



## **Opinión Transporte en modo urgencia: lo que el Real Decreto-ley 9/2026 intenta corregir... y lo que sigue pendiente**

### **A propósito del Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte**

El **Real Decreto-ley 9/2026** llega con el tono habitual de las reformas en transporte en España: urgencia, paquete amplio de medidas y voluntad de estabilizar un sistema sometido a tensiones económicas, regulatorias y operativas. Afecta tanto al **transporte por carretera** como al **ferrocarril**, dos pilares que compiten, se complementan y, a la vez, arrastran problemas estructurales desde hace años.

La norma intenta aliviar algunos de ellos. Pero la cuestión relevante es otra: **¿de qué adolecen realmente estos dos sistemas más allá de la coyuntura que justifica el decreto?**

### **Carretera: dependencia, atomización y presión de costes**

El transporte por carretera sigue siendo el **eje central de la logística en España**. Su flexibilidad, capilaridad y rapidez lo hacen insustituible en muchos casos. Pero precisamente esa centralidad es también su principal debilidad.

El sector arrastra una **dependencia extrema de factores externos**: combustible, costes laborales, regulación europea y variaciones en la demanda. A ello se suma una **estructura empresarial altamente atomizada**, con predominio de pymes y autónomos que operan con márgenes muy ajustados. El resultado es un sistema eficiente en lo operativo, pero **frágil en lo económico**. Cada subida de costes o cambio normativo tiene un impacto inmediato.

El Real Decreto-ley introduce medidas de apoyo y ajuste, pero no resuelve el problema de fondo: **la falta de escala y estabilidad del sector**.

### **La negociación permanente: un sector en tensión constante**

Otro rasgo característico del transporte por carretera es su **conflictividad cíclica**. Paros, protestas y negociaciones recurrentes reflejan un sector que vive en un equilibrio inestable entre costes y tarifas.

El decreto intenta contener estas tensiones con medidas urgentes, pero no modifica la dinámica estructural: **la dificultad para trasladar costes al cliente final** y la presión de la cadena logística.

Sin cambios en este punto, el sistema seguirá dependiendo de intervenciones periódicas.

### **Ferrocarril: potencial elevado, ejecución irregular**

En contraste, el ferrocarril representa el modelo que Europa impulsa: eficiente, sostenible y con capacidad para absorber parte del transporte de mercancías y pasajeros.



España ha invertido de forma significativa en infraestructuras, especialmente en alta velocidad.

Sin embargo, el sistema presenta una paradoja evidente: **gran capacidad instalada, pero infrautilización en determinados ámbitos.**

En mercancías, la cuota ferroviaria sigue siendo baja. En pasajeros, la alta velocidad ha transformado el mercado, pero convive con **redes convencionales menos competitivas.** El problema no es la falta de infraestructura, sino **la falta de integración y eficiencia operativa.**

## **Intermodalidad: la asignatura pendiente común**

Tanto la carretera como el ferrocarril comparten un déficit clave: la **intermodalidad real.** El sistema de transporte español sigue funcionando en compartimentos relativamente estancos.

La conexión fluida entre camión, tren, puertos y plataformas logísticas no está plenamente desarrollada, lo que limita la eficiencia global.

El Real Decreto-ley 9/2026 introduce medidas de coordinación, pero no aborda de forma estructural este problema.

Sin intermodalidad efectiva, cualquier mejora en un modo de transporte tiene un impacto limitado en el conjunto.

## **Regulación y complejidad: un marco difícil de gestionar**

Ambos sectores operan en un entorno regulatorio cada vez más complejo: normativa nacional, europea, medioambiental, laboral y técnica. Esta densidad normativa, aunque necesaria en muchos aspectos, genera **costes de cumplimiento elevados** y dificulta la adaptación rápida a cambios del mercado. El decreto simplifica algunos aspectos puntuales, pero no reduce de forma significativa la **complejidad estructural del sistema.**

## **Transición energética: presión añadida**

El transporte está en el centro de la transición energética.

La descarbonización afecta especialmente a la carretera, con exigencias de electrificación o uso de combustibles alternativos que aún no están plenamente consolidados.

El ferrocarril, en cambio, parte de una posición más favorable, pero necesita mejorar su competitividad para absorber demanda.

El Real Decreto-ley introduce medidas de apoyo, pero el reto sigue siendo enorme: **transformar el modelo sin perder eficiencia ni competitividad.**

## **¿Medidas urgentes o soluciones estructurales?**

El Real Decreto-ley 9/2026 actúa sobre problemas reales: costes, estabilidad, coordinación. Pero su enfoque es, en gran medida, **reactivo.**

Alivia tensiones, corrige desequilibrios puntuales y gana tiempo.



Lo que no hace —y quizá no puede hacer en un decreto de urgencia— es redefinir el modelo de transporte en su conjunto.

## **Un sistema funcional, pero con debilidades persistentes**

El transporte por carretera y el ferrocarril en España no están en crisis, pero tampoco en equilibrio.

El primero es eficiente pero vulnerable; el segundo es potente pero infraaprovechado. Ambos comparten problemas de coordinación, regulación y adaptación a un entorno cambiante.

El **Real Decreto-ley 9/2026** aporta soluciones inmediatas y necesarias, pero deja abiertas las cuestiones de fondo.

En última instancia, el sistema no adolece de falta de medidas urgentes, sino de **una estrategia sostenida que integre modos, reduzca fragilidades y anticipe cambios estructurales**.

Y ese es un objetivo que difícilmente puede alcanzarse solo a golpe de decreto.