José Antonio Sebastián_

Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico

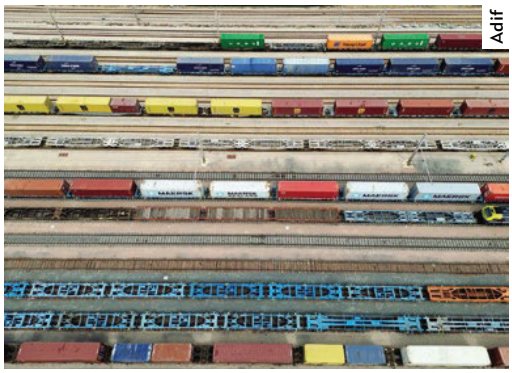
La multimodalidad que necesita el gran consumo

Debemos evolucionar hacia una lógica similar al código compartido de la aviación: capacidades accesibles, espacios compartidos y servicios coordinados. Para ello serán necesarias terminales más ágiles, slots regulares, mayor transparencia comercial y herramientas digitales que permitan conocer rutas, capacidad, precios e incidencias.

La logística del gran consumo no admite improvisaciones. Se articula sobre inventarios reducidos, alta rotación y ventanas de entrega estrictas. Un retraso de pocas horas puede afectar al abastecimiento de un establecimiento, alterar una promoción o comprometer la continuidad de una cadena de suministro. Por ello, cualquier propuesta de cambio modal debe partir de una premisa básica: el mercado no adaptará su operativa al ferrocarril; es el ferrocarril el que debe responder a las necesidades reales del mercado.

Durante años, la carretera ha sido el aliado natural del sector por su flexibilidad, capilaridad y capacidad de reacción. Sin embargo, el desafío creciente para encontrar conductores profesionales, el incremento de los costes y la necesidad de reducir las emisiones obligan a ampliar el enfoque. La respuesta no consiste en enfrentar modos de transporte, sino en combinarlos de manera más eficiente. El tren debe asumir una mayor función en los recorridos de media y larga distancia, mientras que el camión conserva su papel esencial en la primera y la última milla.

Esa es la filosofía del Plan Intermodal del Gran Consumo 2026, impulsado por la Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico junto a AECOC y elaborado técnicamente por Ineco. El estudio identifica 511 millones de toneladas anuales vinculadas al gran consumo que actualmente se transportan por carretera. De ellas, 167 millones corresponden a tráficos interregionales y 40,5 millones a movimientos internacionales, con un potencial especialmente relevante para la intermodalidad.



Adif

No obstante, disponer de volumen no garantiza por sí solo el cambio modal. La verdadera barrera es la confianza. Las empresas necesitan fiabilidad, costes competitivos, capacidad, frecuencia, sostenibilidad y adaptación operativa. La descarbonización es importante, pero no sustituye a la puntualidad. Ningún cargador incorporará el tren de manera estable si no puede integrarlo en su planificación diaria con la misma seguridad con la que contrata un transporte por carretera.

Por este motivo, el Plan define el concepto de Tren Maestro. No se trata de un servicio comercial concreto, sino de un estándar de referencia hacia el que debe evolucionar la oferta ferroviaria. Ese tren debe ser fiable, económico, robusto, sostenible y transparente. Debe ofrecer servicios regulares, una planificación consistente, capacidad para absorber variaciones de la demanda y acceso en tiempo real a la información operativa.

La consolidación de cargas será igualmente decisiva. No todas las empresas pueden llenar un tren completo, pero muchas sí pueden compartirlo. El modelo multicliente permite agrupar volúmenes, mejorar la ocupación y generar economías de escala. Su desarrollo exige operadores capaces de coordinar mercancías diferentes, plataformas digitales que aporten visibilidad y una cultura de colaboración que todavía debe consolidarse.

Debemos evolucionar hacia una lógica similar al código compartido de la aviación: capacidades accesibles, espacios compartidos y servicios coordinados. Para ello serán necesarias terminales más ágiles, *slots* regulares, mayor transparencia comercial y herramientas digitales que permitan conocer rutas, capacidad, precios e incidencias.

La multimodalidad no debe presentarse como una obligación ambiental, sino como una oportunidad empresarial. Su éxito dependerá de que aporte resiliencia, eficiencia y competitividad. El gran consumo está dispuesto a utilizar el tren, pero exige una oferta a la altura de sus necesidades. La demanda existe. Ahora corresponde al conjunto del sistema construir una respuesta fiable, flexible y frecuente. ■