

“Tan pronto se reciben son reclutados”

Por Viviana Rinaldi – Revista Énfasis Logística, septiembre 2022

La Maestría en Logística de la Universidad Nacional de Cuyo está por cumplir 25 años y Énfasis Logística no podía obviar la efeméride para dialogar a fondo con su director, Raymundo Forradellas, quien sostiene que, a lo largo de la trayectoria de la propuesta de formación, se mantuvo un promedio de una veintena de alumnos por cohorte, provenientes de todas las regiones del país y también de Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, así como de España, Francia, Italia y Suiza, gracias a los convenios internacionales con que cuenta dicha casa de estudios.

“La evolución de la matrícula es una consecuencia relacionada con los cambios económicos, tecnológicos y sociales que afectan a todas las empresas y organizaciones. Pero nuestra impronta fundacional nos permitió tener una visión prospectiva para formar maestrandos exitosos en su vida profesional, además de brindarnos, de primera mano, información temporal actualizada de las empresas y organizaciones a escala global, lo que facilita adaptar los contenidos a las necesidades de cada economía regional y circunstancia en particular”, explica Forradellas.

“Desde el momento de su concepción, esta carrera estuvo soportada por herramientas tecnológicas telemáticas. Por la carga de trabajo que tienen nuestros alumnos, no es extraño que algún estudiante se encuentre, al momento de dictado de las clases, solucionando algún problema de containers en los puertos del Pacífico Sur. A pesar de estos inconvenientes, disponemos de una plataforma de desarrollo propio con la que logramos suplir un gran número de dificultades. A partir de la pandemia, las clases virtuales resultaron exitosas y este modelo se considera que va a persistir en una modalidad híbrida”, continúa.

Énfasis Logística: ¿Cuáles son los perfiles de los alumnos?

Raymundo Forradellas: En general, son ingenieros y administradores de empresas. La Universidad Nacional de Cuyo desarrolla carreras de pregrado, grados y posgrado afines a la logística como las de Técnico Universitario en Logística, Licenciado en Logística, Ingeniería Industrial, Maestría en Logística y Doctorado en Ingeniería Industrial.

El sector industrial actual requiere de perfiles específicos de planificación, suministro, optimización y despacho.

Pero casi siempre las empresas y organizaciones corren detrás de lo que desde la mirada internacional aporta. Por ejemplo, muy pocas están al tanto de las tecnologías provenientes de la denominada industria 4.0. Lo que siempre buscan las empresas y organizaciones son personas íntegras formadas en valores, pero requieren las habilidades blandas. Por otro lado, muchas empresas nos manifiestan con asombro las capacidades en tecnologías de la información y comunicación que algunos de los egresados desarrollan.

Es cierto que no podemos formar a alguien que no tiene competencias en temas como SQL o Python para analítica de datos industriales en corto tiempo.

Pero diseñadores y hasta abogados nos han sorprendido en sus tesis cuando recurren por ejemplo a Deep Learning y lingüística para pronosticar si un contrato propuesto tiene riesgos de incumplimiento. Otros casos interesantes han recurrido a metaheurísticas para hacer análisis de discurso sobre planes de implementación y gestión de tecnología en la cadena de suministros, utilizando como corpus de conocimiento el índice de todas las publicaciones de Énfasis Logística, que nos acompaña desde los primeros años.

É. L.: ¿Hay disponibilidad de estos perfiles luego del impacto de la pandemia y el auge del e-commerce?

R.F.: Tan pronto se reciben son reclutados. Durante la pandemia se incorporó la necesidad de la transformación digital y de profundizar en estas tecnologías. Una cuestión importante a destacar de las investigaciones y publicaciones que el Centro de Estudios y Aplicaciones Logísticas realiza conjuntamente con la maestría está relacionada con todo lo que no pudo registrarse de este evento tan particular que nos impactó con el COVID-19.

La premura de tomar decisiones no permitió rescatar las mejores prácticas. Casi nadie tuvo tiempo de escribir para que generaciones futuras puedan beneficiarse de ello. Así como es poco lo escrito en torno a buenas prácticas, nadie quiere escribir sobre sus errores.

No se pudieron registrar prácticas que, aunque inicialmente bien intencionadas, terminaron en rotundos fracasos.

Registrar las primeras es tanto o más importante que las segundas. Recordemos que el hombre inteligente es el que aprende de sus errores, pero el hombre sabio aprende de los errores de otros hombres. Por ello, en la actualidad, desarrollamos una tarea de investigación en la Argentina, Chile, Brasil, Perú, Colombia, Ecuador y hasta Venezuela. No queremos sólo las mejores prácticas post-COVID, sino que también anhelamos conocer las peores. A modo de ejemplo, citamos el caso que nos refieren los colegas de Brasil que citan a un conductor que, para llevar una carga desde San Pablo a San Antonio, Chile, se vio sometido a 53 hisopados en el camino.

É. L.: ¿Cuáles son los escenarios de mediano plazo al respecto?

R.F.: A lo largo de este tiempo tan extenso, hemos visto que, durante las crisis económicas, disminuye fuertemente la cantidad de aspirantes que son financiados por empresas y organizaciones. Pero, aún en este contexto de incertidumbre, muchas personas inician la formación de esta maestría para mejorar las posibilidades de empleabilidad en caso de que lo necesiten.

Milagrosamente, tenemos en todo el país muy buenos docentes que hacen un trabajo increíblemente bueno, y basado en los estándares más exigentes a escala global. El futuro nos exigirá formación continua y de excelencia a cada paso que demos. Incluso deberemos aprender cosas que hoy no existen.

Por otro lado, fenómenos de la post-pandemia como containers shortage o la crisis de los chips están planteando cadenas de suministro más cortas y resilientes. Esto hará, por ejemplo, que la logística farmacológica de la Argentina, que es líder en la región en muchas líneas y SKU, tenga que esperar un fuerte impacto positivo, pero cambiará las reglas de juego de su logística, en especial para el comercio exterior.

A pesar de lo que políticamente pase en el Mercosur, vemos para el futuro un incremento en los términos de intercambio y las acciones logísticas en América latina. No tenemos otra alternativa que seguir trabajando juntos, sin importar la doctrina de los presidentes que legítimamente sean electos por los pueblos de cada nación. En ese sentido, creemos que recomendaciones como la estrategia VUCE (Ventanilla Única para el Comercio Exterior) impulsada por CEPAL, y una de las mejores prácticas post- COVID identificadas en nuestra investigación, debería implementarse a pasos agigantados. Sobre todo, con la necesidad de divisas que tenemos. Diseñar una logística para el triángulo del Litio en la Argentina, Bolivia y Chile es otro factor que tendrá gran impacto.

Es mejor comenzar temprano que tarde a trabajar como universidad, empresa o Estado en este tema de agenda. Por último, el escenario de la guerra comercial entre los Estados Unidos y China previo a la pandemia, la escalada del conflicto Rusia-Ucrania y la posibilidad de que otras afecciones, como la viruela del mono u otras, vuelvan a impactar en nuestras economías hacen que sean necesario no abandonar sino reforzar los enormes avances tecnológicos.

Antes y después

“La Maestría en Logística de la Universidad Nacional de Cuyo fue concebida para adecuarse periódicamente a la evolución de los procesos y las tecnologías, y muchos de sus contenidos originales cambiaron significativamente”, explica Raymundo Forradellas, su director.

É. L.: ¿Cuáles son los cambios más importantes?

R.F.: Tal vez el impacto más interesante lo introdujo el paper fundacional escrito por Lambert y Cooper, titulado “Supply Chain Management, mucho más que un nuevo nombre para la Logística”. Este artículo puso en evidencia que casi todo lo que se enseñaba como logística dejó de tener validez luego de la crisis financiera mundial del 2008 y 2009. Aún en América latina no se alcanza a percibir el cambio que este trabajo provoca. Es común tanto en el ámbito académico como en la empresa utilizar logística como sinónimo.

En realidad, no lo es. La distancia es abismal. Esto no niega todo desarrollo o modelo anterior al 2008. Pero sí debemos reconocer que los principios emergentes son más versátiles, más amplios y

permiten comprender bien la realidad. Los autores refieren como ejemplo el uso ambiguo de los conceptos de cadena de valor de Porter y cadena de suministros propuesto por el Supply Chain Council. Nadie podría argumentar que Porter estaba equivocado. Pero las cosas que vemos mal en el sistema globalizado son consecuencias del enfoque limitado.

Para Porter, la responsabilidad ambiental no contaba, tampoco la social y mucho menos el calentamiento global. El enfoque de SCM no toma un eslabón como Porter. Su objeto de estudio y su pasión por optimizar es la cadena. Desde que tomamos el producto de la naturaleza hasta que el cliente lo consume y va más allá, incorporando el reciclado o la pasivación para disponerlo en el vertedero. Entre los profesores, este trabajo que cito causó un gran impacto. También porque demuestra el rol que la mujer tendría en este campo epistémico emergente.

É. L.: En ese sentido, ¿cuántas mujeres cursan la maestría?

R.F.: El promedio ronda el 30% del total de la matrícula. Este número es aún muy bajo porque, en la actualidad, más del 60% de la población estudiantil de las universidades

Sin embargo, la estadística forma parte de una realidad lamentablemente coherente con otros datos, que indican, por ejemplo, que las mujeres ocupan el 30% de los puestos directivos en la Argentina.

También en nuestro país, las mujeres representan un 25% de la matrícula de las facultades de Ingeniería, aunque ese número va in creciendo. Y además se observa que, en los últimos diez años, creció un 38% el número de mujeres que estudia Ingeniería en Sistemas. Desde el ámbito académico en nuestro rol de formadores, tenemos una responsabilidad mayor aún, debido al impacto directo que producen nuestras acciones, tanto en nuestra comunidad educativa como en las demás organizaciones y empresas con las que podemos trabajar colaborativamente. En este sentido, tenemos que seguir impulsando que cada vez más mujeres se interesen en la maestría.

Nuestro plan es incluir en la curricula clases de capacitación en temáticas de género, inclusión y diversidad, a efectos de cerrar las brechas existentes a partir de la educación, derribar los sesgos y estereotipos culturales establecidos que pretenden encontrar diferencias entre los sexos, que no deberían existir en este siglo.

También prevemos trabajar en forma mancomunada con las empresas y organizaciones los temas de la sostenibilidad, de manera tal de crear conciencia en la comunidad y proponer como otra acción a desarrollar para incentivar a las jóvenes, especialmente en la escuela secundaria, a que se interesen por las ciencias duras.

É.L.: ¿En qué área dentro de la cadena de abastecimiento trabajan las egresadas?

R.F.: Las egresadas, en general, continúan en emprendimientos propios, la docencia e investigación o en puestos gerenciales y de Supply Chain en industrias variadas, desde vitivinícolas y minería hasta transporte y comercio exterior.

Sin embargo, muchas veces es necesario que las egresadas rompan su techo de cristal. Por ello, insistimos desde la maestría en trabajar los temas de la agenda de sostenibilidad, porque las empresas y organizaciones del siglo XXI tienen la gran responsabilidad social de cambiar el paradigma para dejar de ser obsoletas y satisfacer así un mercado que lo requiere cada vez más, porque el mercado observa qué hacen las organizaciones en cuanto a cerrar la brecha de género y cómo gestionan su diversidad con acciones concretas. No olvidemos que, a partir de este año, la Organización de las Naciones Unidas estableció el lema “Igualdad de género hoy para un mañana sostenible” para el Día Internacional de la Mujer.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible son transversales a toda organización y la maestría los incorporó, especialmente en este punto.

É. L.: ¿Cuál es tu visión sobre la inserción de la mujer en un ámbito históricamente ocupado por hombres?

R.F.: Está demostrado que aquellas empresas y organizaciones que presentan mayor diversidad de género tienen un 25% más de probabilidades de lograr rendimientos financieros superiores a la media de su industria. Por lo tanto, como educadores y formadores de profesionales que somos, en la maestría tenemos una posición de apertura total hacia la inserción de la mujer en la logística.

Creemos que es urgente derribar los sesgos y prejuicios existentes en nuestra actividad, con educación y acciones concretas. Además, existen innumerables ejemplos de mujeres que hicieron grandes contribuciones en la administración de empresas y en la industria en general.

Por ejemplo, Mary Anderson es a quien le debemos el invento del parabrisas. Ella lo patentó en 1903. Dorothee Pullinger decidió emplear mujeres en lugar de hombres y así nació un modelo de auto más compacto, el Galloway 10/20, atractivo para las mujeres porque había levantado la posición del asiento, diseñado el volante más pequeño, el tablero inferior y el freno de mano colocado justo al lado del asiento, más espacio en el maletero y un motor más confiable. June McCarroll influyó en el transporte tal como lo conocemos, ya que en 1867 propuso utilizar una línea pintada para separar los carriles en las carreteras, otorgando mayor seguridad vial.

Y tantas otras, sin dejar de mencionar a la austriaca Hedwig Eva Maria Kiesler, más conocida por su nombre como estrella de Hollywood, Hedy Lamarr, cuyos descubrimientos terminaron siendo piezas clave de tecnologías como el Bluetooth o el GPS. Su invento más importante fue un sistema de transmisión de radio con saltos de frecuencia, por lo que podemos afirmar que fue la inventora del Wifi.

No sólo es necesario derribar los mitos sobre la mujer, sino también hacia toda la diversidad humana, incluyendo las personas con discapacidad, porque favorece la innovación.