

sin el género?

los puestos y solo 10% de estos órganos directivos están presididos por una mujer.

- Muchas de las grandes empresas del país, escogiendo un sector "al azar", no tienen ni una mujer en sus juntas directivas; e.g. *Ecopetrol*, *Terpel* y *Canacol*, entre otras.

El costo asociado

La verdad es que la composición de las juntas directivas no refleja el país en el que trabajan las empresas, o al menos está muy distante de la visión de liderazgo que ya recorre el mundo y que hace que, por ejemplo, los grandes fondos de inversión como *BlackRock* o *Goldman Sachs* definan a dónde llevan sus capitales de acuerdo con políticas y prácticas reales de defensa del medio ambiente y de una verdadera cultura corporativa y de contratación, en la que la equidad y la inclusión sean hechos cumplidos. No hacerlo trae costos adicionales, además de pérdida de oportunidades. Ya no es un simple "nice to have", es un factor competitivo, un índice de innovación, sostenibilidad y calidad empresarial y humana.

A pesar de los tozudos datos, cuando se habla de aumentar el número de mujeres

en las juntas directivas hasta alcanzar 30% mínimo estimado, siempre hay que hacer una justificación y soportar con cifras el valor de su presencia. Entre los argumentos está el hecho de que su participación según estudios de *McKinsey* y *Credit Suisse*, entre otros, tiene un positivo impacto en los resultados financieros (incremento del ROA entre 8 y 13%, incremento de 4% sobre retornos de flujo de caja; crecimiento en ventas del 8%); fortalece la cultura corporativa y de transparencia, contribuye al desempeño organizacional, además de enviar un claro mensaje de que la empresa aplica lo que predica, inclusive en el nivel más alto de su gobierno corporativo.

MUCHAS EMPRESAS DEL PAÍS, NO TIENEN NI UNA MUJER EN SUS JUNTAS

Por ello, estoy desde mi rol de reclutadora tan enfocada en trabajar para que otras mujeres no solamente rompan los techos de cristal, sino que puedan participar cómodamente en las reuniones de junta y expresen con tranqui-

lidad sus opiniones en esos espacios en donde se toman decisiones fundamentales para las empresas, para sus colaboradores, para todas las partes interesadas y en general, para la sociedad en la que vivimos.

Ya para finalizar, si me preguntan cómo podemos avanzar en este proceso, más allá de "llenar" puestos y revisar hojas de vida, propongo empezar por un camino sencillo de tres pasos poderosos:

1. A partir de este año y -como requisito sine qua non para ocupar una silla en su junta directiva- sus miembros deben recibir información sobre la política de diversidad e inclusión de la empresa si existiere y sino, debe ser prioridad en su agenda anual.

2. Oxigenar las juntas, renovando miembros, previo un proceso de evaluación.

3. Todas las juntas de las empresas con capital público deben reflejar también las políticas de diversidad e inclusión establecidas para sus máximos cargos de poder decisorio por la Ley 581 de 2000 y contar con al menos 30% de los puestos para mujeres.

No es difícil. La decisión es suya.

Todos somos empresarios



ROBERTO RAVE RÍOS
Estudiante
Executive MBA -
Universidad de
Miami
@robertorave1

Las encuestas de opinión de los últimos dos años en Colombia han mostrado una grave tendencia sobre la imagen de los empresarios, inimaginablemente en algunas de ellas se han ubicado

por debajo de los partidos políticos, los más desprestigiados en las últimas décadas. La última Medición de *Inwamer Gallup* (Encuesta 141) arroja una imagen negativa de 50 puntos porcentuales sobre los empresarios, mientras la positiva es de 45. En ocasiones parece que se volvió una moda atacar a quienes a punta de esfuerzo han logrado salir adelante, a quienes han asumido el riesgo de crear empresa en medio de las grandes dificultades visibilizadas por diferentes estudios como el índice de competitividad del *Foro Económico Mundial* o el *Doing Business del Banco Mundial*.

Hace poco me contaba indignado un emprendedor de mi ciudad que mientras se montaba en su carro, uno de sus colaboradores le preguntó si el carro lo había comprado con el sudor de sus colaboradores y operarios, el empresario un poco sorprendido, invitó a esta persona a cenar y durante la conversación le explicó que mientras ellos ingresaban a

trabajar a las 8:00 a.m. y regresaban a su hogar a las 4:30 p.m., él estaba en su negocio desde la madrugada y apenas podía regresar a su casa a las 8:00 de la noche y debido a la exigencia por mantener su empresa no lograba ver a sus hijos y había perdido su matrimonio, además de haber sufrido un cáncer que estuvo a punto de acabar con su vida.

Entre otras preguntas, ¿quiénes dijo que empresario es solo aquel que tiene más de 3.000 empleados y es "rico"? ¿No era empresario entonces **José María Acevedo**, el hoy creador y dueño de *Haceb*, cuando arreglaba licuadoras en su barrio? ¿**O Jeff Bezos**, hoy dueño de *Amazon*, cuando inició sus travesías empresariales en el garaje de su casa? O *Disney*, o *Apple* y un sinnúmero de casos de empresas que iniciaron en las esquinas de sus barrios. Colombia está llena de grandes empresarios, tenderos, peluqueros, taxistas, vendedores de perros calientes en las esquinas de nuestra ciudad, artistas, deportistas, escritores y muchos más. Ellos son el futuro de un país en donde más de 85% de las empresas son pequeñas. Como dice el gran economista argentino, **Alberto Benegas Lynch**, "al ingenio del empresario le debemos los alimentos, los medicamentos, los transportes aéreos, marítimos y terrestres, los computadores, los progresos en la cibernética, las comunicaciones, los libros, el teatro, los diques y represas, las tiendas, los comer-

cios, la vestimenta, la refrigeración, los muebles, la edificación y prácticamente todo lo que nos rodea". Al ingenio del empresario lo debemos hoy la vacuna contra el covid-19 en tiempo récord.

Dejemos el facilismo y la superficialidad en el juicio. Ese empresario que hoy vemos exitoso viene de tener una tienda, una peluquería o una idea en el garaje de su casa y a punta de esfuerzo y sacrificio ha logrado crecer su pequeño negocio.

Por otro lado, no existe una mejor manera de salir de la crisis social que hoy vivimos, que generando empleo, como decimos en *Libertank*: "Lo verdaderamente revolucionario por estos días es generar empleo y crear empresa".

En conclusión, si queremos una Colombia mejor, defendamos a los empresarios, imitemos y admiremos a quienes han alcanzado el éxito empresarial honestamente, a punta de sudor y trabajo. Generemos empleo y bienestar para todos a través de las mejores fábricas de riqueza y destructoras de pobreza que ha conocido la humanidad: las empresas privadas de negocios. Por otro lado, si los empresarios queremos una Colombia mejor, seamos justos, tratemos con más humanidad a nuestros colaboradores, seamos honestos y hagamos patria mientras cambiamos la vida de muchos de nuestros colaboradores.

Lea la versión completa en web

TRIBUNA PARLAMENTARIA

La hora cero de la movilidad eléctrica

Darle a la movilidad sostenible el despegue que merece, es una tarea que se debe acelerar en el país si queremos obtener resultados significativos en la mitigación de los efectos del cambio climático, y avanzar en la transición energética. En este escenario, es preciso eliminar las barreras que obstaculizan y entorpecen el camino hacia la modernización del transporte en Colombia.

Al ser el sector transporte uno de los mayores consumidores de energéticos a nivel nacional con un 40%, del cual 96% proviene de combustibles fósiles, su transformación resulta clave para lograr el cumplimiento de las metas de reducción de emisiones de CO₂ y la electrificación sostenible de la economía colombiana. Privilegiar el uso de la electricidad en el transporte nos permitirá contar con una movilidad ecológica, eficiente, silenciosa y libre de combustibles fósiles.



JOSÉ DAVID NAME CARDOZO
Senador de
la República

Para dinamizar la conversión de la movilidad sostenible se hace necesario el ajuste de la normatividad colombiana a las demandas. Si bien desde 2019 el país cuenta con la Ley 1964 que promueve el uso de vehículos eléctricos, y recientemente se han emitido decretos como el 191 sobre la identificación de parqueaderos preferenciales, todavía estamos en pañales frente a este tema.

La ruta de inicio que marca la Ley 1964 al establecer beneficios entre los que encontramos la reducción en el impuesto de compra, descuentos en el Soat, menores costos en cuanto a las revisiones técnico-mecánicas, no restricciones en la circulación y otros, abre el camino a la movilidad eléctrica sostenible. Sin embargo, esta transición a mediano o largo plazo dependerá del trabajo articulado entre los actores públicos y privados.

COLOMBIA SE MANTIENE COMO EL PAÍS DE AMÉRICA LATINA EN EL QUE SE VENDEN MÁS VEHÍCULOS ECOLÓGICOS

Al revisar la ambiciosa apuesta trazada por el *Gobierno Nacional* en cuanto a movilidad sostenible con metas como lograr que para 2035 el 100% de los vehículos públicos adquiridos para Sistemas de Transporte Masivo sean eléctricos o con cero emisiones contaminantes, y los compromisos que tenemos como país ante la comunidad internacional en torno a los Objetivos de Desarrollo Sostenible sobre calidad del aire y cambio climático, se evidencia la urgente necesidad de coordinar nuevas estrategias y una normativa efectiva en torno al fomento del transporte sostenible.

Pese a las dificultades en el mercado, derivadas de la pandemia, en la actualidad Colombia se mantiene como el país de América Latina en el que se venden más vehículos ecológicos, entre híbridos y eléctricos, según la *Asociación Nacional de Movilidad Sostenible*. Un dato que alienta sobre la buena dinámica y el futuro de este sector, que tiene una demanda creciente.

En el proyecto de ley 365 de 2020 Senado que estamos promoviendo en el *Congreso de la República* para fortalecer la transición energética, además de la modificación a la normativa referente a las energías renovables, hemos incluido nuevos incentivos económicos a la electromovilidad con el fin de fomentar el uso eficiente de la energía eléctrica en la movilidad de pasajeros y propender por la electrificación de la economía, lo anterior impulsando el mercado de vehículos eléctricos y el despliegue de la infraestructura de carga.

Lea la versión completa en web