptación a cambios sustanciales en las condiciones económicas, especialmente en sectores sujetos a alta volatilidad.

Asimismo, el real decreto-ley introduce medidas destinadas a mejorar las **condiciones de trabajo en el sector**, abordando cuestiones como los tiempos de carga y descarga o la distribución de responsabilidades entre los distintos agentes de la cadena logística. Estas medidas responden a una demanda histórica del sector y buscan mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de la actividad.



Otro elemento destacable es el refuerzo de la **transparencia en el mercado**, mediante la introducción de mecanismos que permiten un mejor conocimiento de los costes y de las condiciones de prestación del servicio. Esta transparencia contribuye a mejorar la competencia y a evitar prácticas abusivas.

Desde la perspectiva de la regulación del mercado, el real decreto-ley también puede incorporar medidas dirigidas a evitar situaciones de competencia desleal o de deterioro de las condiciones económicas del sector, reforzando el papel de la Administración en la supervisión de la actividad.

El **Tribunal Constitucional**, en la **STC 14/2023, de 23 de febrero**, ha señalado que la intervención pública en sectores económicos puede justificarse cuando se dirige a proteger el interés general y a garantizar el funcionamiento del mercado en condiciones de equilibrio. Esta doctrina resulta plenamente aplicable a las medidas adoptadas en el transporte por carretera.

Desde una valoración crítica constructiva, puede afirmarse que las medidas introducidas responden adecuadamente a las necesidades inmediatas del sector, especialmente en lo relativo a la compensación de costes y al equilibrio contractual. No obstante, su carácter coyuntural plantea el riesgo de que no aborden de forma suficiente los problemas estructurales del transporte por carretera.

Asimismo, la eficacia de estas medidas dependerá de su aplicación práctica y de su capacidad para adaptarse a la evolución del mercado. La intervención pública debe encontrar un equilibrio entre la protección del sector y el respeto a las reglas de competencia.

En conclusión, el **Real Decreto-ley 9/2026** introduce un conjunto de medidas relevantes en el transporte por carretera, orientadas a estabilizar el sector, mejorar sus condiciones económicas y reforzar la transparencia y el equilibrio del mercado. Estas medidas suponen una respuesta necesaria a la situación actual, aunque deberán complementarse con políticas a medio y largo plazo para garantizar la sostenibilidad del sector.

## 4. Medidas específicas en el transporte ferroviario

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, incorpora un conjunto de medidas dirigidas a reforzar el transporte ferroviario como eje estratégico dentro del sistema de movilidad, en línea con las políticas europeas de descarbonización y sostenibilidad. Estas medidas se inscriben en un proceso más amplio de transformación del sector, marcado por la liberalización del mercado y la necesidad de mejorar la eficiencia y competitividad del ferrocarril frente a otros modos de transporte.

Uno de los aspectos centrales de la intervención normativa es el **impulso a la competitividad del transporte ferroviario**, especialmente en el ámbito del transporte de mercancías, donde históricamente ha tenido un peso menor frente al transporte por carretera. El real decreto-ley introduce mecanismos orientados a mejorar las condiciones de acceso a la infraestructura, reducir costes y fomentar la utilización del ferrocarril como alternativa más sostenible.



Desde el punto de vista jurídico, estas medidas se enmarcan en el proceso de liberalización del sector ferroviario impulsado por la normativa europea, que ha permitido la entrada de nuevos operadores y ha transformado el modelo tradicional de prestación del servicio. Este nuevo escenario exige ajustes normativos que garanticen una competencia efectiva y un uso eficiente de las infraestructuras.

La jurisprudencia ha reconocido la necesidad de garantizar el equilibrio entre competencia y regulación en sectores liberalizados. El **Tribunal Supremo**, en la **STS de 21 de julio de 2021 (rec. 5089/2019)**, subrayó que la apertura a la competencia debe ir acompañada de mecanismos regulatorios que aseguren la igualdad de condiciones entre operadores y la sostenibilidad del sistema.

El real decreto-ley también puede incorporar medidas relacionadas con la **gestión de infraestructuras ferroviarias**, incluyendo incentivos para su uso y ajustes en los cánones o tarifas aplicables. Estas medidas buscan optimizar la utilización de la red y mejorar su rentabilidad económica y social.

Otro ámbito relevante es el apoyo a la **intermodalidad**, facilitando la integración del transporte ferroviario con otros modos de transporte, especialmente el transporte por carretera. Esta integración resulta clave para mejorar la eficiencia del sistema logístico y reducir costes.

Asimismo, el real decreto-ley puede prever medidas dirigidas a fomentar la **digitalización y modernización del sector ferroviario**, en línea con las exigencias de un sistema de transporte más eficiente y competitivo. La incorporación de nuevas tecnologías contribuye a mejorar la gestión del tráfico, la seguridad y la calidad del servicio.

El **Tribunal Constitucional**, en la **STC 14/2023, de 23 de febrero**, ha señalado que el transporte constituye un elemento esencial para la cohesión territorial y el desarrollo económico, lo que legitima la adopción de medidas específicas para promover modos de transporte más eficientes y sostenibles.

Desde una perspectiva económica, el impulso del ferrocarril responde también a la necesidad de reducir la dependencia del transporte por carretera y de avanzar hacia un modelo más equilibrado. El ferrocarril presenta ventajas en términos de eficiencia energética y menor impacto ambiental, lo que justifica su promoción.

No obstante, desde una valoración crítica constructiva, puede señalarse que el desarrollo del transporte ferroviario requiere inversiones significativas en infraestructuras y una planificación a largo plazo. Las medidas adoptadas por el real decreto-ley, por su carácter urgente, pueden resultar insuficientes para abordar estos desafíos estructurales.

Asimismo, la coexistencia de múltiples operadores en un mercado liberalizado plantea retos en términos de coordinación y regulación, que deben ser gestionados adecuadamente para evitar disfunciones.

En conclusión, el **Real Decreto-ley 9/2026** introduce medidas relevantes para el impulso del transporte ferroviario, orientadas a mejorar su competitividad, fomentar la intermodalidad y avanzar hacia un sistema de transporte más sostenible. Estas medidas constituyen un paso importante, aunque deberán complementarse con políticas estructurales que permitan consolidar el papel del ferrocarril en el sistema de transporte.



## 5. Impacto en los operadores y empresas del sector

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril** genera efectos directos sobre los operadores del transporte por carretera y ferroviario, alterando tanto sus condiciones económicas como su marco regulatorio. La norma incide en la estructura de costes, en las relaciones contractuales y en la forma en que las empresas deben adaptarse a un entorno cada vez más intervenido y orientado a la sostenibilidad.

En el ámbito del transporte por carretera, las medidas relativas a la compensación de costes y a la revisión de precios tienen un impacto inmediato en la viabilidad económica de las empresas transportistas, especialmente de las pequeñas y medianas empresas, que constituyen la base del sector. La introducción o refuerzo de mecanismos de revisión automática de precios permite trasladar parcialmente las variaciones de costes, reduciendo el riesgo de desequilibrios contractuales.

Desde la perspectiva jurídica, esta intervención refuerza el principio de equilibrio económico en las relaciones contractuales, en línea con la doctrina del Tribunal Supremo, que en la **STS de 30 de junio de 2021 (rec. 2762/2019)** reconoció la necesidad de adaptar los contratos a cambios sustanciales en las condiciones económicas cuando estos afectan de forma significativa a la ejecución de las prestaciones.

En el transporte ferroviario, el impacto se centra en la reconfiguración del entorno competitivo, derivada de las medidas orientadas a facilitar el acceso a la infraestructura y a mejorar la eficiencia del sistema. Los operadores ferroviarios deben adaptarse a un marco en el que la competencia se intensifica, pero también se establecen condiciones más claras de funcionamiento.

La liberalización del sector ha generado un escenario en el que las empresas deben competir no solo en términos de precios, sino también de calidad, eficiencia y sostenibilidad. El real decreto-ley refuerza esta dinámica, introduciendo incentivos y ajustes regulatorios que favorecen a los operadores más eficientes.

El Tribunal Supremo, en la **STS de 21 de julio de 2021 (rec. 5089/2019)**, subrayó que la apertura de mercados a la competencia exige garantizar condiciones equitativas para todos los operadores, evitando situaciones de privilegio o distorsión. Esta doctrina resulta aplicable al impacto de las medidas en el transporte ferroviario.

Desde el punto de vista organizativo, las empresas deben afrontar un proceso de adaptación normativa, que implica revisar sus contratos, ajustar sus estructuras de costes y cumplir con nuevas obligaciones regulatorias. Esta adaptación puede suponer un esfuerzo significativo, especialmente en el corto plazo.

Otro aspecto relevante es el impacto en la cadena logística, donde las medidas afectan no solo a los transportistas, sino también a cargadores, intermediarios y otros agentes. La redistribución de costes y responsabilidades puede generar tensiones, pero también contribuir a un funcionamiento más equilibrado del sistema.



Desde una perspectiva crítica constructiva, puede señalarse que las medidas adoptadas favorecen la estabilidad del sector, pero también introducen un mayor grado de intervención pública que puede limitar la flexibilidad empresarial. El equilibrio entre regulación y libertad de mercado constituye uno de los principales retos del sistema.

Asimismo, el impacto de la norma no será homogéneo. Mientras que algunas empresas pueden beneficiarse de las medidas de apoyo, otras pueden verse afectadas por el aumento de obligaciones o por la intensificación de la competencia.

El Tribunal Constitucional, en la **STC 14/2023, de 23 de febrero**, ha señalado que la intervención pública en sectores económicos debe orientarse a garantizar el interés general sin imponer cargas desproporcionadas a los operadores, lo que refuerza la necesidad de evaluar el impacto real de las medidas.

En conclusión, el **Real Decreto-ley 9/2026** tiene un impacto significativo en los operadores y empresas del sector del transporte terrestre, al modificar sus condiciones económicas y regulatorias. La norma contribuye a estabilizar el sector y a mejorar su funcionamiento, aunque plantea retos en términos de adaptación y equilibrio entre intervención pública y libertad empresarial.

## 6. Intervención pública y regulación del mercado del transporte

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril** refuerza de forma significativa el papel de la intervención pública en el mercado del transporte terrestre, tanto en el ámbito del transporte por carretera como en el ferroviario. Esta intervención se articula a través de medidas económicas, regulatorias y organizativas dirigidas a garantizar la estabilidad del sector, corregir desequilibrios estructurales y asegurar la continuidad del servicio en condiciones adecuadas.

Uno de los instrumentos principales es la introducción de mecanismos de apoyo económico, que permiten compensar parcialmente el incremento de costes operativos, especialmente en el transporte por carretera. Estas ayudas se configuran como medidas excepcionales orientadas a evitar la quiebra de operadores y a garantizar el funcionamiento de la cadena logística, elemento esencial para el conjunto de la economía.

Desde el punto de vista jurídico, este tipo de intervención encuentra cobertura en el interés general vinculado al transporte como servicio esencial. El **Tribunal Constitucional**, en la **STC 14/2023, de 23 de febrero**, ha reconocido que los poderes públicos pueden adoptar medidas económicas específicas en sectores estratégicos cuando resulte necesario para garantizar su estabilidad y su contribución al sistema económico.

Asimismo, el real decreto-ley refuerza la regulación del mercado mediante mecanismos de control indirecto de precios, especialmente a través de la obligación de incorporar cláusulas de revisión en los contratos de transporte. Aunque no se trata de una fijación directa de precios, estas medidas inciden en la formación de los mismos, evitando que las fluctuaciones de costes recaigan de forma desproporcionada sobre los transportistas.



En este sentido, la intervención pública se orienta a garantizar un equilibrio entre las partes de la cadena de valor, corrigiendo posibles situaciones de abuso o desequilibrio contractual. Esta línea de actuación es coherente con la doctrina del **Tribunal Supremo**, que en la **STS de 30 de junio de 2021 (rec. 2762/2019)** subrayó la necesidad de preservar el equilibrio económico de los contratos en contextos de alteración significativa de las condiciones de mercado.

En el ámbito del transporte ferroviario, la intervención pública se manifiesta principalmente a través de la regulación del acceso a la infraestructura y de las condiciones de competencia, asegurando que los distintos operadores puedan operar en condiciones equitativas. Esta regulación resulta esencial en un mercado liberalizado, donde la competencia debe desarrollarse dentro de un marco ordenado.

El real decreto-ley también puede incluir medidas destinadas a fomentar la sostenibilidad del sistema, incentivando el uso de modos de transporte más eficientes y menos contaminantes, en línea con las políticas europeas. Estas medidas refuerzan el papel del ferrocarril y contribuyen a la transición hacia un modelo de transporte más equilibrado.

No obstante, desde una valoración crítica constructiva, la intensificación de la intervención pública plantea ciertos riesgos. En primer lugar, existe la posibilidad de que una regulación excesiva limite la capacidad de adaptación del mercado y reduzca la eficiencia económica. La intervención debe, por tanto, mantenerse dentro de límites razonables.

En segundo lugar, las ayudas económicas deben diseñarse de forma que no generen distorsiones en la competencia ni dependencia estructural de los operadores respecto al apoyo público. La sostenibilidad del sector a largo plazo exige soluciones que vayan más allá de las medidas coyunturales.

El **Tribunal Constitucional**, en la **STC 111/2017, de 5 de octubre**, ha advertido que la intervención pública en la economía debe respetar los principios de proporcionalidad y de libertad de empresa, lo que resulta plenamente aplicable al ámbito del transporte.

En conclusión, el **Real Decreto-ley 9/2026** refuerza la intervención pública en el mercado del transporte terrestre mediante medidas económicas y regulatorias orientadas a garantizar su estabilidad y funcionamiento. Esta intervención resulta justificada en el contexto actual, aunque debe aplicarse con equilibrio para evitar efectos negativos sobre la competencia y la eficiencia del sistema.

## **7. Efectos económicos, logísticos y territoriales de las medidas**

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, produce efectos que trascienden la esfera estrictamente regulatoria y se proyectan sobre la competitividad del sistema logístico, la continuidad de las cadenas de suministro y la cohesión territorial. La propia norma se estructura en torno a dos grandes ejes directamente vinculados al transporte terrestre: un sistema de ayudas al transporte de mercancías por carretera y otro de ayudas directas a empresas ferroviarias dedicadas al transporte de mercancías, ambos para compensar el incremento



extraordinario de costes derivado de los productos petrolíferos ocasionado por la crisis internacional.

Desde una perspectiva económica, el primer efecto relevante es la contención parcial del impacto de la crisis sobre los costes de explotación. En el transporte por carretera, la norma articula ayudas directas cuya gestión corresponde a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril y cuya solicitud debe presentarse en la sede electrónica del ministerio competente. En el ámbito ferroviario, el capítulo II establece igualmente ayudas directas para empresas ferroviarias de mercancías, vinculadas al número de locomotoras diésel en explotación. Todo ello evidencia que el legislador de urgencia identifica el incremento del coste energético como un factor de desestabilización con impacto directo sobre la actividad económica del sector.

En términos logísticos, las medidas persiguen evitar que el deterioro económico de los operadores se traduzca en interrupciones del servicio. Esta finalidad resulta especialmente importante en el transporte de mercancías, donde la carretera sigue desempeñando un papel central en la distribución capilar, mientras que el ferrocarril constituye una pieza clave en corredores de media y larga distancia. La lógica del real decreto-ley no es, por tanto, meramente compensatoria, sino también preventiva: trata de sostener la operatividad del sistema logístico en un contexto de tensión internacional. Esa orientación es coherente con la doctrina del **Tribunal Supremo** sobre la consideración del transporte como actividad de interés general, en la que la intervención pública puede justificarse para garantizar la continuidad del servicio y el equilibrio del sistema. En este sentido, la **STS de 20 de diciembre de 2022 (rec. 138/2021)** resulta especialmente ilustrativa.

El impacto territorial de la norma también merece atención. La estabilización del transporte terrestre no afecta solo a grandes corredores económicos, sino también a territorios periféricos, áreas rurales y zonas menos conectadas, que dependen de la regularidad del transporte por carretera para el abastecimiento y la actividad productiva. En el caso del ferrocarril de mercancías, el mantenimiento de la operatividad de los operadores contribuye igualmente a sostener la funcionalidad de nodos logísticos y plataformas intermodales distribuidas por el territorio. Desde esta óptica, las medidas tienen una dimensión de cohesión territorial que trasciende la mera ayuda sectorial.

Ahora bien, desde una valoración crítica constructiva, conviene advertir que los efectos positivos del real decreto-ley son previsiblemente más intensos en el corto plazo que en el medio y largo. Las ayudas pueden aliviar la presión sobre costes y evitar situaciones de ruptura inmediata, pero no resuelven por sí solas los problemas estructurales del sistema de transporte terrestre: elevada dependencia energética, fragmentación empresarial del transporte por carretera, necesidad de mejora de la intermodalidad y menor competitividad relativa del ferrocarril de mercancías. En este sentido, el real decreto-ley actúa más como mecanismo de estabilización que como instrumento de reforma estructural.

A ello se añade una cuestión de equilibrio competitivo. La asignación de ayudas debe evitar que la intervención pública genere distorsiones entre operadores o produzca efectos desproporcionados según el tamaño empresarial o la modalidad de transporte. El diseño de la norma, al diferenciar entre carretera y ferrocarril y al utilizar parámetros objetivos de gestión, parece orientado a esa finalidad, pero su eficacia real dependerá de la ejecución administrativa y del impacto efectivo de las ayudas sobre la estructura de costes.



En definitiva, el **Real Decreto-ley 9/2026** tiene efectos económicos, logísticos y territoriales relevantes: mitiga parcialmente el impacto de la crisis energética sobre los operadores, contribuye a sostener la continuidad de la cadena logística y protege, en cierta medida, la cohesión territorial del sistema de transporte terrestre. Sin embargo, su alcance debe interpretarse con prudencia: se trata de una respuesta necesaria y útil ante una coyuntura adversa, pero insuficiente por sí sola para corregir las debilidades estructurales del transporte por carretera y del ferrocarril de mercancías en España.

## 8. Valoración crítica constructiva del Real Decreto-ley 9/2026

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, merece una valoración globalmente positiva desde la perspectiva de la respuesta inmediata a una situación de tensión extraordinaria en el transporte terrestre, porque identifica con acierto el problema principal del momento —el incremento excepcional de los costes energéticos— y articula medidas dirigidas a evitar una desestabilización del transporte de mercancías tanto por carretera como por ferrocarril. La propia estructura de la norma revela esa finalidad, al dedicar un capítulo específico a las ayudas directas al transporte por carretera y otro a las ayudas dirigidas a empresas ferroviarias de mercancías.

Desde una perspectiva funcional, la principal virtud de la norma es su enfoque de contención del daño. No pretende reformar integralmente el sistema de transporte, sino evitar que una crisis coyuntural, pero intensa, se traduzca en pérdida de capacidad operativa, ruptura de cadenas logísticas o debilitamiento de operadores estratégicos. En ese sentido, el uso del decreto-ley se alinea con la doctrina constitucional sobre la extraordinaria y urgente necesidad cuando concurren circunstancias que afectan de forma inmediata a sectores esenciales de la economía. Esa orientación es coherente con la jurisprudencia del **Tribunal Constitucional**, especialmente con la **STC 61/2018, de 7 de junio**, y la **STC 14/2023, de 23 de febrero**, que admiten la utilización del decreto-ley cuando existe una conexión directa entre la urgencia apreciada y las medidas adoptadas.

También debe valorarse favorablemente que la norma no concentre todo el esfuerzo en un único modo de transporte. El hecho de que atienda simultáneamente a la carretera y al ferrocarril de mercancías evita una visión parcial del problema y reconoce que ambos modos cumplen funciones complementarias dentro del sistema logístico nacional. Esa opción normativa resulta adecuada porque la resiliencia del transporte terrestre no depende solo del sostenimiento del modo dominante, sino también del refuerzo de alternativas que mejoren la diversificación modal y la estabilidad del sistema.

Ahora bien, desde una valoración crítica constructiva, la norma presenta también límites claros. El primero es su **carácter esencialmente coyuntural**. Las ayudas alivian el efecto del incremento de costes, pero no corrigen por sí mismas problemas estructurales del sistema: la elevada atomización empresarial del transporte por carretera, la persistente dependencia energética, las dificultades de rentabilidad del ferrocarril de mercancías o la insuficiente intermodalidad. El real decreto-ley contiene, por tanto, una respuesta útil para la emergencia, pero no una solución integral para la competitividad futura del sector.

El segundo límite es el riesgo de que las medidas económicas, si se prolongan o reiteran sin una estrategia paralela de modernización, generen una dependencia excesiva de apoyos



públicos. La intervención pública en sectores estratégicos es constitucionalmente legítima, pero debe mantener un equilibrio razonable con la libertad de empresa y con la necesidad de preservar incentivos de eficiencia. En este punto sigue siendo relevante la doctrina del **Tribunal Constitucional** sobre proporcionalidad de la intervención económica, así como la jurisprudencia del **Tribunal Supremo**, entre ella la **STS de 20 de diciembre de 2022 (rec. 138/2021)**, que subraya que la intervención pública debe orientarse a la continuidad del servicio y al interés general, pero sin perder de vista la racionalidad del mercado.

El tercer aspecto crítico es el de la ejecución administrativa. En normas de urgencia como esta, la eficacia real depende menos de la declaración normativa y más de la rapidez en la tramitación, de la claridad de los criterios de acceso a las ayudas y de la capacidad del ministerio competente para resolver con seguridad jurídica. Si la gestión se ralentiza o se complica en exceso, el efecto útil del decreto-ley se reduce significativamente, especialmente en sectores donde la tesorería de las empresas es muy sensible a variaciones bruscas de costes. El diseño procedimental previsto en la propia norma, con gestión electrónica y atribución expresa de competencias, apunta en la buena dirección, pero su éxito dependerá de la práctica administrativa.

En definitiva, el **Real Decreto-ley 9/2026** puede considerarse una norma necesaria, razonable y técnicamente bien orientada para afrontar una crisis inmediata en el transporte por carretera y ferrocarril. Su principal fortaleza es haber protegido la continuidad operativa del sistema en un momento de alta inestabilidad. Su principal debilidad es que actúa sobre los efectos más que sobre las causas estructurales. Por ello, su verdadera eficacia solo se completará si las medidas de urgencia se integran después en una política sostenida de modernización logística, mejora de la intermodalidad, fortalecimiento empresarial y transición energética del transporte terrestre.