

Glosario

■ **Ciudadanía corporativa.** Los compromisos, estrategias y prácticas operativas de una compañía para la implantación, gestión y evaluación de su conducta y ética corporativas. El término es usado de manera indistinta con el de responsabilidad social empresarial, y hace referencia a las elecciones hechas a diario por los gerentes y empleados para minimizar el daño, maximizar el beneficio y responsabilizarse por sus acciones ante los grupos de interés.

■ **WBCSD (World Business Council for Sustainable Development).** Organización global que agrupa a los presidentes ejecutivos de 200 compañías de más de 35 países para tratar las cuestiones relacionadas con los negocios y el desarrollo sostenible. Brinda a sus socios una plataforma para compartir conocimientos, experiencias y mejores prácticas.

■ **Objetivos del milenio.** Ocho objetivos de desarrollo promovidos por la ONU en 2000, cuya fecha de cumplimiento límite es 2015. Adhieren todos los países del mundo y las organizaciones sociales más importantes. Abarcan desde la reducción de la mitad de la pobreza extrema, la detención de la propagación del VIH/SIDA y la promoción de la igualdad de géneros, hasta la enseñanza primaria universal.

■ **Pacto global.** Marco de aplicación voluntario que emplean más de 3.800 compañías del mundo para alinear sus estrategias de negocios con 10 principios universales sobre derechos humanos, normas laborales, medio ambiente y políticas anticorrupción. La iniciativa fue impulsada en 1999 por el secretario general de las Naciones Unidas, Kofi Annan, cuando convocó a las empresas, las asociaciones de trabajadores y la sociedad civil a construir una sociedad más sostenible e inclusiva.

“Si uno compara el valor de mercado de BT de hace 10 años y el actual, y se pregunta si hay alguna relación entre el gran crecimiento experimentado y su conducta responsable, la respuesta es un rotundo ‘sí.’”

ejemplo, anunció que, junto con otras aerolíneas, en 2008 llevará adelante un experimento para probar si los biocombustibles son una fuente de abastecimiento suficiente para el transporte de pasajeros. Como es sabido, las líneas aéreas recibieron fuertes críticas en los últimos años porque contaminan las capas superiores de la atmósfera y, a esas alturas, los gases tardan más en disiparse, lo cual produce un impacto mayor en el calentamiento global. Usar biocombustibles en vez de gasolina en el transporte aéreo sería un desarrollo interesante.

¿Cuánto se espera que aumente la demanda de biocombustibles?

El 170 por ciento en los próximos tres años. Este crecimiento plantea un gran problema porque, cuanto más cultivos se destinen a la producción de biocombustibles, mayor será el aumento en el costo de los alimentos. Además, los ambientalistas temen que una demanda creciente incentive la destrucción de bosques vírgenes y altere los ecosistemas.

En un artículo reciente, usted señala que en 2006, el 20 por ciento de la cosecha de maíz en los Estados Unidos se utilizó en la producción de etanol, pero esto sólo alcanzó para cubrir el 2 por ciento del combustible usado en los automóviles del país. ¿Cuáles son las restricciones de un modelo basado en esta fuente de energía alternativa?

Los biocombustibles son una alternativa limitada a los combustibles fósiles. De allí que la mayoría de los fa-

bricantes de automóviles esté invirtiendo en el desarrollo de vehículos que consumen ambos tipos de combustible, así como en vehículos híbridos alimentados con fuentes de energía no convencionales, como el hidrógeno. Por ejemplo, durante un encuentro de tres días sobre las maneras en que las ciudades pueden usar eficientemente el combustible, organizado en conjunto por el alcalde de Nueva York y el de Londres, United Technologies exhibió un ómnibus que empleaba hidrógeno en vez de nafta, no generaba gases contaminantes y era muy silencioso.

Algunas ciudades ya están tomando medidas para impulsar el uso de fuentes de energía alternativas, como Nueva Delhi, que decretó el empleo obligatorio de vehículos impulsados por gas natural para el transporte público, habida cuenta que, a diferencia del combustible fósil normal, el gas natural produce pocas emisiones de carbono. Estos cambios surgen de las investigaciones y los desarrollos en fuentes de energía no convencionales llevados a cabo en los últimos 10 años: dado que los biocombustibles derivados del maíz y el azúcar no logran reemplazar por completo al combustible fósil, las empresas de energía invierten en fuentes alternativas, y las automotrices, en vehículos innovadores que utilicen distintos tipos de combustibles y no tengan un impacto negativo en el medio ambiente. ●

© Trend Management/
Entrevista de Viviana Alonso