



cadena de  
suministro

www.cadenadesuministro.es

número 36  
abril 2023

# TENDENCIAS 2023



TERRENO ABONADO PARA LOS  
MOVIMIENTOS EMPRESARIALES

BOYACÁ RED,  
VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA

ENTRE LA SOMBRA LA RECESIÓN Y  
EL RETROCESO DE LA DEMANDA

# *Retos del transporte, las personas*

Vivimos tiempos de cambio. Tradicionalmente las crisis han provocado saltos cualitativos en los modos de trabajar, en los modelos de negocio, en definitiva.

Estamos superando una de las peores de la historia reciente, por su profundidad y por suponer un shock tremendo en nuestras vidas a nivel global. Y esto ha producido y está produciendo cambios radicales, aumentados por el encadenamiento de otra crisis, la guerra en Ucrania que ha afectado sobre todo al primero de los retos, como es el de la energía y su coste.

Desde hace un año, son tres los titulares que de modo continuo vemos tanto en la prensa del sector como en todas las jornadas, congresos y encuentros sectoriales, la gestión del talento, la energía y la transformación digital, de la que hoy no toca escribir.

Ninguna de ellas es nueva, pero sí se han visto aceleradas por las circunstancias anteriores.

Hablando de personas, o como ahora se denomina, la gestión del talento apuntaría la enorme falta de vocaciones en nuestros jóvenes hacia este sector, aunque ciertamente en unas áreas de actividad mucho más que en otras.

Este desinterés por la profesión se nota especialmente en el transporte por carretera y sobre todo en lo referente a los conductores de camión. La edad media de estos en España supera los 50 años lo cual implica que se debe afrontar una renovación generacional inminente, y no hay vocaciones.

Durante muchos años todos, administraciones públicas y sector privado, han vivido de espaldas a la realidad sin reconocer las señales que apuntaban al tsunami que se nos venía encima. Algunos, sí lo veíamos venir, pero es que predicar en el desierto es sermón perdido.

Atrás quedan aquellos tiempos (hasta finales del siglo pasado) de servicio militar obligatorio donde muchos jóvenes lo aprovechaban para sacarse el carnet de conducir camiones y de todas las demás categorías, gratis, mientras cumplían con sus obligaciones en el ejército. Se acabó la obligatoriedad por las presiones de aquel pacto de gobernabilidad de 1996 y por consiguiente se mató la cantera continua de jóvenes con acceso al sector. Nadie pensó en alternativas.

Algo parecido pasa con el ferrocarril, donde la edad media de los maquinistas ferroviarios también supera los 50 años. Al igual que en el caso de los camioneros, el servicio militar en ferrocarriles suponía una cantera inagotable, periódica y recurrente de nuevos ferroviarios. Esto se acabó un poco antes, a finales de los 80, cuando los gestores de entonces de las empresas ferroviarias, todas públicas, se preocupaban más por cortar la sangría de pérdidas reduciendo personal por la vía de jubilaciones masivas sin reposición.

De aquellos polvos estos lodos. Y ahora todos nos echamos las manos a la cabeza porque hay un problema de magnitudes considerables que difícilmente se podrá resolver sin traumas.

Porque no solo faltan vocaciones, además acceder a estas profesiones resulta muy oneroso para los candidatos al tener que sufragar de su bolsillo los estudios para obtener las acreditaciones profesionales. Aunque se solucionase esta parte del problema, hay otro que es irresoluble, las renovaciones generacionales bruscas vacían de conocimiento y experiencia a las empresas. Para muestra un botón, en el sector ferroviario nunca antes había habido trenes ni infraestructura más moderna, automatizada y segura, sin embargo, vemos que en estos últimos años las incidencias se han disparado. Como diría la Bombi, ¿por qué será?



**JUAN MANUEL  
MARTÍNEZ  
MOURÍN**

CEO de Eurogestión  
Vicepresidente de la  
Asociación Española  
de Transporte AET