

	GESTIÓN DE RECURSOS Y SERVICIOS BIBLIOTECARIOS	Código	FO-SB- 12/v0
	ESQUEMA HOJA DE RESUMEN	Página	1/150

RESUMEN TRABAJO DE GRADO

AUTOR(ES):

NOMBRE(S): MICHEL APELLIDOS: RINCÓN PORTILLA

NOMBRE(S): GUSTAVO APELLIDOS: SAMBONI ORDOÑEZ

FACULTAD: CIENCIAS EMPRESARIALES

PLAN DE ESTUDIOS: TECNOLOGIA EN PROCESOS INDUSTRIALES

DIRECTOR:

NOMBRE(S): NAYDÚ JUDITH APELLIDOS: JÁCOME CASTILLA

NOMBRE(S): _____ APELLIDOS: _____

TÍTULO DEL TRABAJO (TESIS): ANÁLISIS MEDIOS DE TRANSPORTE PARA LA GENERACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL - DIMENSIÓN AMBIENTAL COMUNIDAD DEL PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

RESUMEN

Este proyecto realizó un análisis de los medios de transporte para la generación de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental, en la comunidad educativa del programa de administración de empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander. Para ello, se realizó un estudio descriptivo el cual permitió medir con la mayor precisión posible los aspectos más importantes de la investigación. Para la recolección de datos se realizaron preguntas cerradas de tipo cuestionario. Como población se abordaron a los estudiantes y docentes del programa de administración de empresas. Para la muestra se tomaron a 1314 estudiantes de la jornada diurna y 517 estudiantes de la jornada nocturna del segundo semestre del 2018 con un total de 1831 estudiantes activos en el programa, docentes de cátedra 124, docentes ocasionales 4, docentes de planta 12 con una totalidad de 140 docentes que se encuentran desarrollando actividades académicas. Se analizó, la utilización de los medios de transporte como estrategia para la generación de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental, en la Comunidad Educativa. Posteriormente, se estableció el nivel de cumplimiento de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental y medios de transporte, para la generación de Responsabilidad Social Ambiental. Finalmente, se plantearon las estrategias para la generación de la Responsabilidad Social Empresarial, en la comunidad educativa del programa Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

PALABRAS CLAVE: análisis de los medios de transporte, responsabilidad social empresarial.

CARACTERÍSTICAS:

PÁGINAS: 150 PLANOS: _____ ILUSTRACIONES: _____ CD ROOM: 1

Elaboró		Revisó		Aprobó	
Equipo Operativo del Proceso		Comité de Calidad		Comité de Calidad	
Fecha	24/10/2014	Fecha	05/12/2014	Fecha	05/12/2014

COPIA NO CONTROLADA

ANÁLISIS MEDIOS DE TRANSPORTE PARA LA GENERACIÓN DE
RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL - DIMENSIÓN AMBIENTAL
COMUNIDAD DEL PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

MICHEL RINCÓN PORTILLA
GUSTAVO SAMBONI ORDOÑEZ

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
PLAN DE ESTUDIO DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2019

ANÁLISIS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PARA LA GENERACIÓN DE
RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL EN LA DIMENSIÓN AMBIENTAL, EN LA
COMUNIDAD EDUCATIVA DEL PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

MICHEL RINCÓN PORTILLA
GUSTAVO SAMBONI ORDOÑEZ

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de:
Administrador de Empresas

Director:
NAYDÚ JUDITH JÁCOME CASTILLA

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
PLAN DE ESTUDIO DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2019

ACTA DE SUSTENTACIÓN TRABAJO DE GRADO

San José de Cúcuta, 13 de diciembre de 2018

LUGAR: Laboratorio Empresarial

PLAN DE ESTUDIOS: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TITULO DEL PROYECTO: "ANÁLISIS MEDIOS DE TRANSPORTE PARA LA GENERACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL – DIMENSIÓN AMBIENTAL «COMUNIDAD DEL PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS»"

MODALIDAD: TRABAJO DE GRADO

JURADOS:

ZULAY ALARCÓN RIVERA

ENTIDAD: U.F.P.S.

VÍCTOR MANUEL ARDILA SOTO

ENTIDAD: U.F.P.S.

GUSTAVO ARDILA NIÑO

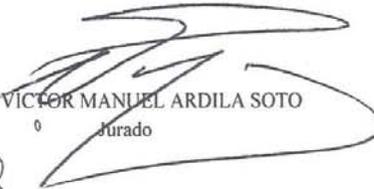
ENTIDAD: U.F.P.S.

DIRECTORA: NAYDÚ JUDITH JÁCOME CASTILLA

NOMBRE ESTUDIANTES

	CÓDIGO	CALIFICACIÓN		
		NÚMERO	LETRAS	A – M – L
MICHEL RINCÓN PORTILLA	1213294	3,5	Tres Cinco	X
GUSTAVO SAMBONÍ ORDONEZ	1213303	3,5	Tres Cinco	X


ZULAY ALARCÓN RIVERA
Jurado


VÍCTOR MANUEL ARDILA SOTO
Jurado


GUSTAVO ARDILA NIÑO
Jurado

VºBº 
ZULAY ALARCÓN RIVERA
Coordinadora Comité Curricular
Administración de Empresas

Lolo P.

Dedicatoria

Dedico este proyecto primeramente a Dios, porque sin él no fuera posible este trabajo, por la sabiduría que nos dio para poder realizarlo, además haberme dado salud para lograr cada objetivo propuesto y también por colocar personas maravillosas en mi proceso para ser una excelente profesional.

A mis padres María Elena Portilla y Miguel Rincón, por el esfuerzo valioso que hicieron para brindarme un buen estudio, además por el apoyo en cada momento, por inculcarme cada principio y los valores que pude aplicar en el día a día y porque son un gran ejemplo para mi vida.

A mi amigo y compañero de proyecto de grado y vida universitaria, Gustavo Samboni Ordoñez, por el empeño, la responsabilidad y la dedicación para este proyecto.

A cada docente por el conocimiento que me brindaron y la paciencia durante mi carrera profesional, especialmente a nuestra directora Naydú Judith Jácome Castilla, quien nos enseñó la importancia de la investigación y el tiempo que nos brindó en cada asesoría.

Finalmente a mis compañeros que en transcurrir de la carrera se convirtieron e amigos, por cada momento que compartimos.

Michel Nohemi Rincón Portilla

Dedicatoria

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mi madre, por ser el pilar más importante de mi vida, por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional. A mi padre, a pesar de nuestra distancia física, siempre ha estado pendiente de mi proceso, aunque nos han faltado muchas cosas por compartir, sé que está muy orgulloso de la persona que soy.

A mi amiga y compañera de proyecto de grado, Michel Nohemí Rincón Portilla, gracias a su apoyo, ayuda y compañía incondicional ha logrado en mí un mejor ser humano. Porque sin el equipo que formamos, no habiéramos logrado esta meta.

A cada uno de mis profesores, darles las gracias por haber compartido sus conocimientos y experiencias durante mi vida estudiantil, en especial, a mi profesora Naydú Judith Jácome Castilla agradecerle por su acompañamiento, dedicación y sobre todo el habernos inculcado la investigación, ya que ayudaron con mi proceso de aprendizaje y de formación como profesional.

A mis amigos y compañeros por todo el tiempo compartido durante la carrera, por su apoyo incondicional.

Gustavo Samboni Ordoñez

Agradecimientos

Los autores expresan sus más sinceros agradecimientos a:

Primeramente a mi Dios, por permitirnos llegar a esta instancia, a nuestros padres, por el apoyo brindado en este largo camino, pues han sido ellos los que nos dieron la oportunidad de formarnos como personas integra y responsables.

A nuestra directora del proyecto Naydú Judith Jácome Castilla, por su esfuerzo y dedicación, quien con sus conocimientos y experiencia nos guio y acompaño en todo el proceso de investigación.

A todos los docentes de la Universidad Francisco de Paula Santander del programa de Administración de Empresas por haber estado dispuesto a orientarnos, brindar sus conocimientos y por formarnos como profesionales éticos, con la capacidad de generar impacto positivo en el ámbito local, regional y nacional.

Y por último a los estudiantes de la Universidad Francisco de Paula Santander, que facilitaron la realización de este proyecto, dado a sus aportes y percepción que permitieron evaluar y concluir todos los datos recolectados.

Contenido

	pág.
Introducción	19
1. Problema	21
1.1 Título	21
1.2 Planteamiento del Problema	21
1.3 Formulación del Problema	27
1.4 Sistematización del Problema	27
1.5 Justificación	28
1.6 Objetivos	28
1.6.1 Objetivo general	28
1.6.2 Objetivos específicos	29
2. Marco referencial	30
2.1 Antecedentes	30
2.2 Marco Teórico	32
2.3 Marco Conceptual	35
2.4 Marco Legal	39
3. Metodología	42
3.1 Tipo de Investigación	42
3.2 Población y Muestra	42
3.2.1 Población	42
3.2.2 Muestra	43
3.3 Técnicas de Recolección de Información	45
3.4 Técnicas de Tratamiento y Procesamiento de Información	46

4. Trabajo de Campo y Presentación de Resultados	47
4.1 Operacionalización de Variables	47
5. Interpretación y Análisis de los Objetivos	52
5.1 Caracterizar la Utilización de los Medios de Transportes en la Comunidad Educativa del Programa Administración de Empresas, para el Fortalecimiento de Estrategias que Generen Responsabilidad Social Ambiental	52
5.1.1 Análisis del primer objetivo	69
5.2 Determinar la Percepción Ambiental en la utilización de los Medios de Transporte, para la Generación de Responsabilidad Social Ambiental.	71
5.2.1 Análisis del segundo objetivo específico	93
5.3 Establecer el Nivel de Cumplimiento de Responsabilidad social Empresarial en la Dimensión Ambiental y Medios de Transporte, para la Generación de Responsabilidad Social Ambiental	95
5.3.1 Análisis del tercer objetivo específico	113
5.4 Proponer Estrategias para la Generación de la Responsabilidad Social Empresarial, en la Comunidad Educativa del programa Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander	113
5.4.1 Análisis del cuarto objetivo específico	121
6. Conclusiones	124
Referencias Bibliográficas	125
Anexos	131

Lista de Tablas

	pág.
Tabla 1. Operacionalización de Variables	47
Tabla 2. Semestre	53

Lista de Figuras

	pág.
Figura 1. Edad de estudiantes	54
Figura 2. Edad de docentes	55
Figura 3. ¿Cuál utiliza para movilizarse hacia la Universidad?	56
Figura 4. ¿Cuál utiliza para movilizarse hacia la Universidad?	57
Figura 5. Frecuencia de uso	58
Figura 6. Frecuencia de uso	59
Figura 7. Tiempo	60
Figura 8. Tiempo	61
Figura 9. ¿Cuál es la principal razón por la que utiliza este medio de transporte?	62
Figura 10. ¿Cuál es la principal razón por la que utiliza este medio de transporte?	63
Figura 11. ¿Qué dificultad presenta al utilizar su medio de transporte?	64
Figura 12. ¿Qué dificultad presenta al utilizar su medio de transporte?	65
Figura 13. ¿Qué impacto generan los medios de transporte sobre el medio ambiente?	66
Figura 14. ¿Qué impacto generan los medios de transporte sobre el medio ambiente?	67
Figura 15. ¿Qué impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la Institución sobre el medio ambiente?	68
Figura 16. ¿Qué impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la Institución sobre el medio ambiente?	69
Figura 17. ¿Cuál sería su medio de transporte ideal?	72
Figura 18. ¿Cuál sería su medio de transporte ideal?	73
Figura 19. ¿Cuál cree que el medio de transporte más amigable con el medio ambiente?	74

Figura 20. ¿Cuál cree que el medio de transporte más amigable con el medio ambiente?	75
Figura 21. ¿Cuál es la razón por la que NO utiliza la "Bicicleta" como medio de transporte? Si la utiliza marque la opción A	76
Figura 22. ¿Cuál es la razón por la que NO utiliza la "Bicicleta" como medio de transporte? Si la utiliza marque la opción A	77
Figura 23. ¿Qué factor se podría mejorar para que usted utilice la Bicicleta como medio de transporte?	78
Figura 24. ¿Qué factor se podría mejorar para que usted utilice la Bicicleta como medio de transporte?	79
Figura 25. ¿Cómo califica su nivel de responsabilidad en la calidad medio ambiental de la Institución?	80
Figura 26. ¿Cómo califica su nivel de responsabilidad en la calidad medio ambiental de la Institución?	81
Figura 27. Enumere de 1 a 3 las principales problemáticas medio ambientales generadas por los medios de transportes, siendo 1 el más contaminante	82
Figura 28. Enumere de 1 a 3 las principales problemáticas medio ambientales generadas por los medios de transportes, siendo 1 el más contaminante	83
Figura 29. ¿Considera que la contaminación generada por los medios de transporte afecta su salud?	84
Figura 30. ¿Considera que la contaminación generada por los medios de transporte afecta su salud?	85
Figura 31. ¿Cree que la Institución protege el medio ambiente particular de la comunidad educativa?	86

Figura 32. ¿Cree que la Institución protege el medio ambiente particular de la comunidad educativa?	87
Figura 33. ¿Cree que el Medio Ambiente que usted percibe en la Institución es adecuado para la Comunidad Educativa?	88
Figura 34. ¿Cree que el Medio Ambiente que usted percibe en la Institución es adecuado para la Comunidad Educativa?	89
Figura 35. ¿Cree que la Institución esta adecuada en su espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad?	90
Figura 36. ¿Cree que la Institución esta adecuada en su espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad?	91
Figura 37. ¿Considera que en lugar de parqueaderos debe haber más zonas verdes en la Institución?	92
Figura 38. ¿Considera que en lugar de parqueaderos debe haber más zonas verdes en la Institución?	93
Figura 39. La política ambiental de la Institución menciona en el Acuerdo 029 del 2011 de la UFPS”	96
Figura 40. La política ambiental de la Institución menciona en el Acuerdo 029 del 2011 de la UFPS ¿Cómo evalúa el cumplimiento de este acuerdo?	97
Figura 41. ¿Cuál es su nivel de conocimiento como estudiante acerca del Proyecto "En Bici a la U"?	99
Figura 42. ¿Ha aplicado para ser beneficiario de este Programa?	101
Figura 43. ¿Ha sido beneficiario de este Proyecto?	102
Figura 44. ¿Ha participado en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente dentro de la institución?	103

Figura 45. ¿Ha participado en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente dentro de la institución?	104
Figura 46. ¿Cuál de los siguientes conceptos o ideas asocia la Responsabilidad Social Empresarial?	105
Figura 47. ¿Cuál de los siguientes conceptos o ideas asocia la Responsabilidad Social Empresarial?	106
Figura 48. ¿Cree que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad?	108
Figura 49. ¿Cree que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad?	109
Figura 50. ¿Considera que la Universidad cumple con la contribución al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad educativa?	110
Figura 51. ¿Considera que la Universidad cumple con la contribución al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad educativa?	111
Figura 52. ¿Cree que usted puede influir como estudiante en la manera como la universidad es socialmente responsable?	112
Figura 53. De las siguientes estrategias califique de 1 a 5, siendo 5 la más importante e influyente y que la que Universidad sea socialmente responsable en cuanto a los medio de transporte	115
Figura 54. De las siguientes estrategias califique de 1 a 5, siendo 5 la más importante e influyente y que la que Universidad sea socialmente responsable en cuanto a los medio de transporte	118
Figura 55. ¿Está dispuesto a participar o aplicar la estrategia seleccionada anteriormente, para ayudar a mitigar las problemáticas ambientales que generan los	

medios de transporte? 120

Figura 56. ¿Está dispuesto a participar o aplicar la estrategia seleccionada anteriormente, para ayudar a mitigar las problemáticas ambientales que generan los

medios de transporte? 121

Lista de Anexos

	pág.
Anexo 1. Formato de encuesta	132
Anexo 2. Formato de validación de encuesta	135
Anexo 3. Evidencias de Campo	145
Anexo 4. Inducción y entrega de bicicletas “En Bici a la U”	149

Resumen

Este proyecto realizó un análisis de los medios de transporte para la generación de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental, en la comunidad educativa del programa de administración de empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander. Para ello, se realizó un estudio descriptivo el cual permitió medir con la mayor precisión posible los aspectos más importantes de la investigación. Para la recolección de datos se realizaron preguntas cerradas de tipo cuestionario. Como población se abordaron a los estudiantes y docentes del programa de administración de empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander. Para la muestra se tomaron a 1314 estudiantes de la jornada diurna y 517 estudiantes de la jornada nocturna del segundo semestre del 2018 con un total de 1831 estudiantes activos en el programa, docentes de cátedra 124, docentes ocasionales 4, docentes de planta 12 con una totalidad de 140 docentes que se encuentran desarrollando actividades académicas. Se analizó, la utilización de los medios de transporte como estrategia para la generación de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental, en la Comunidad Educativa. Se determinó, la percepción ambiental en la utilización de los medios de transporte, para la generación de Responsabilidad Social Ambiental. Posteriormente, se estableció el nivel de cumplimiento de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental y medios de transporte, para la generación de Responsabilidad Social Ambiental. Finalmente, se plantearon las estrategias para la generación de la Responsabilidad Social Empresarial, en la comunidad educativa del programa Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

Abstract

This project carried out an analysis of the means of transport for the generation of corporate social responsibility in the environmental dimension, in the educational community of the business administration program of the Francisco de Paula Santander University. For this, a descriptive study was carried out which allowed us to measure the most important aspects of the investigation as accurately as possible. For the collection of data, closed questions of questionnaire type were carried out. As a population, the students and professors of the business administration program of the Francisco de Paula Santander University were approached. For the sample, 1314 students of the day shift and 517 students of the night shift of the second semester of 2018 were taken with a total of 1831 active students in the program, 124 teachers, 4 occasional teachers, 12 teachers with a total of 140 teachers who are developing academic activities. The use of means of transport as a strategy for the generation of corporate social responsibility in the environmental dimension in the Educational Community was analyzed. The environmental perception in the use of means of transport was determined for the generation of Environmental Social Responsibility. Subsequently, the level of compliance of corporate social responsibility in the environmental dimension and means of transport was established for the generation of Environmental Social Responsibility. Finally, the strategies for the generation of Corporate Social Responsibility were raised in the educational community of the Business Administration program of the Francisco de Paula Santander University.

Introducción

La gran cantidad de vehículos automotores y el mal uso de estos, el cambio climático provocado por las industrias han aumentado significativamente, creado diversas problemáticas ambientales y por consiguiente a los seres vivos, esto debido a la generación de contaminación visual, contaminación auditiva y contaminación del aire, esta última es de gran importancia, ya que impacta fuertemente al medio ambiente a causa del efecto invernadero emitiendo CO₂ o dióxido de carbono, el cual se produce por la quema de combustible vegetal, además, produce material particulado PM el cual es definido como “Un contaminante primario generado por la combustión ineficiente de combustibles fósiles”, la concentración de la contaminación afecta en el cambio climático siendo difícil de controlar a causa que muchos contaminantes se generan a través de la misma fuente (Gaviria, Benavides, & Tangarife, 2011). Sin embargo, se han creado acuerdos internacionales como la Carta Mundial de la naturaleza aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de octubre de 1982, Cumbre de la Tierra (y Río + 20), Cumbre del Clima de París 2015, de modo que busca tratar, resarcir y prevenir esta problemática en suelos, atmósfera y en aguas.

Por lo anterior, actualmente es importante en el entorno empresarial la responsabilidad social, lo cual, para el investigador colombiano de Conflictos asociados al desarrollo-Pares, Óscar Iván Pérez Hoyos quien es economista y Magíster en Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Colombia, manifiesta que “La Responsabilidad Social Empresarial (RSE) hace referencia a una forma voluntaria y ética de hacer negocios en la cual las empresas buscan integrar en su gestión y sus prácticas asuntos prioritarios de orden económico, social y ambiental, así como generar beneficios a personas y grupos que van más allá de sus accionistas y propietarios” (Pérez Hoyos, 2018), es decir que, las organizaciones mediante sus actos deben ser “Socialmente

Responsables” en la dimensión social, dimensión económica, dimensión servicio y dimensión ambiental.

De acuerdo a lo anterior, la presente investigación tiene como objetivo analizar la utilización de los medios de transportes como estrategia para la generación de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental, en la comunidad educativa del programa de Administración de empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

1. Problema

1.1 Título

ANÁLISIS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PARA LA GENERACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL EN LA DIMENSIÓN AMBIENTAL, EN LA COMUNIDAD EDUCATIVA DEL PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS DE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER.

1.2 Planteamiento del Problema

La contaminación es la presencia de sustancias o elementos tóxicos, son aquellas formas que afectan negativamente y provocan daños o desequilibrios posiblemente irreversibles y perjudicial en un ecosistema, medio físico o en un ser vivo (Bermúdez, 2010). Existen diferentes tipos de contaminación; contaminación del agua, contaminación del suelo, contaminación del aire, contaminación auditiva y contaminación visual. Esta problemática como consecuencia de la actividad humana ha generado diversas complicaciones en los seres humanos como enfermedades respiratorias, enfermedades virales, del sistema circulatorio, aumentando hasta en un 20% el riesgo de padecer cáncer de pulmón. Por otro lado, la contaminación auditiva o por ruido, definido como el sonido externo no deseado que afecta a la sociedad, el cual es generado por las actividades realizadas por los humanos, actividades de las empresas, la emisión de ruido por los medios de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) y el tráfico vehicular, este es considerado uno de los principales contaminantes ambientales que afectan de una manera directa, causando problemáticas auditivos extra auditivos como estrés, conductas agresivas, ansiedad, entre otros. (Martinez & Peters, 2015). En cuanto a la contaminación visual, se refiere a la calidad visual del paisaje urbano, el cual es un tema de interés público y la sensibilización de la sociedad acerca del

aspecto del entorno urbano en el que se encuentra, afectando las condiciones de vida y las funciones vitales de los seres vivos, causando efectos como estrés, reduce la habilidad de solución de problemas, puede afectar la salud psicofísica y la conducta humana (Méndez, 2013).

Debido a lo anterior, se han creado acuerdos internacionales para tratar, resarcir y prevenir esta problemática en suelos, atmósfera y en aguas, acuerdos como la Carta Mundial de la naturaleza aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de octubre de 1982, Cumbre de la Tierra (y Río + 20), Cumbre del Clima de París 2015. De esa manera, se busca mediante esos acuerdos, es que las compañías que generen gran cantidad de contaminación, den soluciones para contrarrestar esa problemática. El Biólogo Mauricio Bermúdez afirma que una solución es que “Todo lo producido y creado sea reintegrado al medio y con la basura debe buscarse lo mismo, es decir, que todo sea reaprovechado de una u otra forma.” (p. 17). Lo anterior, hace referencia a aportes de soluciones para contrarrestar el daño ocasionado por las empresas (mayor fuente de contaminación) las cuales son un sistema social integrado por conjuntos de personas que tiene como prioridad el beneficio común y el cumplimiento de los objetivos de la organización, teniendo en cuenta que cada persona labora por un incentivo económico, moral y para poder suplir sus necesidades básicas individuales, mientras tanto las empresas buscan el lucro propio. (Bermúdez, 2010)

Con respecto a la Responsabilidad Social Empresarial (RSE), el investigador y economista Estadounidense Howard Rothmann Bowen (1953) la RSE “Se refiere a las obligaciones de los empresarios para aplicar políticas, tomar decisiones o seguir las líneas de acción que son deseables en términos de los objetivos y valores de nuestra sociedad”(p. 45). Siendo a su vez una herramienta que cuenta una empresa para apoyar la empatía y la socialización entre los empresarios (Bowen, 1953).

Por otra parte, El Sistema de Gestión Ética y Socialmente Responsable (SGE 21 de 2008) define la RSE como una voluntad global en pro del mejoramiento de las condiciones de todos los agentes sociales, que interactúan con las organizaciones de forma directa o indirecta. Esta normativa tiene en cuenta tres factores fundamentales, los agentes o los actores partícipes haciendo referencia a los grupos de interés llamados „„Stakeholders□□ que compone la organización, el medio ambiente que tiene una óptica ecológica y como último factor está la empresa fundamentando el bienestar como motor en la generación de conciencia de los grupos de interés y el medio ambiente (Duque, Cardona, & Rendón, 2013).

Igualmente, en la investigación realizada por Castilla & Leon (2015) dice, establece que una empresa socialmente responsable, es aquella que mediante su funcionamiento aplica conceptos evolutivamente lógicos, de naturaleza voluntaria, enfocados en los distintos grupos de interés a los que se refiere.; incorporando el componente ecológico, ambiental y sociales en las operaciones comerciales y a las relaciones con los distintos interlocutores que mantienen las empresas.

En este sentido, es importante resaltar que las organizaciones no están obligadas a llevar a cabo la responsabilidad social empresarial, pero aquellas empresas que lo aplique, obtendrán beneficios, tales como la lealtad de los clientes, ya que estos valoran el desarrollo de proyectos sociales. Esta práctica, le da valor a la empresa, de la cual puede valerse de ese potencial diferenciador para sus estrategias de negocio.

De igual forma, hay que tener en cuenta que el desarrollo sostenible es parte fundamental de las organizaciones que practican la RSE, del cual una definición más común es de la Comisión Mundial sobre Ambiente y Desarrollo (Brundtland, 1997) el cual enuncia que “El desarrollo

sostenible es la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (p. 18). Esta investigación fue titulada “Nuestro futuro común”., estableció como finalidad el bien común, cuando se adoptan políticas ambientales en un medio sostenible, en donde la RSE involucra al ser humano como protagonista del cambio, a través del desarrollo económico, preservando los intereses ambientales y sociales de la comunidad.

De esta manera, Castro, Espinel, Gaspar & Leon (2013) en la guía para la creación e implementación de la RSE, establecen en sus postulados, que para la consecución de un desarrollo económico sostenible, se debe adoptar un modelo desde la RSE, donde el compromiso ambiental de desarrollo sostenible empieza desde la organización y de los Stakeholders, aportando así, a las empresas en la actualidad un valor agregado que permite el reconocimiento de sus clientes.

Por otra parte, para que este desarrollo sostenible, sea sustentable, es importante destacar el papel que juegan los medios de transportes, quienes en la actualidad son promotores del desarrollo de la sociedad y las empresas, permitiendo la circulación de personas, bienes y servicios de un lugar a otro, mediante la utilización de los diferentes tipos de transportes; aéreo, terrestre y marítimo, cada una con especificaciones y complejidades propias, a su vez distintos agentes operativos, quienes en el uso generan causas al medio ambiente y recursos naturales. (Educativo, 2010). Es por esto, que para las organizaciones es importante desde la RSE-A, se midan las consecuencias de cómo, se puede contemplar políticas que, mejoren los efectos que se causan al medio ambiente, desde la utilización de los medios de transporte.

Es decir, los medios de transportes llevan a cabo un proceso que utiliza como recurso principal la gasolina, puesto que, la combustión de esta al ser utilizada por un medio de transporte, ya sea carro o motocicleta produce dióxido de carbono, estas emisiones se dan al final en la quema de combustible, de igual forma, una gran parte se da durante la producción de la materia prima. Por consiguiente, se ha podido evidenciar que las motocicletas emiten 167 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, seguidas de los taxis que utilizan gasolina y emiten el 60 % de este valor, y los automóviles, que alcanzan el 56 % de las emisiones proporcionadas por las motocicletas. (Cuéllar, 2017). La combustión de estos motores produce fundamentalmente monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre y partículas en suspensión y compuestos orgánicos volátiles (Bouzas, 2016).

Lo anterior, hace referencia al uso indiscriminado al utilizar los distintos medios de transporte sin ver una mejoría en el ambiente, no obstante, se ha presentado esta problemática, donde la emisión del Co₂ está provocando consecuencias ambientales muy graves a tal punto de afectar la salud de los seres vivos (Mairal, 2013). Además considerando alto flujo vehicular que se está presentando en la Universidad Francisco de Paula Santander sede Principal se ha evidenciado contaminación visual y auditiva.

Dentro de la Universidad Francisco de Paula Santander, se han presentado distintas propuestas ambientales, buscando la generación conciencia o sensibilización en la comunidad educativa, siendo una de ellas el Acuerdo 029 del 10 de junio del 2011 el cual hace referencia “Formulara, ejecutara y evaluara planes, programas y proyectos que permitan contribuir a la sostenibilidad ambiental institucional” buscando generar iniciativas las cuales permitan contribuir a la sostenibilidad ambiental (Universidad Francisco de Paula Santander, 2011). En lo sucesivo UFPS.

Una iniciativa que se ha destacado por incentivar una vida saludable, ayudando económicamente al estudiantado, generando sostenibilidad ambiental e incentivando el uso de la bicicleta. Es el proyecto de la Universidad Francisco de Paula Santander en Bici a la U

El medio de transporte escogido por cada persona influye de manera decisiva en las condiciones ambientales y seguridad vial de los sectores aledaños de la institución, ya que una movilidad mayoritariamente basada en vehículos privados generan impactos en su entorno. (Becerra, 2016, p. 45)

Esta investigación acerca del medio ambiente y medios de transporte, pretende analizar los dos aspectos mencionados anteriormente, el cual busca proponer estrategias de responsabilidad social ambiental para generar concientización en la Comunidad Educativa del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander. Logrando así, un mejoramiento continuo y la mitigación de esta problemática ambiental, mediante el uso adecuado y responsable de los vehículos, siendo este la causa principal de la contaminación por medio de emisiones de Co₂ desde el punto de partida del estudiante hasta llegar a la Institución, teniendo en cuenta las emisiones de ruido y la calidad visual del paisaje institucional. Debido a esto, se quiere llevar a cabo dicha investigación, con el fin de conocer la percepción de la Comunidad Educativa y las posibles soluciones para esta problemática que afecta directamente al medio ambiente y la población.

En otras palabras, la importancia de esta investigación es llevar a cabo estrategias de responsabilidad social, teniendo en cuenta el punto de vista de los estudiantes del programa de Administración de Empresas, a su vez, conocer si está llevando a cabo el nivel de cumplimiento e implementación del acuerdo 029 del 2011, considerando que la Universidad cuenta con planes de mitigación ambiental debido a esta problemática, el cual se aplica de la manera incorrecta por la

mayoría de la comunidad educativa. (UFPS, 2011)

Es decir, mediante la generación de responsabilidad social empresarial como herramienta gerencial, se quiere llevar a cabo un análisis en la utilización de los medios de transporte y Responsabilidad Ambiental en el programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander, considerando la dimensión ambiental, para así proponer estrategias que mitiguen la contaminación ambiental y lograr así la concientización del daño al hacer uso constante e indiscriminado de los diversos medios de transporte que requiere combustible para su funcionamiento y de la contaminación ambiental.

1.3 Formulación del Problema

Basado en lo anterior se presenta el siguiente interrogante; ¿Cómo es la generación de responsabilidad social ambiental en la utilización los medios de transporte, de la comunidad educativa del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander?

1.4 Sistematización del Problema

¿Cuál es la importancia para caracterizar la utilización de los medios de transportes en la comunidad educativa del Programa Administración de Empresas?

¿Qué percepción tiene la Comunidad Educativa del Programa Administración de Empresas en base a la Responsabilidad Social Ambiental respecto a la utilización de los medios de transportes?

¿Por qué es importante establecer un nivel de cumplimiento de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental?

1.5 Justificación

Esta investigación pretende analizar dos aspectos importantes en la sociedad, los cuales son el medio ambiente y los medios de transporte, con el objetivo de proponer estrategias de Responsabilidad Social Empresarial en la dimensión Ambiental para generar sensibilización en la Comunidad Educativa del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander, teniendo en cuenta la percepción de los estudiantes y docentes del programa de Administración de Empresas de la Institución.

Logrando así, un mejoramiento continuo y la mitigación de esta problemática ambiental, mediante el uso adecuado y responsable de las diferentes modalidades de transporte utilizados por la comunidad educativa, teniendo en cuenta que el mal uso de los medios de transporte resulta contaminante en el entorno ambiental, debido a las emisiones de Co₂, emisiones de ruido y a su vez afectando la calidad visual del paisaje Institucional.

Por lo anterior, la importancia de llevar a cabo esta investigación, lo cual nace de la necesidad de tener un entorno ambiental adecuado dentro y fuera de la Institución, así mismo, busca posibles soluciones responsables para esta problemática que afecta directamente al medio ambiente y a la Comunidad Educativa mediante las estrategias que se propondrán.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo general. Analizar la utilización de los medios de transporte como estrategia para la generación de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental, en la Comunidad Educativa del programa de Administración de empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

1.6.2 Objetivos específicos. Caracterizar la utilización de los medios de transporte en la comunidad educativa del Programa Administración de Empresas, para el fortalecimiento de estrategias que generen Responsabilidad Social Ambiental.

Determinar la percepción ambiental en la utilización de los medios de transporte, para la generación de Responsabilidad Social Ambiental.

Establecer el nivel de cumplimiento de responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental y medios de transporte, para la generación de Responsabilidad Social Ambiental.

Proponer estrategias para la generación de la Responsabilidad Social Empresarial, en la comunidad educativa del programa Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

2. Marco referencial

2.1 Antecedentes

En la Universidad Francisco de Paula Santander, Becerra (2016) una propuesta, titulada „En bici a la U□□, mediante un proyecto de Responsabilidad Social Empresarial, dirigida a la población estudiantil del plan de estudios del programa Administración de Empresas.

Mencionando que “En la actualidad, usar las bicicletas como medio de transporte disminuye las emisiones de gases efecto invernadero, disminuye la congestión vehicular y la contaminación ambiental” (p. 21) El cual hace referencia a las dos problemáticas que día a día se enfrenta en las ciudades. Por esta razón, la intención del plan de estudios de la Universidad Francisco de Paula Santander, en el marco del programa de “acciones por la paz”, es la manifestación del uso de la bicicleta es su población estudiantil; logrando que cada día más personas dejen de usar carro, motocicleta o transporte masivo para movilizarse, utilizando la bicicleta no solo para ir a la universidad, sino para otros destinos y que principalmente se vitalicen prácticas para el cuidado del planeta (Becerra, 2016).

En el año Benavides (2014) inicio un programa estratégico empresarial para la movilidad urbana, siendo a su vez una campaña de Responsabilidad Social Empresarial, el cual fue presentado posteriormente como proyecto de movilidad urbana sostenible. Orientada a mejorar las condiciones de movilidad para la ciudad y sus habitantes”, haciendo referencia a cinco líneas: Mi estilo de bici, carro compartido, caminos seguros, teletrabajo y uso del SITP. De acuerdo a lo anterior, se quiere generar mayor auto motivación entre la población, buscando mejorar los ambientes y logrando así emisiones cero de CO₂, de esa manera ahorrar tiempo, trabajo y la fomentar la cooperación empresarial (Benavides, 2014).

En la ciudad de Medellín se formó el colectivo SICLAS, como un evento recreativo, abierto, diverso y gratuito, el cual mencionan los siguiente “Creemos que viajar en bici ofrece beneficios en salud, economía y medio ambiente, además de acortar distancias, unir seres humanos, sensibilizarlos frente a su territorio”, mediante esta iniciativa desean generar actitudes en la sociedad, que ayuden a mejorar el medio ambiente y la sociedad. Siendo de ayuda al estar relacionado con el proyecto que se está adelantando y para ello es necesario obtener una respuesta respecto a la percepción que se tiene ante los medios de transporte alternativos en la comunidad (Mesa, 2010).

González (2007) y su grupo Ecologistas en acción, llevaron a cabo una investigación sobre la generación de ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible, en la ciudad de Madrid – España. Indicando que la movilidad es responsable de las principales problemáticas en las ciudades modernas. Curiosamente, sobre estos problemas existe una gran aceptación social, así como desconocimiento, pues son asimilados como una característica intrínseca de las ciudades, especialmente de las grandes, es decir, que es el precio por vivir en la ciudad, no existiendo lugar para la crítica, si no para la resignación. Entre estos problemas generados por la movilidad no sólo incluimos la congestión, sino también los impactos ambientales y sociales que produce el transporte, sobre todo el motorizado, que tienen una fuerte repercusión en la calidad de vida de las personas. Estos problemas tienen unas características peculiares: Afectan a todos los habitantes de la ciudad, especialmente a los sectores más débiles y desfavorecidos, y en algunos casos también a poblaciones próximas (Gonzales, 2007).

2.2 Marco Teórico

Para las organizaciones, sus empleados y la sociedad que los rodea y el saber sus hábitos, forma de vestir y sus expectativas hacia esta es de vital importancia, en este caso un centro que genera libertad de pensamientos, valores y creencias. La universidad tiene como obligación contribuir con el bien común, por eso la importancia en la implementación de RSE en la Institución.

Howard Bowen afirma que todas las acciones y decisiones tomadas por los empresarios impactan directamente en la calidad y personalidad del resto de la sociedad. Es decir, que administradores tienen la responsabilidad de la buena toma de decisiones en la cual no solo afecta la organización, también a toda la sociedad alrededor. Por lo tanto, es importante la toma acciones en pro a la sociedad por parte de la Organización (Bowen, 1953).

la responsabilidad social empresarial “se refiere a las obligaciones de los empresarios para aplicar políticas, tomar decisiones o seguir las líneas de acción que son deseables en términos de los objetivos y valores de nuestra sociedad”

Archie Carroll plantea una pirámide, donde explica los diferentes tipos de RSE en las cuales estas interactúan con sus diferentes grupos de interés en una organización, identificando la económica (la cual busca generar recursos), legal (cumplir la ley), ética (cumplir normas y éticas de la sociedad) y filantrópica (ser buen ciudadano corporativo) (Carroll, 1991)

Teniendo en cuenta que para una organización es importante sus grupos de interés o

„„Stakeholders□□, para Edwar Freeman una organización es un conjunto de Stakeholders, el cuales interactúan entre sí de manera constante, un grupo de interés es la sociedad, involucrando

el medio ambiente y sus habitantes, utilizando la RSE como un componente de las organización, ayude en la interacción del medio ambiente y la organización (Freeman, 1984).

Así mismo, hace una mención en su libro “Strategic management: A stakeholder approach” de cual dice que los “participes son cualquier grupo o individuo que influye o es afectado por la actividad o los objetivos de la compañía, los que pueden tener un sin fin de formas y clasificaciones y que además, estarán determinados en buena parte por las propias características y dimensiones de la empresa” lo anterior menciona, que las diferentes áreas de la empresa son participes, tales como directivos, proveedores, trabajadores. Así mismo la sociedad donde la empresa se ubica con el fin de influir en las actividades, logrando así un éxito de la empresa junto a ellos establezca. (Freeman, 1984)

Por lo anterior se hace referencia que la responsabilidad social empresarial en las organizaciones es de prioridad, debido a que en todo momento las empresas interactúan con sus grupos de interés, demostrando que para el éxito de estas organizaciones es debido al buen manejo de los stakeholders.

Chiavenato (1999) en su libro Administración de Recursos Humanos, menciona; “Los seres humanos tienen que cooperar unos con otros, por sus limitaciones individuales y deben conformar organizaciones que les permita cumplir sus objetivos□□. El mejoramiento del medio ambiente, el trabajo llevado en conjunto con la sociedad y la comunidad universitaria es de vital importancia, ya que influye en el mejoramiento ambiental del sector (Chiavenato, 1999).

De acuerdo a lo anterior, existe la ISO 26000, se utiliza como base para esta investigación, indicando que la responsabilidad social está diseñada para ser utilizada por organizaciones de todo tipo, tanto en los sectores público como privado, esta herramienta no es de uso obligatorio,

pero si primordial para las organizaciones y la sociedad (Organización Internacional de Normas ISO, 2010).

Uno de los fundamentos importantes que influye la ISO 26000 en las organizaciones es el medio ambiente, desprendiéndose la Responsabilidad Social Ambiental, la cual no es obligación que la apliquen las empresas pero si tiene una repercusión sobre su entorno o medioambiente, al consumir recursos naturales tales como materias primas, energía, entre otros, o al ofrecer sus productos terminados. Esta es razón suficiente para comprometerse a contribuir a un desarrollo sostenible y económicamente viable, satisfaciendo las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras (Martínez, 2007).

En el Libro Verde de la Comisión Europea exponen la importancia de la creación de valor produciendo bienes y servicios que tengan como condición responder a las demandas de la sociedad generando beneficios para la misma, mediante esta lograr un compromiso en la sociedad, en los consumidores y empleados de la organización, permitiendo así un sistema de gestión ética y socialmente responsable. ((CCE), 2001)

Debido a la necesidad de lograr un mejoramiento significativo en la sociedad, se ha llevado a cabo diversas investigaciones sobre la Responsabilidad Social Ambiental, una de ellas es el Libro Verde el cual indica que “Ser socialmente responsable no significa solamente cumplir plenamente las obligaciones, sino también ir más allá de su cumplimiento invirtiendo más en el capital humano, el entorno y las relaciones con los interlocutores □ □. El cumplimiento de la legislación puede aumentar la competitividad de las empresas (Comisión Europea, 2001).

El Libro Blanco, busca mejorar la aplicación de los principios ambientales y como meta determinar la manera más adecuada añadir el principio de “quien contamina paga” al servicio de

las políticas ambientales, para así evitar daños irreparables (Dirección General del Medio Ambiente, 2000).

Por consiguiente, se ha logrado mediante las anteriores investigaciones llevar a cabo unas pautas al mejoramiento continuo de las empresas, aplicando así La Responsabilidad Social, logrando un equilibrio con la organización y su entorno. Mediante un principio fundamental del medio ambiente y la importancia del desarrollo sostenible, ya que ayuda en la satisfacción de necesidades sin verse comprometido el medio ambiente (Quiñones, 2007).

2.4 Marco Conceptual

La administración de empresas: Es el proceso de planificar, organizar, dirigir y controlar el uso de los recursos y las actividades de trabajo con el propósito de lograr los objetivos o metas de la organización de manera eficiente y eficaz.

Responsabilidad Social Empresarial: Desde la concepción de la empresa, otorga a ésta una dimensión amplia e integradora, más allá de la cuestión económica en la que se incorpora la faceta de la sostenibilidad: económica, social y medioambiental.

Otras definiciones:

La Responsabilidad Social Empresarial: es el conjunto de prácticas empresariales abiertas y transparentes basadas en valores éticos y en el respeto hacia los empleados, las comunidades y el ambiente”, (WBCSD).

La Responsabilidad Social Empresarial: hace referencia a la manera en que la empresa integra valores sociales básicos con sus prácticas comerciales, operaciones y políticas cotidianas. (Foro de la Empresa y la Responsabilidad Social en las Américas)

Producción Sostenible: Son iniciativas dirigidas a facilitar que las empresas, a través de la autorregulación, adopten prácticas de gestión más sostenibles desde un punto de vista económico, social y ambiental.

Bien común: Puede ser entendido como aquello de lo que se benefician todos los ciudadanos o como los sistemas sociales, instituciones y medios socioeconómicos de los cuales todos dependemos que funcionen de manera que beneficien a toda la gente.

Inversión Socialmente Responsable: Son inversores que incorporan criterios de responsabilidad social, económica y ambiental en sus decisiones de inversión.

Consumo Sostenible: Mediante iniciativas dirigidas a facilitar que los consumidores incorporen criterios de responsabilidad social, económica y ambiental en sus decisiones de consumo.

Estrategia educativa: Procedimientos que el docente debe utilizar de modo inteligente y adaptativo, con el fin de ayudar a los alumnos a construir su actividad adecuadamente, logrando los objetivos de aprendizaje propuestos.

Organización: Entidad o grupo de personas e instalaciones con responsabilidades, autoridades y relaciones establecidas y objetivos identificables.

Sociedad: Agrupación de personas que constituyen una unidad, con la finalidad de cumplir mediante la mutua cooperación.

Social: De la sociedad humana o que tiene relación con ella.

Educación Superior: Centros o Instituciones Educativas, que se estudia una carrera profesional y se obtiene una titulación superior, luego de haber cursado la educación preparatoria o educación media superior.

Sostenibilidad: Es la satisfacción de las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas, garantizando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social.

Describir: Explicar cómo es una cosa, una persona o un lugar para ofrecer una imagen o una idea completa de ellos.

Equilibrio ambiental: Una teoría que propone que los sistemas ecológicos estén en un equilibrio estable, es decir, que un pequeño cambio en algún parámetro en particular (por ejemplo, el tamaño de una población en particular será corregida y que traerá el nuevo parámetro para traer a su punto de equilibrio.

Bienestar: Estado de la persona cuyas condiciones físicas y mentales le proporcionan un sentimiento de satisfacción y tranquilidad.

Empresas: Entidad en la que intervienen el capital y el trabajo como factores de producción de actividades industriales o mercantiles o para la prestación de servicios.

Combustible vegetal: Son aquellos recursos energéticos obtenidos de los residuos agroindustriales, forestales y mineros.

Medio ambiente: Espacio que se desarrolla la vida de los seres vivos permitiendo la interacción de los mismos.

Aprendizaje: Adquisición del conocimiento de algo por medio del estudio, el ejercicio o la experiencia, en especial de los conocimientos necesarios para aprender algún arte u oficio.

Docente: Persona que imparte conocimientos enmarcados en una determinada ciencia o arte. Sin embargo, el maestro es aquel al que se le reconoce una habilidad extraordinaria en la materia que instruye.

Estudiante: Persona definida como alumno o alumna dentro del ámbito académico, dedicada a recibir conocimiento.

Innovación: Modificación de elementos ya existentes con el fin de mejorarlos o renovarlos.

Responsabilidad Social: Es un término que se refiere a la carga, compromiso u obligación, de los miembros de una sociedad ya sea individual o en conjunto.

ISO: Deriva de la palabra griega “ISOS”, que significa “igual”. Las siglas hacen referencia a “Organización Internacional de Normalización” (“International Organization for Standardization”, en inglés). ISO es el eje central del temario del curso de calidad.

CO₂: Dióxido de carbono, es un gas incoloro, denso y poco reactivo, que forma parte de la capa de la atmósfera más cercana a la tierra. Tiene un gran impacto en el llamado efecto invernadero.

Stakeholders: Palabra del inglés que en el ámbito empresarial, significa 'interesado' o 'Parte Interesada', hace referencia a todas aquellas personas u organizaciones afectadas por las actividades y las decisiones de una empresa.

Contaminación Visual: Es todo aquello que afecte o perturbe la visualización de algún sitio y que puede incluso llegar a afectar a la salud de los individuos.

Contaminación Auditiva: Exceso de sonido que altera las condiciones normales del ambiente en una determinada zona.

Ley: Norma jurídica dictada por el legislador, es decir, un precepto establecido por la autoridad competente, en que se manda o prohíbe algo.

Normas: Conjunto de reglas que deben seguir las personas.

Principios: Ley o regla que se cumple o debe seguirse con cierto propósito, como consecuencia necesaria de algo o con el fin de lograr lo conseguido.

Acuerdos: Es, en Derecho, la decisión tomada en común por una o ninguna personas, o por una junta, asamblea o tribunal.

Polución: Contaminación del medio ambiente, en especial del aire o del agua, producida por los residuos procedentes de la actividad humana o de procesos industriales o biológicos.

2.5 Marco Legal

Ley 99 de 1993 del Congreso de la República 1991, indica que “la biodiversidad en Colombia es considerada patrimonio de la nación, y de interés de la humanidad, deberá ser protegida prioritariamente y aprovechada en forma sostenible” (p. 84). Esta norma es de obligatorio cumplimiento de todos los habitantes del territorio nacional, en el cual debemos prevenir y mitigar los efectos de la contaminación (Congreso de la Republica de Colombia, 1993).

Artículo 79 de la Constitución Política de Colombia 1991.

Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.” (Constitución Política de Colombia, 1991, Art, 71)

Artículo 95, numeral 8 de la Constitución Política de Colombia 1991. “Son deberes de la persona y del ciudadano: 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano” (Constitución Política de Colombia, 1991, art, 95).

Resolución 0627 del ministerio de ambiente del 2006. Esta resolución trata sobre los niveles de ruido, los estándares máximos permisibles de emisión de ruido en automotores y motocicletas, se deben realizar las mediciones de ruido emitido por vehículos automotores y motocicletas en estado estacionario, de conformidad con lo consagrado en la Resolución 3500 de 2005 de los Ministerios de Transporte y de Ambiente (Ministerio de Ambiente, 2006).

Resolución 003500 de los Ministerios de Transporte y de Ambiente 2005. La presente resolución tiene por objeto establecer las condiciones mínimas que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor y fijar los criterios y el procedimiento para realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, con el fin de garantizar la seguridad vial y la protección del medio ambiente (Ministerio de Transporte y del Ambiente, 2005).

El acuerdo N° 029 del 10 de junio de 2011. De acuerdo con la Constitución Política de Colombia, faculta a las Universidades para dar sus directrices y regirse por sus propios estatutos,

en el cual nos dice que la UFPS tiene como objetivo promover la preservación del medio ambiente y fomentar la educación y la cultura ecológica. Por consiguiente, busca adoptar políticas que ayuden en la fomentación de proyectos que permitan contribuir a la sostenibilidad ambiental institucional, mediante la educación ambiental, formación, sensibilización y capacitación en educación ambiental. Logrando así un mejoramiento ambiental mediante la cooperación y apoyo de alianzas estratégicas (UFPS, 2011). (Artículo 1, 2, 3)

La Comisión Europea en el tratado del apartado 2 del artículo 174 del año 2000. El cual este se basa en los principios de cautela y acción preventiva, ya que esta tiene como meta determinar de la manera más adecuada el principio “quien contamina paga” el cual su objetivo principal es evitar daños al medio ambiente, en vista de lo anterior, no todas las formas de daño pueden remediarse a través de un régimen de responsabilidad, para que este se dé a conocer. Tiene que cumplirse las siguientes condiciones; tiene que haber uno o más actores identificables (contaminadores), el daño tiene que ser concreto y cuantificable, y se tiene que poder establecer una relación de causa-efecto entre los daños y los presuntos contaminadores (Comisión Europea, 2000).

Libro verde del 2001 de la Unión Europea, hace referencia sobre la Responsabilidad Social Empresarial, esencialmente un concepto con arreglo al cual las empresas deciden voluntariamente contribuir al logro de una sociedad mejor y un medio ambiente más limpio. La Unión Europea intenta determinar sus valores comunes adoptando una Carta de los Derechos Fundamentales, un número creciente de empresas europeas reconoce cada vez más claramente su responsabilidad social y la considera parte de su identidad (Unión Europea, 2001).

3. Metodología

3.1 Tipo de Investigación

El presente proyecto está basado bajo la metodología de la investigación de la sexta edición de Hernández, Fernández & Baptista (2014) El tipo de investigación será Descriptivo, teniendo en cuenta dos factores fundamentales como los son, los antecedentes del tema a investigar y el enfoque que pretende la presente investigación. Del mismo modo, se destaca los aspectos más importantes y fundamentales, como la búsqueda específica de las propiedades importantes de la investigación, midiendo y evaluando los diferentes aspectos, dimensiones y variables a investigar, teniendo en cuenta que desde una óptica científica “Describir es medir”, es decir, este tipo de investigación se centra en medir con la mayor precisión posible, seleccionando cada variable y midiéndolas independientemente hasta lograr describir lo que se investiga.

Dicho lo anterior se requiere el conocimiento del tema de investigación, para formular las preguntas específicas mediante los grupos focales, entrevistas y observación, teniendo en cuenta el tamaño de muestra aplicado en las entrevistas. A su vez, se quiere recolectar información la cual ayude al análisis de los medios de transporte para la generación de responsabilidad social ambiental en la comunidad educativa del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander. Hernández, Fernández & Baptista (2014).

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población. La población que se toma son los estudiantes y docentes del programa de administración de empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander. En el segundo semestre del 2018 se encuentran matriculados en jornada diurna 1314 y nocturna 517 estudiantes

con un total de 1831 estudiantes activos en el programa, docentes de cátedra 124, docentes ocasionales 4, docentes de planta 12 con una totalidad de 140 docentes que se encuentran desarrollando actividades académicas en el programa de Administración de Empresas; con esto se conocerá por medio de encuestas hacia los estudiantes y docentes sobre la percepción que tienen en la contaminación ambiental generada en el uso de los medios de transporte en la Comunidad Educativa.

3.2.2 Muestra. Es necesario realizar una muestra para estudiantes y otra para docentes con el tipo de muestreo Probabilístico; aleatorio simple, ilustrado en la siguiente ecuación:

$$n = \frac{Z^2 (p)(q)(N)}{e^2(N-1) + Z^2(p)(q)}$$

$$e^2(N-1) + Z^2(p)(q)$$

n: Tamaño de la muestra. p: Probabilidad de éxito.

q: Probabilidad de fracaso (q=1-p).

e: Margen de error.

Z: Nivel de confianza.

N: Tamaño de la población.

Estudiantes:

n: ? p: 50% (0.5) q: 50% (0.5) e: 6.22% (0.0622) Z: 95% (1.95) N: 1831

$$n = 1.95^2 (0.5)(0.5)(1831) n = 216.96 \mathbf{n = 217}$$

$$0.0622^2(1831-1) + 1.95^2(0.5)(0.5)$$

Mediante regla de tres, se pudo calcular el porcentaje de los estudiantes de cada jornada, siendo 1831 el 100% del total de los estudiantes activos del programa Administración de Empresas;

$$X = \frac{1314 (100\%)}{1831} = 71.8\% \text{ Estudiantes de la jornada diurna}$$

1831

$$X = \frac{517 (100\%)}{1831} = 28.2\% \text{ Estudiantes de la jornada nocturna}$$

1831

Conociendo el porcentaje anterior, es necesario hallar el número de los estudiantes que deben aplicar la encuesta en cada jornada, sabiendo que el 100% de las encuestas a realizar a los estudiantes son 217;

$$X = \frac{71.8\% (217)}{100\%} = 156 \text{ Estudiantes de la jornada diurna}$$

100%

$$X = \frac{28.2\% (217)}{100\%} = 61 \text{ Estudiantes de la jornada nocturna}$$

100%

Docentes:

n: ? p: 50% (0.5) q: 50% (0.5) e:23% (0.23) Z: 95% (1.95) N: 140

$$n = 1.95^2 (0.5)(0.5)(140) n = 216.02 \mathbf{n = 16}$$

$$0.23^2(140-1) + 1.95^2(0.5)(0.5)$$

Para esta investigación se les aplicaran la encuesta a 156 estudiantes de la jornada diurna, 61 estudiantes de la jornada nocturna y 16 docentes, del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

3.3 Técnicas de Recolección de Información

En la metodología de la investigación de la sexta edición de Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio, mencionan que la recolección de datos implica elaborar un plan detallado de procedimientos que conduzcan a reunir datos con un propósito específico, teniendo en cuenta, que se realiza mediante Instrumentos de Medición bajo los siguientes requisitos;

Confiabilidad: Grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes.

Validez; grado que un instrumento mide las variables que pretende medir.

Objetividad; grado en que el instrumento es permeable a los sesgos y tendencias del investigador que lo administra, califica e interpreta.

Para el presente proyecto, el instrumento de recolección de datos que se utilizara, es la herramienta basada en preguntas cerradas de tipo cuestionario, el cual es el conjunto de preguntas respecto de una o varias variables a medir.

De lo anterior, se tendrá en cuenta la información conocida sobre las variables a medir para complementar lo que se desea investigar (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

3.4 Técnicas de Tratamiento y Procesamiento de Información

Para obtener los resultados de la información recolectada se utilizará el programa de Excel en su Versión 15 [Excel 2013] – 2013, ya que esta herramienta facilita la elaboración de operaciones numéricas tales como; sumas, restas, multiplicaciones, divisiones, entre otras, además, permite la elaboración de graficas de línea, de barra y circular, entre otras, lo cual, permite un fácil entendimiento completo de la información que se necesita.

4. Trabajo de Campo y Presentación de Resultados

4.1 Operacionalización de Variables

Tabla 1. Operacionalización de Variables

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
Medios de transporte	El medio de transporte es considerado, en sentido amplio, como sinónimo de riqueza, progreso y como un bien en sí mismo que debe potenciarse. En muchos entornos urbanos, el transporte también es una fuente líder de otros contaminantes del aire incluyendo: monóxido de carbono (co), óxido de nitrógeno y benceno, así como a la contribución de la formación de ozono troposférico. (Krzyzanowski, Dibbert , & Schneider, 2005)	Utilización de los medios de transportes	Uso	De los siguientes medios ¿Cuál utiliza para movilizarse hacia la universidad? ¿Cuál es la principal razón por la que utiliza este medio de transporte? ¿Qué dificultad presenta al utilizar su medio de transporte?	Encuesta
			Frecuencia	Frecuencia de uso Tiempo que tarda en llegar a la Universidad	
		Ambiental	Cambio climático	¿Qué impacto generan los medios de transporte sobre el medio ambiente? ¿Qué impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la Institución sobre el medio ambiente?	
Percepción en la utilización de los medios de	La percepción del ambiente es un proceso que se produce en los individuos a partir	Social	Movilidad sostenible	Si pudiera escoger ¿cuál sería su medio de transporte ideal?	Encuesta

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
transporte	de la novedad, la complejidad, la sorpresa y la incongruencia, se realiza a partir de actividades de exploración, selección,			¿Cuál es la razón por la que NO utiliza la “Bicicleta” como medio de transporte? Si la utiliza marque la opción A.	
			Búsqueda de soluciones	Si su respuesta de	
	clasificación y comparación de diferentes estímulos que posibilitan la orientación y desarrollo de estrategias adaptativas necesarias para satisfacer las demandas y las necesidades de la vida cotidiana (baldi y garcía, 2005, p.14).	Ambiental	Interés por el medio ambiente	<p>¿Cuál cree que es el medio de transporte más amigable con el Medio Ambiente? Enumere de 1 a 3 las principales problemáticas medioambientales generadas por los medios de transportes que afectan a la Institución. Siendo 1 el más contaminante.</p> <p>¿Considera que la contaminación generada por los medios de transporte afectan su salud?</p> <p>¿Cree que la Institución protege el Medio Ambiente particular de la Comunidad Educativa?</p> <p>¿Cree que el</p>	

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
				Medio Ambiente que usted percibe en la Institución es adecuado para la Comunidad Educativa?	
			Responsabilidad social	¿Cómo califica su nivel de responsabilidad en la calidad medioambiental de la Institución?	
		Infraestructura	Edificación institucional	¿Cree que la Institución está adecuada en su espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad?	
				¿Considera que en lugar de parqueaderos debe haber más zonas verdes en la Institución?	
Cumplimiento de responsabilidad social ambiental, empresarial	"Es el compromiso voluntario que las organizaciones asumen frente a las expectativas concertadas que en materia de desarrollo humano integral se generan con las partes interesadas, y que partiendo del cumplimiento de las disposiciones legales, le permite a las organizaciones asegurar el crecimiento económico, el desarrollo social y	Conocimiento en lo institucional	Acuerdo 029 del 2011 UFPS	La política ambiental de la Institución menciona en el Acuerdo 029 del 2011 de la UFPS "Promover la preservación del medio ambiente y fomentar la educación y la cultura ecológica" ¿Cómo evalúa el cumplimiento de este acuerdo?	Encuesta
		Actividades socialmente responsables	Proyecto "En Bici a la U" Estudiantes	¿Cuál es su nivel de conocimiento como estudiante acerca del	

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
	el equilibrio ecológico" Guía Técnica Colombiana de Responsabilidad Social (ICONTEC, 2008):			Proyecto "En Bicicleta a la U"? ¿Ha aplicado para ser beneficiario de este Programa? ¿Ha sido beneficiario de este Proyecto?	
			Participación de la Comunidad Educativa	¿Ha participado en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente dentro de la institución?	
		Responsabilidad social empresarial en la dimensión ambiental	Concepto de "RSE"	¿Cuál de los siguientes conceptos o ideas asocia la Responsabilidad Social Empresarial?	
			Nivel de cumplimiento institucional	¿Cree que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad? ¿Considera que la Universidad cumple con la contribución al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad educativa?	
				¿Cree que usted puede influir como	

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
			Responsabilidad Estudiantil	estudiante en la manera como la universidad es socialmente responsable?	
		Responsabilidad social particular	Responsabilidad de la Comunidad Educativa	De las siguientes estrategias califique de 1 a 5, siendo 5 la más importante e influyente y que la Universidad sea socialmente responsable en cuanto a los medios de transporte. ¿Está dispuesto a participar o aplicar la estrategia seleccionada anteriormente, para ayudar a mitigar las problemáticas ambientales que generan los medios de transporte?	

5. Interpretación y Análisis de los Objetivos

5.1 Caracterizar la Utilización de los Medios de Transportes en la Comunidad Educativa del Programa Administración de Empresas, para el Fortalecimiento de Estrategias que Generen Responsabilidad Social Ambiental

De acuerdo a la información recolectada, el medio de transporte más importante para los estudiantes de la jornada diurna es el transporte público quienes manifiestan que su uso es debido a su economía y fácil acceso, además este es un medio de transporte masivo que contribuye en el medio ambiente al transportar puesto que este medio es el transporte público, debido

En el desarrollo de la investigación se buscaba la caracterización de los medios de transporte en la comunidad educativa del Programa Administración de Empresas, dado que:

La Responsabilidad Social es la integración voluntaria de las preocupaciones sociales, laborales, medio ambientales y de respeto a los derechos humanos (superando el cumplimiento estricto de las obligaciones legales vigentes) en el gobierno, gestión, estrategia, políticas y procedimientos de las organizaciones. (Ingecal, 2011, p.26)

Mencionado por INGECAL en el 2011, es decir, ayuda a mejorar las condiciones medioambientales siendo una contribución de la organización en el desarrollo de sus actividades para contrarrestar la contaminación generada, por su objeto social la Universidad no contamina el medio ambiente, teniendo en cuenta que brinda un servicio de formación a la sociedad, no obstante en la prestación de servicio, es la comunidad educativa quien contamina el medio ambiente de la Institución cuando no hace un uso adecuado de los medios de transporte.

Dentro de la metodología aplicada, en el análisis de los resultados se determinó entrevistar por separado 16 docentes y 217 estudiantes de los cuales de la jornada diurna son 156 y nocturna 61, siendo un total de 233 el tamaño de la muestra calculada.

De acuerdo la información obtenida, se evidencia que la población a participar de docentes fue de 8 hombres y 8 mujeres, siendo de 16 el número total de docentes del programa de Administración de empresas a encuestar.

Por consiguiente, se encontró que del 100% de los estudiantes encuestados de ambas jornadas, el 62% son mujeres siendo 135 y 82 hombres con el 38% de los estudiantes encuestados. Es cuanto a docentes, 8 mujeres se les fue aplicado el instrumento con el 50% y 8 hombres con el otro 50%. Se llegó a la conclusión que la investigación realizada, tuvo una buena participación en ambos géneros.

En la distribución de los estudiantes encuestados para la caracterización de la investigación, se determinó cada uno de los semestres su participación en cómo es la utilización de los medios de transporte para la generación de la RSA-E, se tuvo como resultado.

Tabla 2. Semestre

ítem	Frecuencia	Porcentaje
Primero	9	4%
Segundo	27	12%
Tercero	29	13%
Cuarto	40	18%
Quinto	13	6%
Sexto	15	7%
Séptimo	27	12%
Octavo	41	19%
Noveno	5	2%
Decimo	11	5%
Total	217	100%

De acuerdo la información obtenida, se evidencia que los semestres con mayor participación es el Octavo, con 41 estudiantes, seguido del Cuarto semestre con 40 estudiantes. Así mismo se evidencia que el semestre con menor participación fue del Noveno semestre con 5 estudiantes.

La distribución por edad es de especial interés a la hora de diseñar el Plan de Movilidad de la organización puesto que el éxito depende de la promoción de cada una de sus actividades, sus líneas depende en gran medida de que éstas sean adecuadas a su población. El caso de la bicicleta, promover su uso es más plausible entre la población más joven que entre las personas mayores, aunque esto no indica que las personas mayores no se sumen a estas iniciativas eventualmente

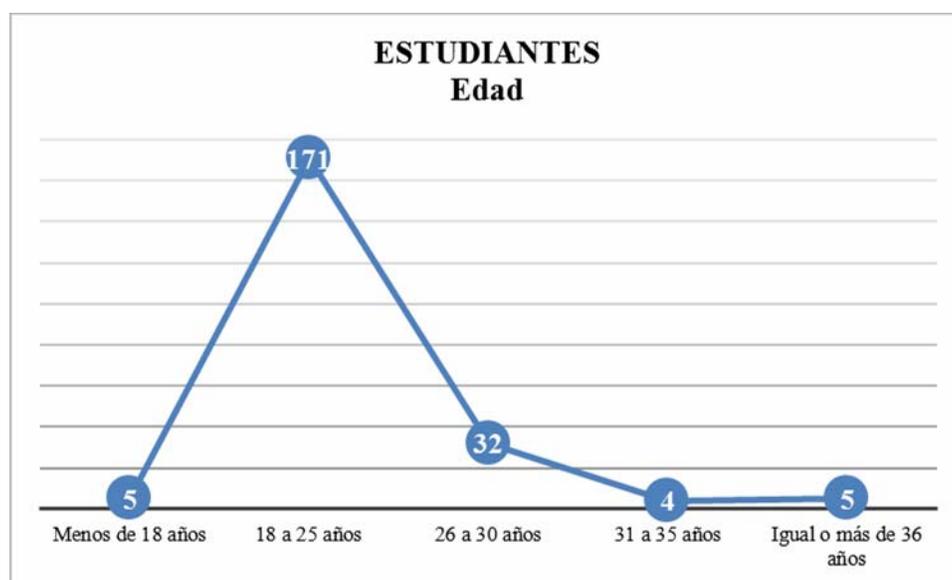


Figura 1. Edad de estudiantes

Desacuerdo a lo anterior, se recopiló la siguiente información, donde se evidencia que de los 217 estudiantes encuestados el 2% tienen una edad menor a los 18 años del cual se evidencia que estos estudiantes en su totalidad se movilizan en transporte público, a cambio del 79% de

estudiantes que están en una edad entre los 18 a 25 años y que en su mayoría son estudiantes que se movilizan en transporte público, motocicleta y a pie, seguido del 15% de estudiantes están en una edad entre los 26 a 30 años, del cual se movilizan en vehículos privados y bicicletas, seguido con un 2% los estudiantes que están entre los 31 a 35 años y los que tiene más de 36 años cada uno respectivamente de los cuales manifiestan movilizarse a pie y en carro.

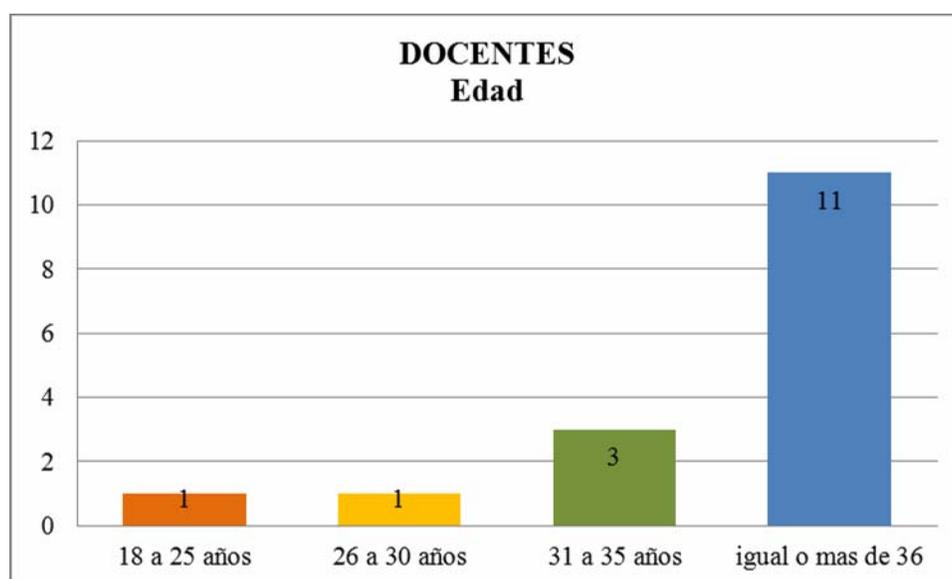


Figura 2. Edad de docentes

Se evidencia que el 70% de las personas encuestadas tienen 36 o más años de edad. El 20% tienen entre 31 a 35 años las personas encuestadas, y el 6% tiene entre 26 a 30 años y 18 a 25 años respectivamente cada uno.

De acuerdo a la encuesta realizada a estudiantes y docentes del Programa Administración de Empresas, se evidenciaron los resultados donde se caracteriza como se utilizan los medios de transporte en la comunidad educativa, obteniendo los siguientes resultados.

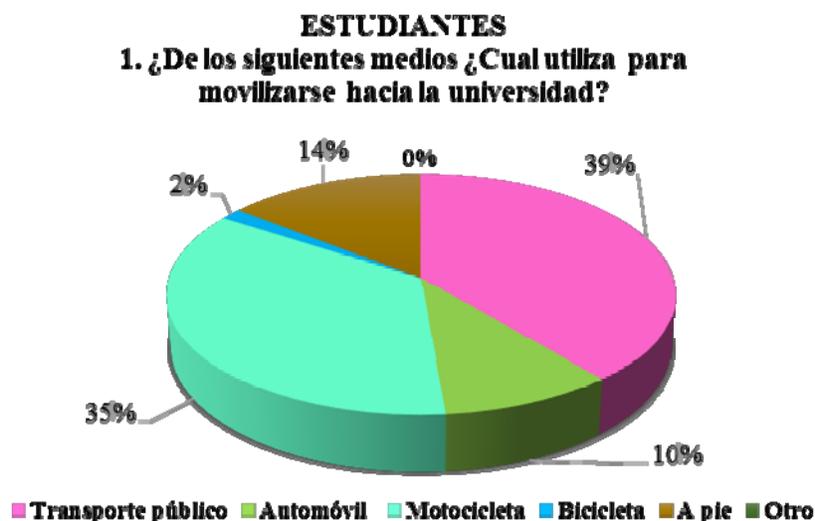


Figura 3. ¿Cuál utiliza para movilizarse hacia la Universidad?

En la Figura 3 se evidencia que el medio de transporte más utilizado por los estudiantes de la Universidad Francisco de Paula Santander es el transporte público, puesto que es un medio de gran importancia para la comunidad ya que significa el 39% de la movilidad estudiantil. Es decir que de cada 217 estudiantes, 127 se ha movilizó alguna vez en transporte público.

Al mismo tiempo, se evidencia que la motocicleta es el medio de transporte individual con gran incremento siendo un 35%. Esto se debe, a que este vehículo tiene un gran impacto en la sociedad por su economía, versatilidad y eficiencia. Ya que es utilizado para trabajar y transportar, con su facilidad en el tiempo de desplazo, según la (ANDI, 2018) señala que “En el

mes de abril de 2018, se matricularon 45.425 motocicletas nuevas en el país, con un crecimiento del 31,61 % respecto al mes de abril de año inmediatamente anterior.” Estas cifras se ven reflejada en la universidad por la gran cantidad de motocicletas en esta Institución, cabe resaltar que estos datos se deben a que los estudiantes de la jornada nocturna utilizan primordialmente este vehiculo para su desplazo diario. Por lo contrario, se evidencia el poco uso

de la bicicleta con un 2% de la población estudiantil encuestada, siendo el caso contrario a las personas que se desplazan a pie con un 14%, viendo esta como una alternativa de movilidad que no genera costo y ayuda con el medio ambiente y salud.

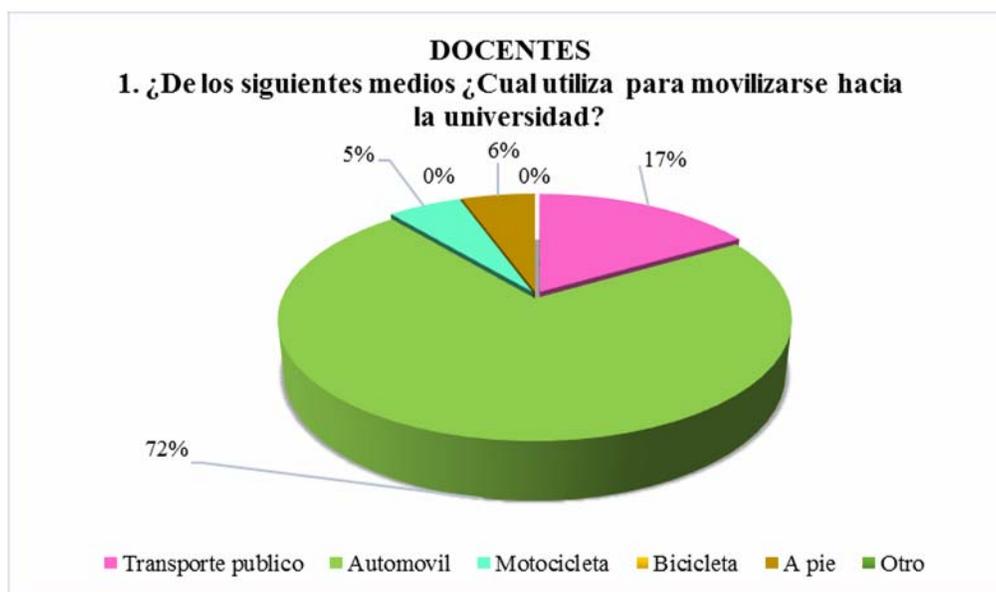


Figura 4. ¿Cuál utiliza para movilizarse hacia la Universidad?

Del cual evidenciamos que los Profesores encuestados de la UFPS, del programa de Administración de empresas, se movilizan en su gran mayoría en automóvil, siendo este un vehículo de mayor capacidad y seguridad para así poder dirigirse a su lugar de trabajo, seguido de

17% de profesores que se movilizan en transporte público y dos profesores que se movilizan a pie y en motocicleta, un dato importante es que ninguno de los profesores se movilizan en bicicleta.

De igual forma, se quería conocer la frecuencia de uso de cada uno de estos medios de transporte, donde se evidenciaron los siguientes resultados.

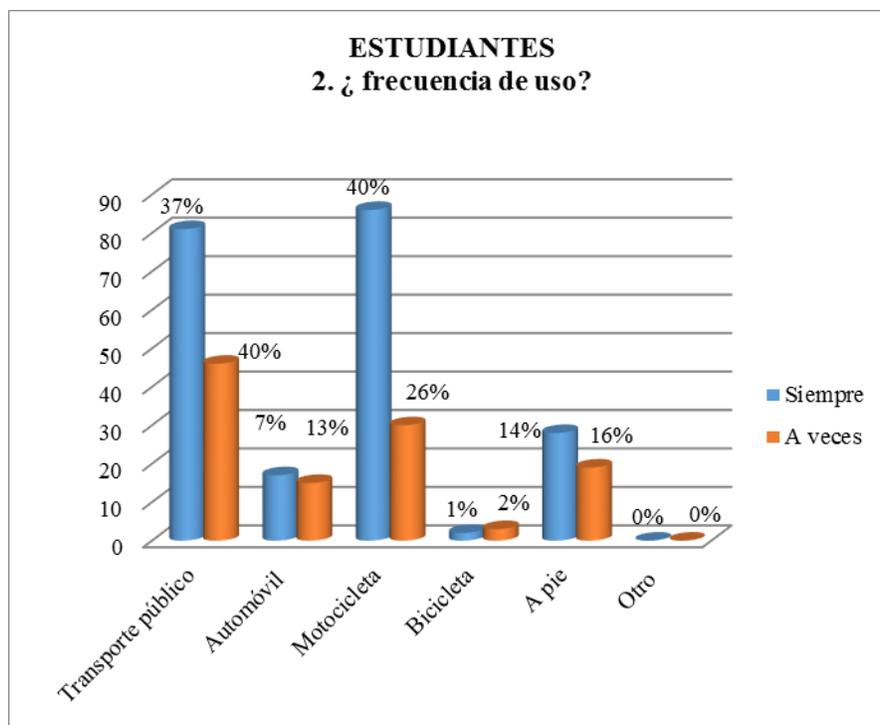


Figura 5. Frecuencia de uso

En los datos obtenidos, evidencian que para la comunidad estudiantil del programa de Administración de Empresas el medio de transporte más utilizado es la Motocicleta con un 40%, esta información evidencia el uso constante de este automotor, seguido del transporte público con 37%, siendo estos dos los más importantes y de mayor frecuencia de uso. En contraste, se evidencia la poca frecuencia del uso de la bicicleta con 1% y 3% personas respectivamente, siendo el caso contrario a las personas que se movilizan a pie siempre con 14% y a veces con 16%.

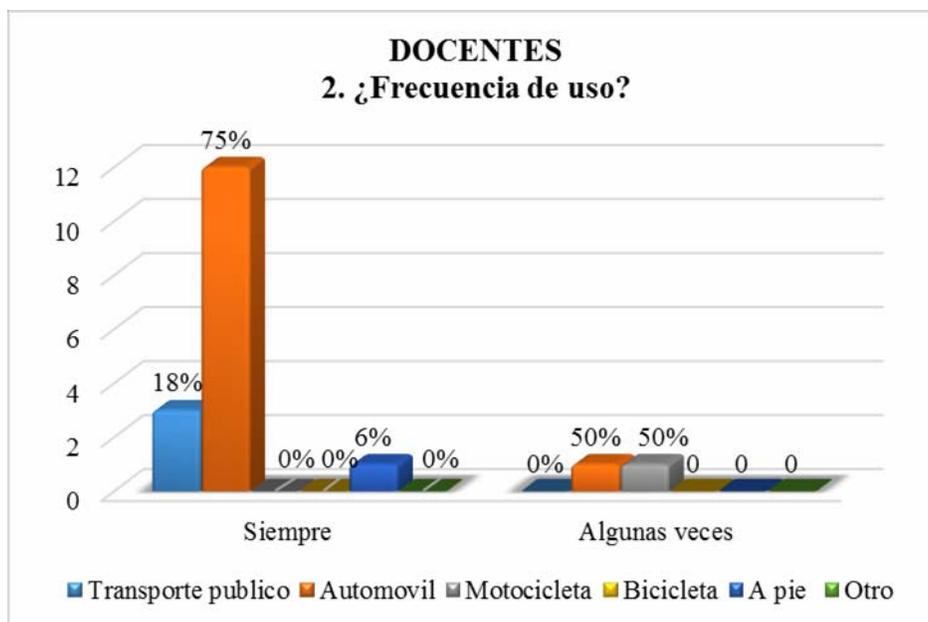


Figura 6. Frecuencia de uso

Obteniendo así, que de los trece profesores que se movilizan en automóvil, doce de ellos lo hacen constantemente, mientras que uno de ellos lo utiliza algunas veces, seguido de los tres profesores que se movilizan en transporte público, haciendo uso de este siempre, y del profesores que se moviliza a pie, lo hace siempre, ya que manifestó, que su residencia está cercana a la UFPS, de igual forma el profesor que se moviliza en motocicleta lo hace algunas veces.

Por consiguiente, se quiso conocer el tiempo en que demora el estudiante y docentes hasta la UFPS, siendo los siguientes resultados.

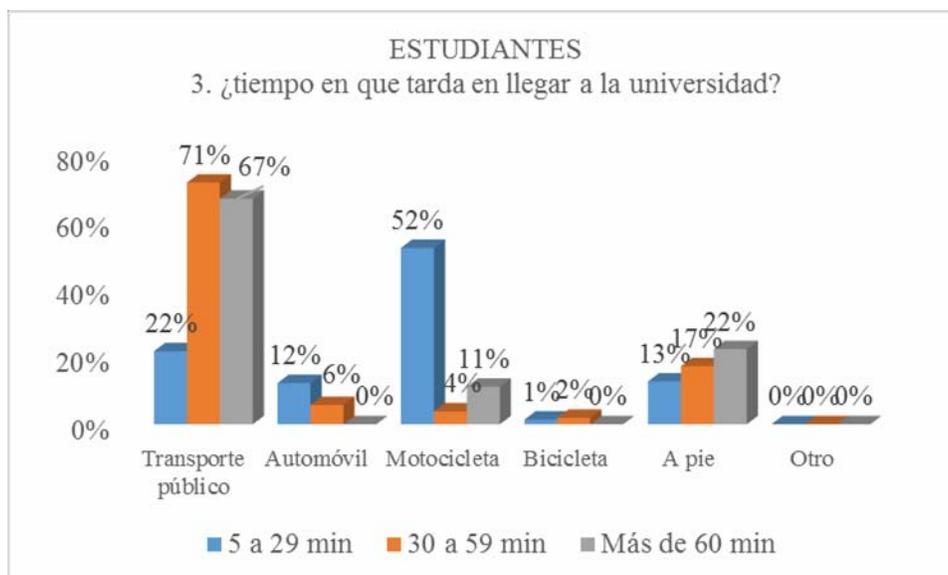


Figura 7. Tiempo

Evidenciándose, que el 39% de estudiantes que se movilizan en transporte público, 22% demoran entre 5 a 29 min y 71% manifestaron que demoran entre 30 a 59 min, siendo este el tiempo más común en el que se demoran en este tipo de transporte, de igual forma el medio más económico ya que es de uso masivo. Seguido de la motocicleta con un 35% estudiantes, de los cuales 4% demoran entre 30 a 59 min y el 52% que demoran entre 5 a 29 min siendo el tiempo más común para la movilización de este medio de transporte, según (Vidal, 2010) el uso de este medio de transporte se ve reflejado en la rapidez de los desplazamientos, Facilita el desplazamiento fácil desde las áreas con peor comunicación de transporte público y medio de transporte asequible. El automóvil, con un 10% de estudiantes de los cuales 6% demoran entre 30 a 59 min y el 12% de ellos demoran entre 5 a 29 min siendo el tiempo más frecuente, seguido de los desplazamientos a pie, con 14% estudiantes, de los cuales, 13% de ellos demoran entre 5 a 29 min siendo el tiempo más frecuente, 18 estudiantes demoran entre 30 a 59 min y 2 de ellos demoran más de 60 min.

Estos últimos estudiantes, manifestaron que su desplazamiento a pie se debe a que en medio de transporte público demoran más debido a la congestión vehicular que se presenta en el centro de la ciudad.

Por último, se evidencia el 1% de estudiantes que se movilizan en bicicleta demoran entre 5 a 29 min y 2% demoran entre 30 a 59 min, evidenciando la poca movilidad de este tipo de vehículo.

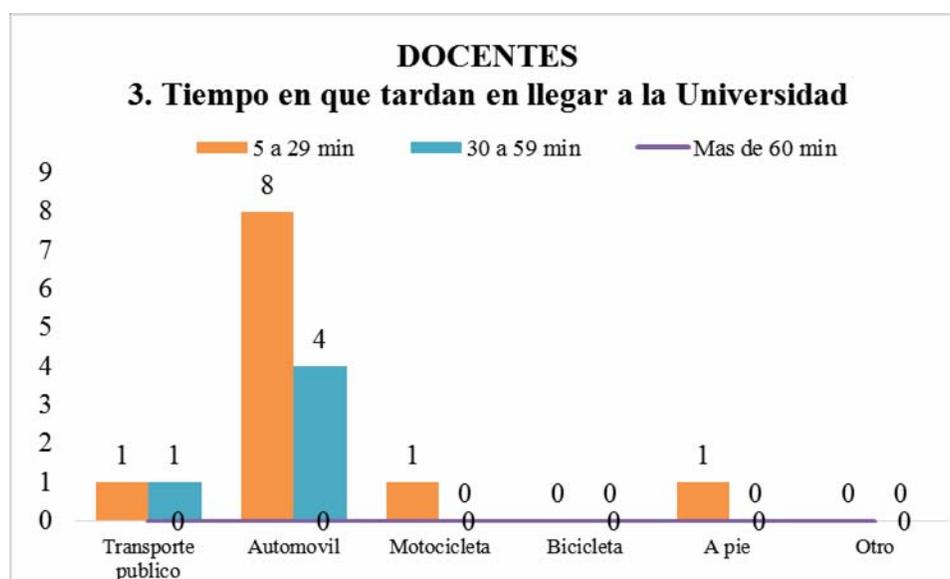


Figura 8. Tiempo

De lo anterior, se evidencio que un profesor demora de 5 a 29 min movilizándose en transporte público, mientras que otro profesor demora de 30 a 59 min en llegar. De igual forma son encontró que ocho profesores demoran de 5 a 29 min movilizándose en automóvil, mientras

que los otros cuatro demoran de 30 a 59 min, de igual forma un profesor que se moviliza en motocicleta, demora entre 5 a 29 min y por último el que se moviliza a pie, demora de 5 a 29 min.

Por otra parte, se buscó conocer la razón por la cual los estudiantes y docentes utilizaban este medio de transporte, del cual nos dieron los siguientes resultados.

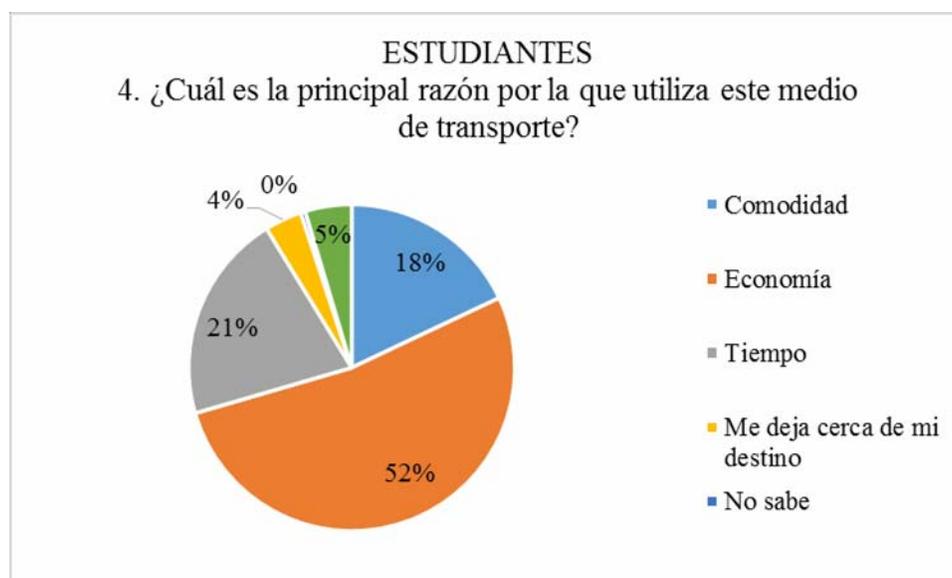


Figura 9. ¿Cuál es la principal razón por la que utiliza este medio de transporte?

Por ende, los resultados obtenidos fueron los siguientes, de los 217 estudiantes encuestado el 53% estudiantes, manifestaron que utilizan este medio de transporte por economía, siendo gran parte de estos los que se movilizan en transporte público y motocicleta, seguido de tiempo con un total de 21%, de los cuales fueron en su mayoría, estudiantes que se movilizan en motocicleta. Seguido de comodidad con un 18% de los cuales son los estudiantes que manifestaron movilizarse en carro y algunos en motocicleta, así mismo encontramos a los estudiantes que seleccionaron me deja cerca de mi destino con un 4% siendo estos estudiantes que se movilizan en transporte público, también encontramos a los que escogen otra razón con un 5% de los cuales manifiestan que viven cerca o que no tienen moto propia.

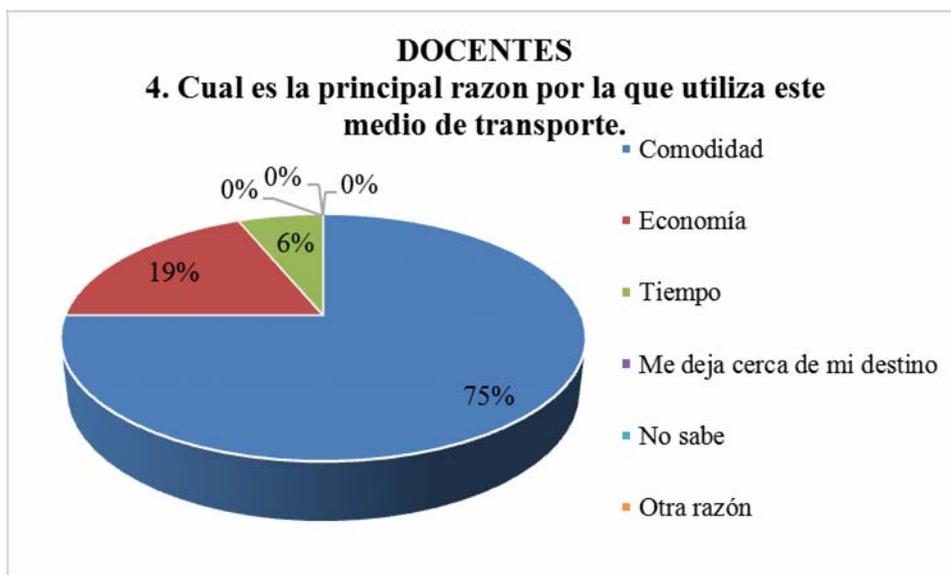


Figura 10. ¿Cuál es la principal razón por la que utiliza este medio de transporte?

Del cual manifestaron el 75% que su razón principal es la comodidad, viéndose reflejado en los profesores que se movilizan en automóvil, seguido de la economía con un 19% viendo así este vehículo como un medio vital para así ahorrarse gastos innecesarios y de igual forma con un 6% el tiempo, ya que movilizándose en motocicleta y a pie, pierden menos tiempo de acuerdo a las personas que lo hacen en automóvil.

Igualmente, se buco conocer que dificultad presentan los estudiantes y docentes de la UFPS del programa de administración de empresas, de los cuales nos manifestaron que para su movilidad presentan las siguientes dificultades.

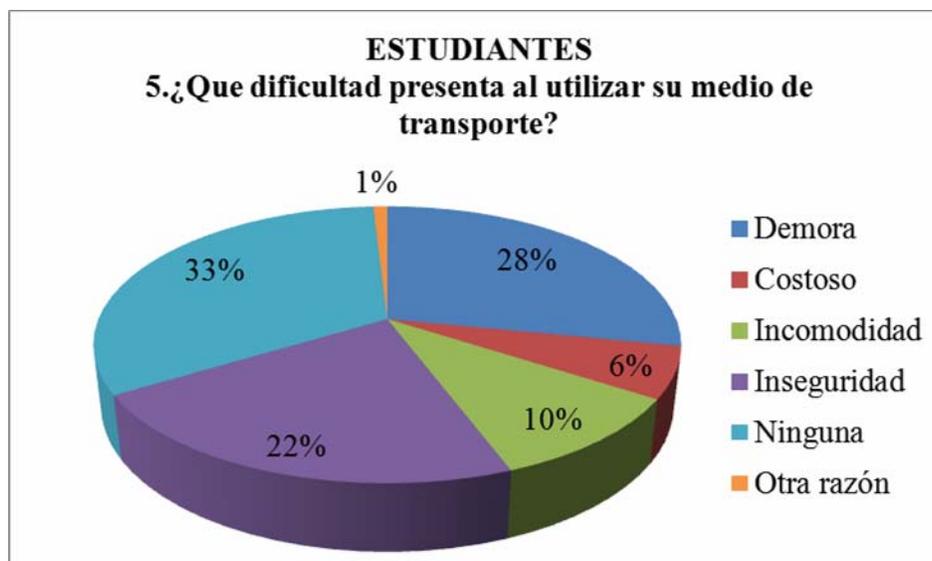


Figura 11. ¿Qué dificultad presenta al utilizar su medio de transporte?

Por consiguiente, el 33% de los estudiantes encuestados, siendo este un total de 71, escogieron que no presentan ninguna dificultad a la hora de utilizar su medio de transporte, seguido de un 28% de los cuales un total de 61 estudiantes manifestaron que es la demora al utilizar este medio de transporte como lo es el transporte público, ya que se presentan diversos trancones a la hora de movilizarse por el centro de la ciudad y los alrededores de la universidad, debido al alto flujo de vehículos de este mismo.

Seguido de la inseguridad, con un 22% siendo este un total de 48 estudiantes, esta situación se presenta por el problema social en el que se encuentra la región, según un estudio realizado por la empresa de seguridad privada (Coopvigsan, 2016) los principales lugares donde la ciudadanía se sienten más insegura son en la vía pública con un 62.5% y en el transporte público con un 48.6%. Esta información hace referencia a los resultados obtenidos anteriormente, seguido de un 10% con un total de 22 estudiantes que manifiesta incomodidad al desplazarse hacia la universidad, por otra parte manifestaron un 6% igual a 13 estudiantes el costos que tiene

movilizarse, viéndose reflejado en la situación económica que atraviesa la región y por ultimo un 1% siendo este 2 estudiantes del cual manifiesta otra razón del cual resalta el problema de parqueo y el pico y placa en la región.

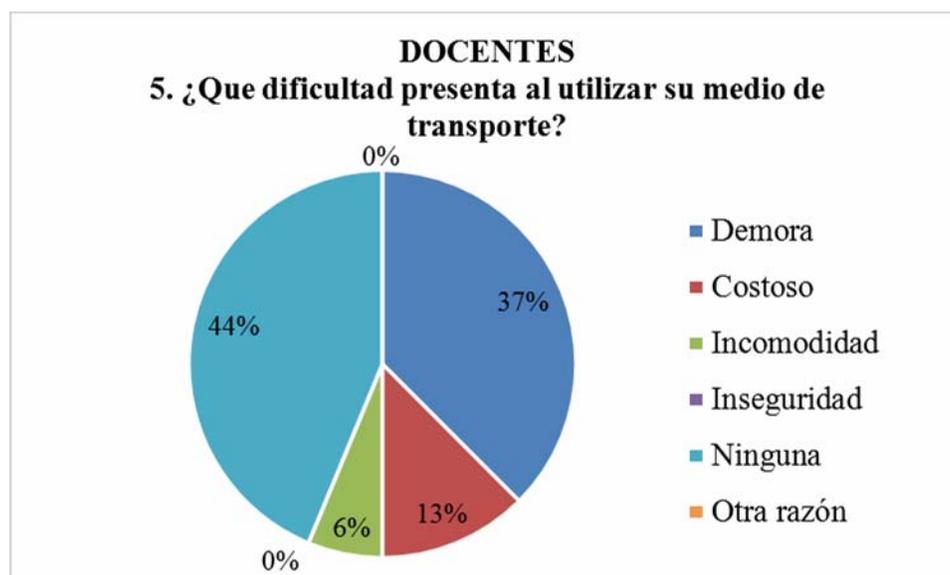


Figura 12. ¿Qué dificultad presenta al utilizar su medio de transporte?

Se evidencio, que el 44% de los profesores encuestados, manifestaron no presentan ninguna dificultad para el uso de su medio de transporte, seguido de la demora con un 37% siendo esta la dificultad más presente en los medios de transporte público y automóvil, seguido del el costos con un 13% esta dificultad se presenta en los automóviles, siendo este vehículo de uso privado y el uso constante genera costos imprevistos en el profesor, de igual forma se presenta la incomodidad con un 6%.

Por otro lado, se buscaba conocer el impacto, siendo este un impacto negativo para el medio ambiente, que generan los medios de transporte y siendo estos importantes para la movilidad de la sociedad, del cual se dieron los siguientes resultados.

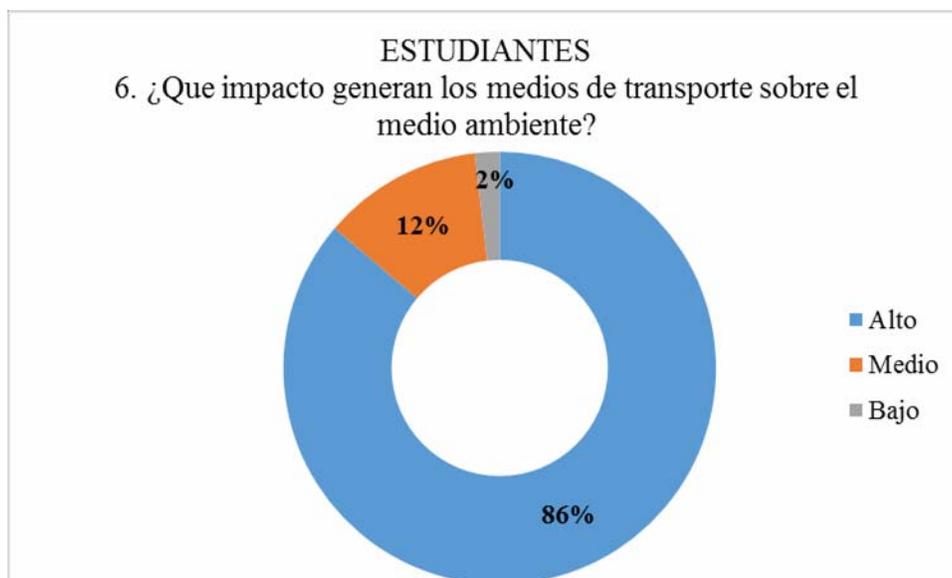


Figura 13. ¿Qué impacto generan los medios de transporte sobre el medio ambiente?

Por consiguiente, con un 86% los estudiantes creen que los medios de transporte generan un impacto alto en el medio de transporte, según Miralles (2007). El elevado volumen de desplazamientos en transporte privado y motorizado, buena parte de ellos para ir y volver del trabajo, es en gran medida el responsable del alto nivel de emisiones. Seguido de un 12% del cual creen que el impacto es medio y un 4% que creen que es bajo.

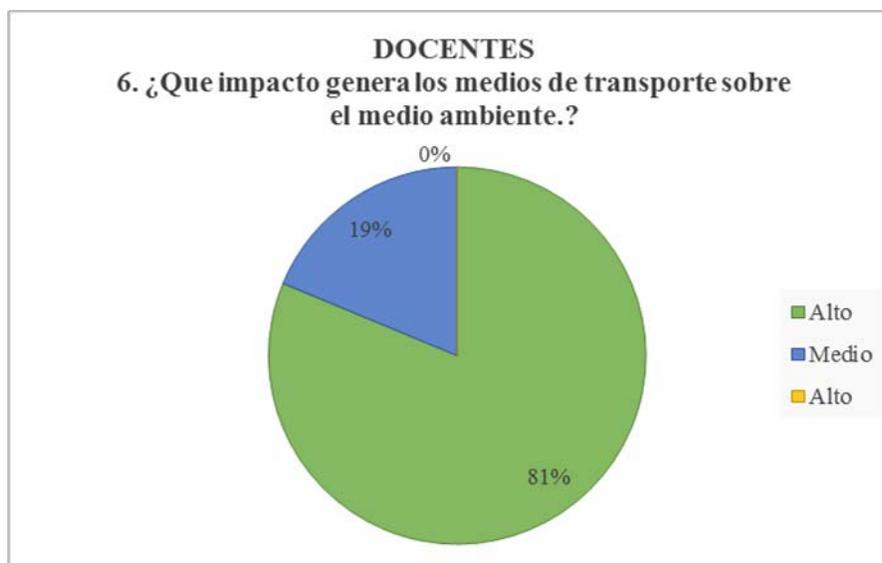


Figura 14. ¿Qué impacto generan los medios de transporte sobre el medio ambiente?

Se evidencio, que los profesores creen que el tipo de impacto que generan los vehículos es alto, con más del 80% de los profesores encuestados, seguido de un 20% que manifestaron que el impacto de los medios de transporte es medio, evidenciando así que para ellos el impacto que generan en el medio ambiente el uso de los vehículos es alto.

Por consiguiente, se les pregunto a los estudiantes y docentes que impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la institución sobre el medio ambiente, en el cual los resultados fueron.

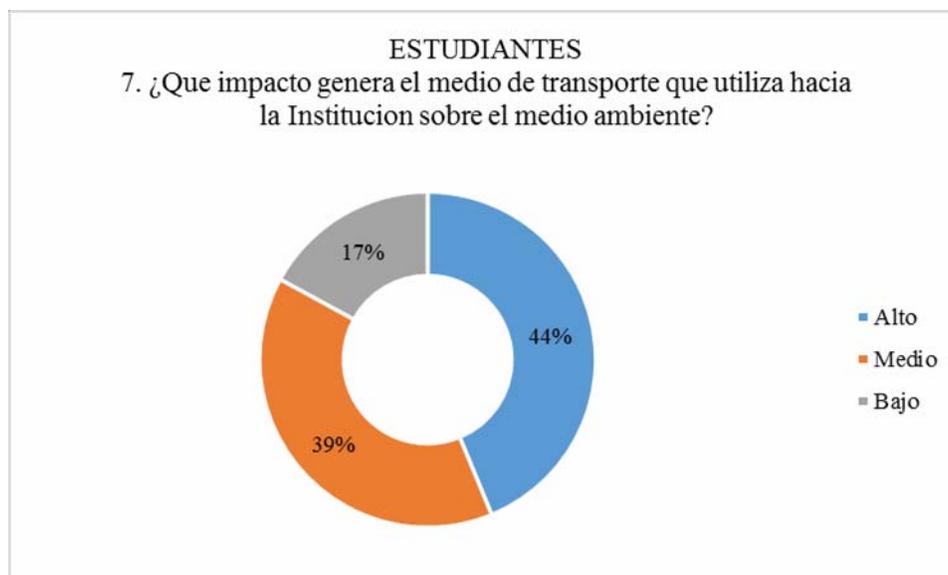


Figura 15. ¿Qué impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la Institución sobre el medio ambiente?

Siendo los resultados los siguientes, el 44% creen que el medio de transporte en el cual se moviliza genera un impacto alto, viéndose reflejado en los estudiantes que se movilizan en transporte público, seguido del 39% que manifiestan que su medio de transporte tiene medio impacto siendo los estudiantes que se movilizan en vehículos privados, seguido de un 17% que manifiesta que su vehículo tiene un impacto bajo.

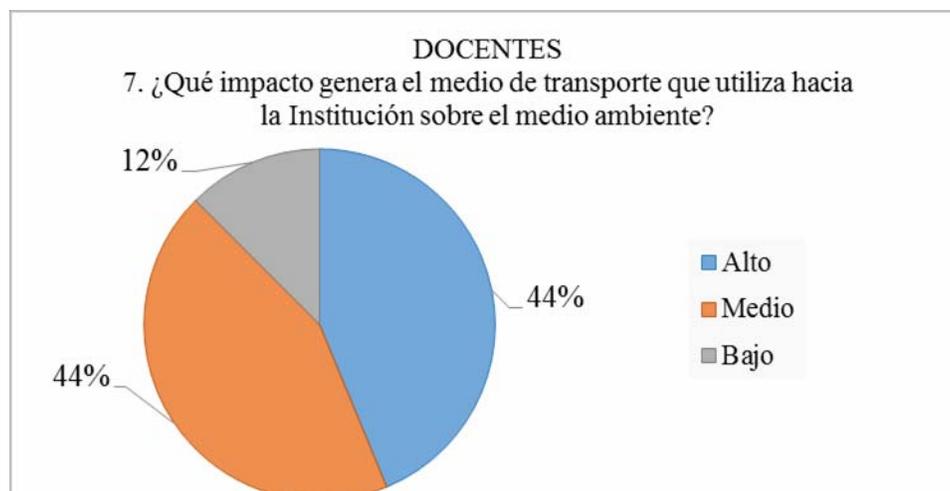


Figura 16. ¿Qué impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la Institución sobre el medio ambiente?

De acuerdo, con la gráfica 16 anterior, se evidencio que para siete profesores, el nivel de impacto que genera el medio de transporte que utiliza es alto, de igual número, lo califican como medio, por consiguiente dos profesores califican que el nivel de impacto que genera su medio de transporte es bajo.

5.1.1 Análisis del primer objetivo: Para analizar los resultados que dan respuesta al primer objetivo, se evidencia, la importancia del transporte publico como una fuente favorable para la comunidad Universitaria del PAE debido a que este medio es de gran comodidad, economia, y de facil desplazamiento. Para dar resultado al análisis y preparativo se escogieron las principales preguntas que le dan respuesta a este en donde se evidencia la importancia del transporte público en la comunidad educativa para los estudiantes del PAE en el cual los estudiantes con un 39% esogiron el transporte publico, siendo este le medio ideal, debido a por su capacidad de transporte y economia, seguido de la motocilceta, con un 35%, cabe aclarar que este valor se ve en aumento debido a que el 49% de los estudiantes de la jordana nocturna manejan este tipo de vehiculo, evidenciando la gran importancia y beneficios que otorga este vehiculo, en el cual por sus agilidad economia ayuda al usuario en su desplazo

de un punto a otro, para los docentes, el transporte principal es el automovil siendo este el principla para su desplazamiento, en el cual manifiesta que por comodida dan uso a este; de igual forma hay muy pocos estudiantes y docentes que hacen uso de medios de transporte alternativo amigables con el medio ambiente, debido a que por tiempo y distancia no son utilizados como el usos de la bicicleta y el desplazamientoa pie. Lo contrario se evidencia al aumento recreativo de la bicicleta como forma de vida saludable.

Asi mismo, su frecuencia de uso evidencia que los principales transportes para la comunidad del PAE son el transporte publico, la motocicleta y para los docentes el automovil. Evidenciando que al primero por ser un transporte de gran capacidad y economia demora mas tiempo en su desplazo ya que este hace paradas en diferentes sectores para asi poder completar su capacidad total y asi llegar a su destino final, de igual forma la movilidad de la ciudad y los diferentes trancones, hacen de este un medio de transporte necesite en promedio de 30 a 59 minutos para asi poder llegar al destino final, este medio se diferencia por su economia en el uso.

En comparacion con la motocicleta que su promedio en timpo de un lugar a otro, demora entre 5 a 29 min, siendo este medio de transporte el de menor tiempo de traslado, beneficiandose por su facilidad para eludir los diferentes trancones, este medio de transporte es uno de mayor crecimiento, llegando a estadisticas de por familia lleguen haber de 2 o mas motos, según la (ANDI, 2018).

Por otro lado se evidencia que la comunidad del PAE selecciona el medio de tranaporte a movilizarse, dependiendo de su nivel economico o por necesidad, del cual se evidencia las principales razones, siendo la economia la mas importante en los estudiantes, teniendo en cuenta la dificultad en la que se encuentra la region en la tasa de empleo, siendo la ciudad de cucuta la mas golpeada. Por otra parte los docentes escogen la comodidad, refiriendose a la facilidad de

poder transportar el material necesario para llevar a cabo sus clases, siendo el automovil el vehiculo perfecto para esto.

5.2 Determinar la Percepción Ambiental en la utilización de los Medios de Transporte, para la Generación de Responsabilidad Social Ambiental.

En el desarrollo de la investigación se buscaba determinar el nivel de percepción de los estudiantes y docentes de la Universidad Francisco de Paula Santander, del programa Administración de Empresas con base a la utilización de los medio de transporte terrestre ya que su importancia radica en el desplazo de personas o diversos cargamentos, existiendo así vehículos impulsados por fuerza humana y combustible vegetal, siendo este último un factor determinante para el problema que se genera, ya que la quema de este tipo de combustible genera CO₂ o dióxido de carbono, según la Fundacion Para la Salud Geoambiental (2013) El principal efecto que produce el CO₂ es la asfixia por desplazamiento del oxígeno, pero esto se produce por concentraciones muy altas capaces de desplazar el oxígeno y reducir su concentración.

Este tipo de problema se presenta por el usos excesivo de este tipo de vehículos que funcionan con combustible vegetal, del mismo modo se busca conocer si los estudiantes aplican la responsabilidad social ambiental, según lo establecido en la guía de responsabilidad social ISO

26000:2010 en la orientación sobre materias fundamentales de responsabilidad social, en el ítem medio ambiente, (Organización Internacional de Normalizacion, 2010).

Esos impactos están asociados al uso que la Organización realiza de los recursos, la localización de sus actividades, la generación de contaminación, residuos y los impactos de las actividades de la Organización sobre los hábitats naturales. Para reducir sus impactos ambientales, la Organizaciones deberían adoptar un enfoque integrado que considere las implicaciones directas e indirectas de

carácter económico, social de salud y ambiental de sus decisiones y actividades. (p. 45)

Esto implica, a que la Universidad debería optar por estrategias que ayuden a mitigar este tipo de contaminación producido por los vehículos usados por los estudiantes y profesores, del cual se llevó a cabo las siguientes preguntas.

Se les manifestó a los estudiantes y docentes que de acuerdo a su perspectiva, mencionaran cuál sería su transporte ideal para su movilización diaria, de las opciones de respuestas, los estudiantes marcaron las siguientes.

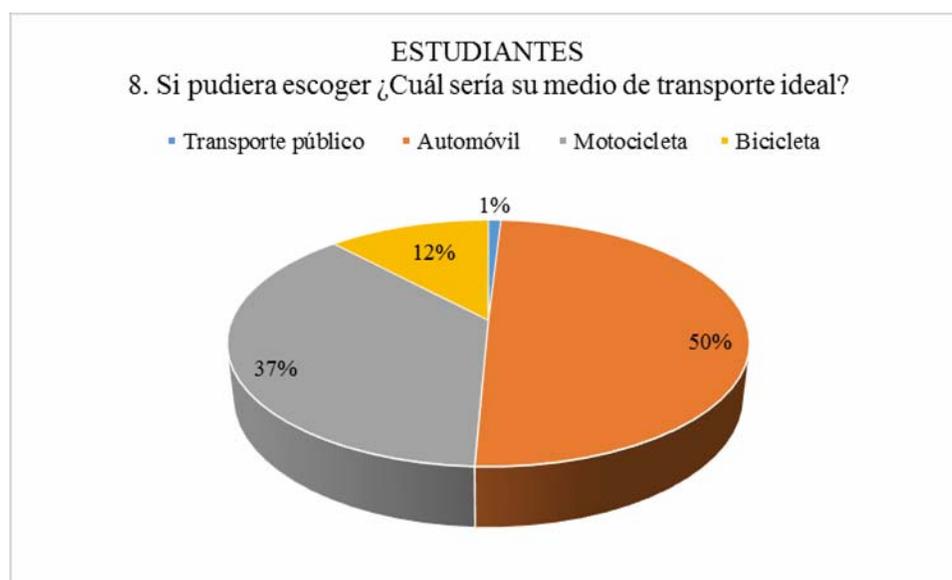


Figura 17. ¿Cuál sería su medio de transporte ideal?

Se presentaron los siguientes resultados, donde se refleja que el transporte ideal sería el automóvil con un 50% de los estudiantes encuestados, de los cuales pertenecen del primer a sexto semestre, seguido de la motocicleta con un 37%, viéndolo como un medio de transporte ágil, poco consumo y de gran ahorro, en un tercer lugar la bicicleta, siendo esta la que no contamina con un 12% y por ultimo con un 1% el transporte público, viéndose este como gran contaminador del medio ambiente.

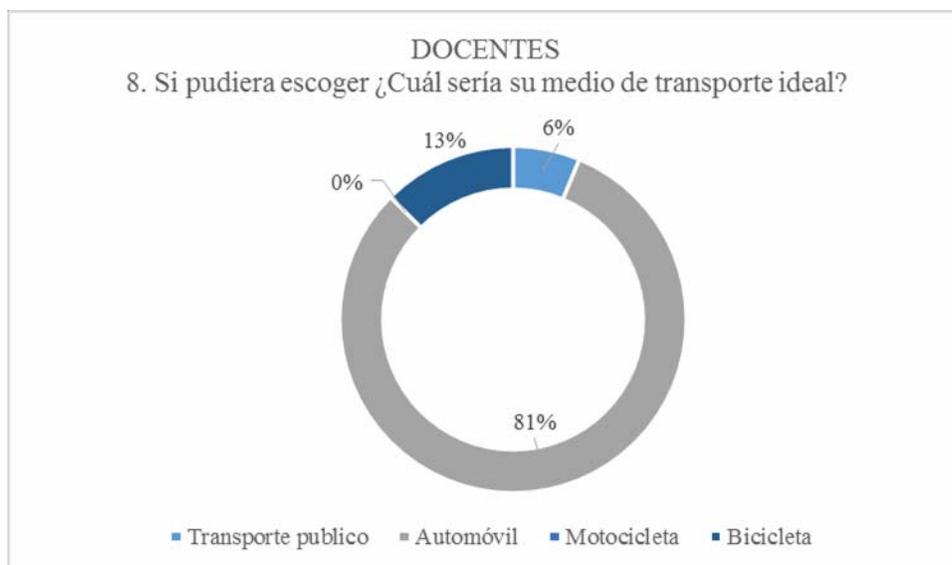


Figura 18. ¿Cuál sería su medio de transporte ideal?

Se evidencio, que para el 81% de los profesores creen que el medio de transporte ideal es el automóvil, seguido del 13% que escogieron la bicicleta como un medio ideal de transporte, el 6% eligió el transporte público.

De igual forma se les pregunto a los estudiantes y docentes de la UFPS cuál sería el medio de transporte ideal entre los principales medios que utilizan.



Figura 19. ¿Cuál cree que el medio de transporte más amigable con el medio ambiente?

Se evidencia que para la población encuestada, el medio de transporte ideal es la bicicleta, con un 64% equivalente a 139 estudiantes, teniendo en cuenta la importancia de este vehículo para mejorar la movilidad, ayudando en el bienestar y evitando el uso de transporte que necesitan el consumo de combustible para su movilidad, seguido del automóvil con un 36% equivalente a 77 estudiantes, que manifiesta que este vehículo es amigable con el medio ambiente.

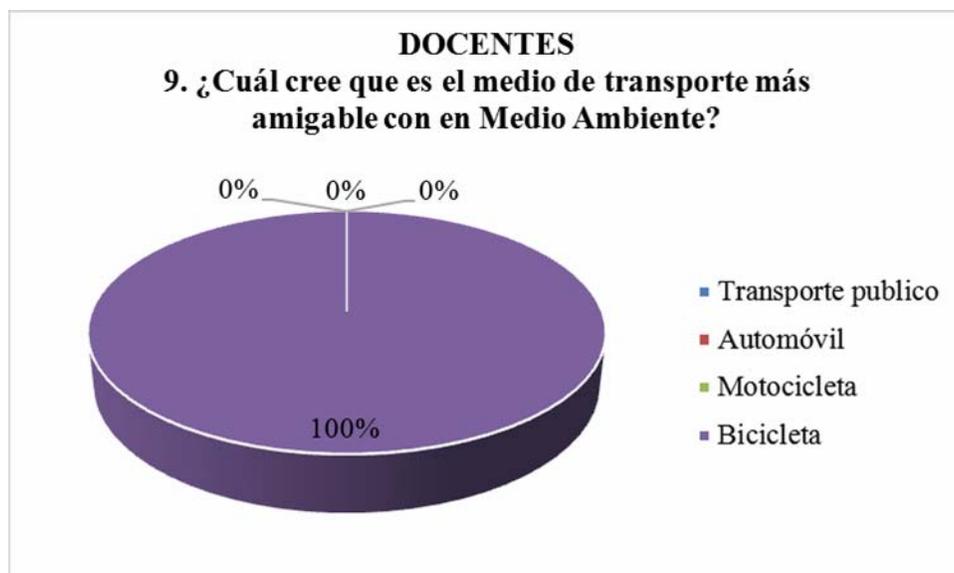


Figura 20. ¿Cuál cree que el medio de transporte más amigable con el medio ambiente?

De acuerdo a la gráfica 20, se evidencio que el 100% de los profesores encuestados manifestaron que la bicicleta es el medio de transporte amigable con el medio ambiente.

A parte de eso, se les pregunto a los estudiantes y docentes la razón por la que no utilizan la bicicleta como medio de transporte, teniendo en cuenta que este es el medio de transporte ideal según la pregunta anterior, obteniendo los siguientes resultados.

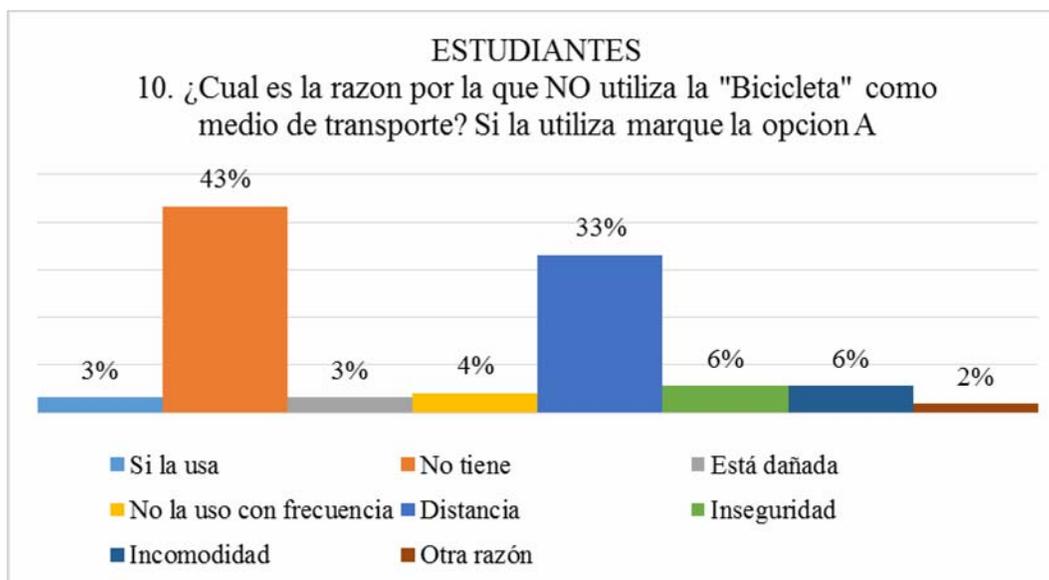


Figura 21. ¿Cuál es la razón por la que NO utiliza la "Bicicleta" como medio de transporte? Si la utiliza marque la opción A

Por ello, se evidencia que para los 217 estudiantes, 7 si utilizan la bicicleta, para 94 no tienen, evidenciado en el 43%, seguido de 7 estudiantes que manifiestan tener dañado este vehículo, con 9 estudiantes que no la utilizan con frecuencia, con 72 estudiantes reflejado en el 33% manifiesta no usarla por la distancia que los separa de su hogar hasta el centro educativo, con 12 estudiantes cada uno dicen que presentan inseguridad al desplazarse y la incomodidad. Y por último 4 estudiantes manifestaron el no usar la bicicleta ya que no se cuenta ciclo rutas para su comodidad, el no saber manejarla es otra razón.

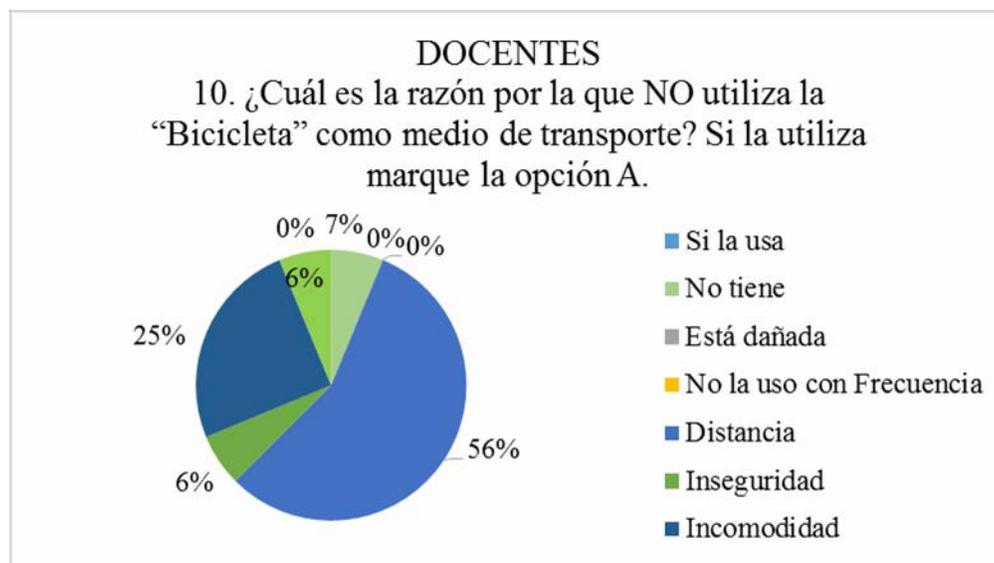


Figura 22. ¿Cuál es la razón por la que NO utiliza la "Bicicleta" como medio de transporte? Si la utiliza marque la opción A

En el cual se evidencio, que para 9 profesores no la utilizan por la distancia, de igual forma cuatro profesores manifestaron que no al utilizan por la incomodidad, un profesor manifestó que no tiene bicicleta, de igual forma por la inseguridad y por otra razón, del cual es la falta de Cicloruta para una fácil y segura movilidad de un punto a otro.

Según en la encuesta realizada por la alcaldía de Cúcuta en su programa "Cúcuta como vamos" se evidencia el poco uso de este medio de transporte, pero que su uso ha aumentado en un 4% solo en el ámbito recreativo y no como un vehículo de uso constante, se busca cambiar esta perspectiva con la construcción de 120 Kilómetros de ciclo rutas articuladas (La Opinión, 2017).

En base a la pregunta anterior, se les pregunto a los estudiantes y docentes que factor se podría mejorar para que el uso de la bicicleta fuese más frecuente.

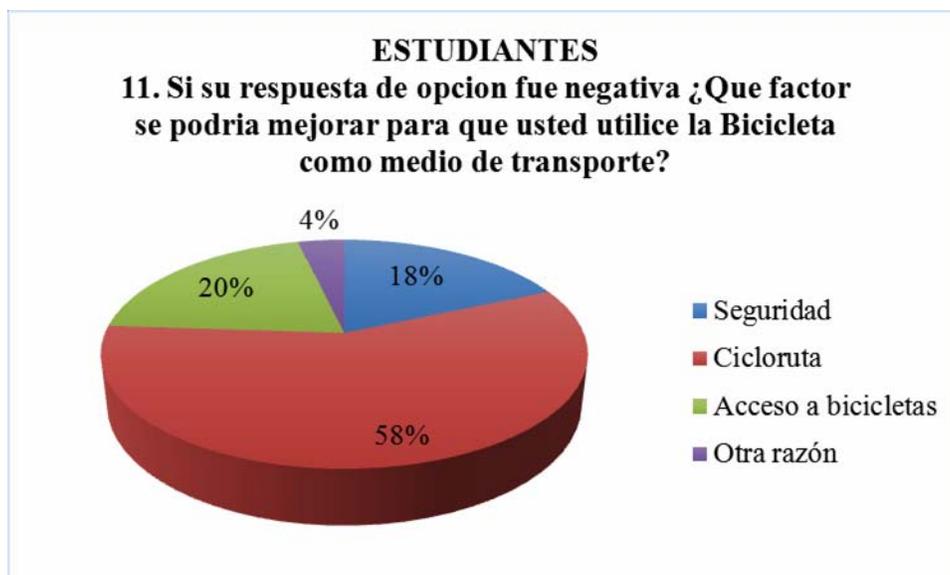


Figura 23. ¿Qué factor se podría mejorar para que usted utilice la Bicicleta como medio de transporte?

Los resultados fueron, con un 58% los estudiantes manifestaron la creación de ciclo rutas para mejorar así el uso de este vehículo, de acuerdo a esta información, en la ciudad de Cúcuta se está llevando a cabo la creación de 111 kilómetros de Cicloruta, buscando así la mejora en la movilidad y la estimulación de la sociedad en el uso de la bicicleta como medio de transporte, según Luis Ernesto Rodríguez, delegado de la sociedad de arquitectos manifestó que se está llevando a cabo un plan piloto, en el cual consiste en dos kilómetros de Cicloruta que va desde el centro comercial ventura plaza hasta la UFPS.

En segundo lugar con un 20% el acceso a la bicicleta ya que en la anterior pregunta se evidencian que la gran mayoría de los estudiantes no cuentan con este vehículo, seguido de la seguridad al momento del uso de este vehículo y por ultimo otras razón de las cuales el tiempo de desplazo de un lugar a otro es más largo, la comodidad y el aprender a manejar.

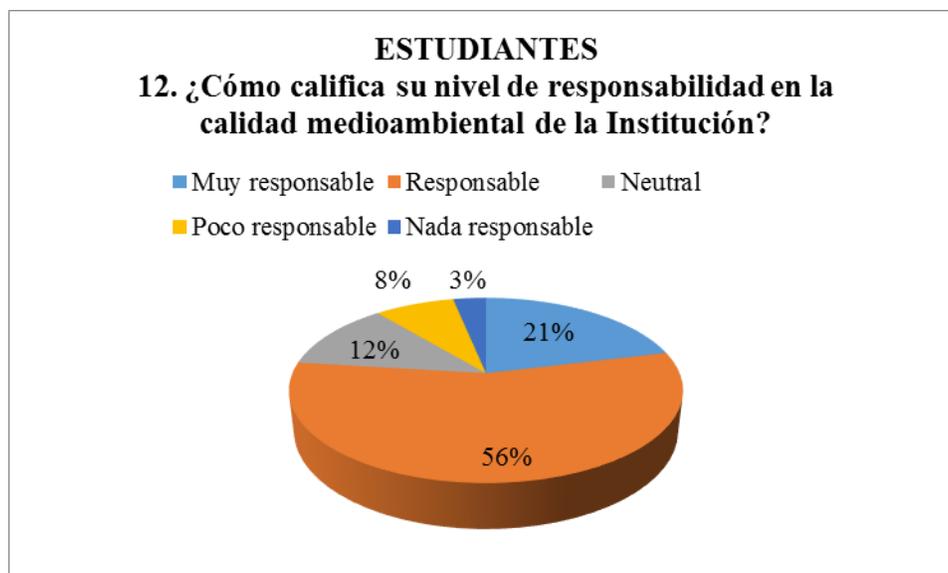


Figura 24. ¿Qué factor se podría mejorar para que usted utilice la Bicicleta como medio de transporte?

De acuerdo, a lo anterior los profesores encuestados, nueve profesores manifestaron que un factor para el uso constante es la creación de Cicloruta, seguido de cuatro profesores que manifestaron por la seguridad, así mismo dos profesores creen que el acceso a la bicicleta es un factor primordial, de igual forma un profesor manifestó otra razón del cual fue la comodidad.

Por consiguiente se quiso saber cómo califica el estudiante y docente su nivel responsabilidad en la calidad medio ambiental de la institución.

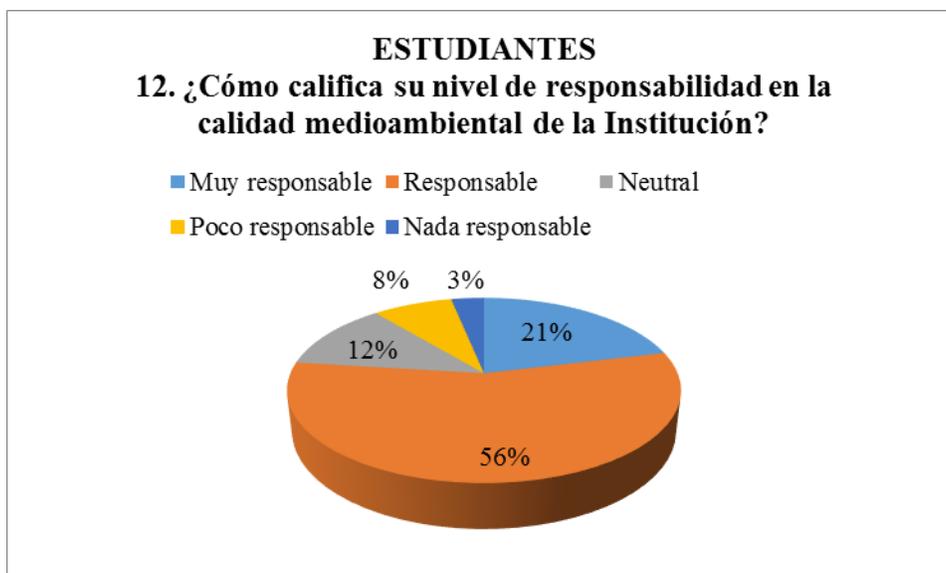


Figura 25. ¿Cómo califica su nivel de responsabilidad en la calidad medio ambiental de la Institución?

En la Figura 25 se evidencia que el 77% de los estudiantes encuestados calificaron que son muy responsables o responsables con el medio ambiente, es decir que hacen uso razonable de la energía, tienen un consumo razonable del agua, mantienen una cultura de reciclaje de residuos y transporte sostenible. En contraste con el 11% de los estudiantes que manifestaron ser poco responsables o nada responsables y el 12% que tienen una posición neutral con respecto a su nivel de responsabilidad con el medio ambiente.

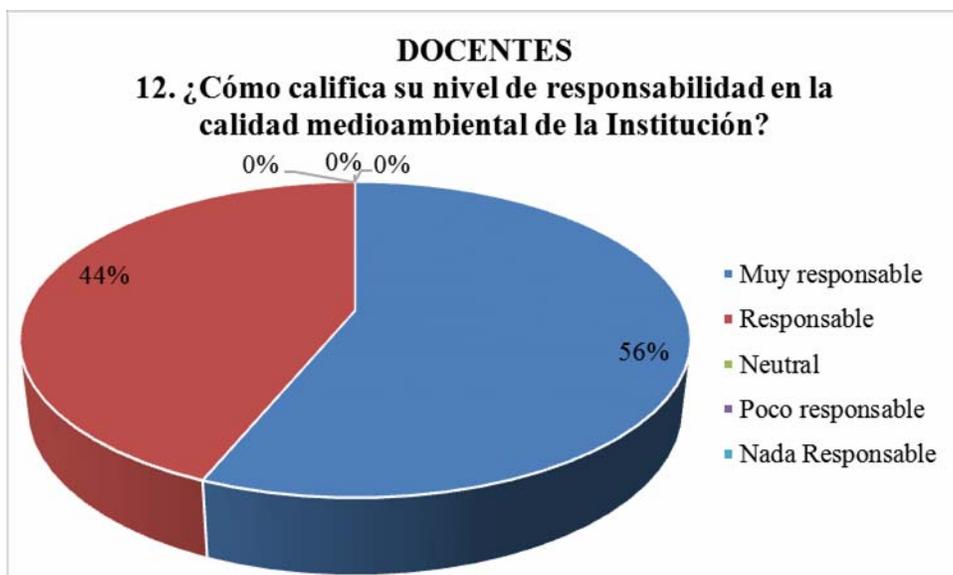


Figura 26. ¿Cómo califica su nivel de responsabilidad en la calidad medio ambiental de la Institución?

Así mismo, el 44% de los profesores encuestados manifestaron que son muy responsables y el 56% son responsables en calidad medioambiental de la Institución.

Del mismo modo, se quiso saber que problemática era más generada por los medios de transporte por medio de una escala de 1 a 3 siendo el 1 el más contaminante, en el cual se evidenciaron los siguientes resultados.

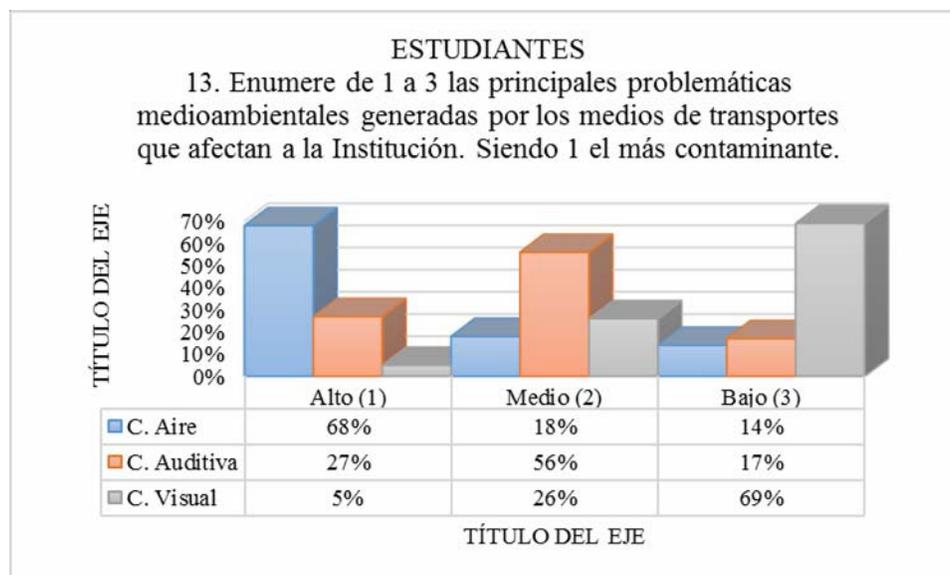


Figura 27. Enumere de 1 a 3 las principales problemáticas medio ambientales generadas por los medios de transportes, siendo 1 el más contaminante

Para 147 estudiantes marcaron como alto, manifiestan que la principal problemática que genera los medios de transporte es la contaminación del aire, siendo esta producida por la quema combustible vegetal. Es decir esta genera lo que se llama Dióxido de carbono o CO₂. Según Sanchez (2018) El dióxido de carbono procede de dos tipos de fuentes, las naturales y las antropogénicas. Entre las fuentes naturales de emisión de CO₂ están la respiración animal, procesos de fosilización, incendios forestales o erupciones volcánicas.

Entre las fuentes antropogénicas de emisión de CO₂ se encuentran los procesos industriales, quemados de residuos o desechos, quema de combustibles fósiles para obtención de energías y medios de transporte, esta última siendo de gran impacto en el medio ambiente. Esta emisión de CO₂ es la principal generadora del efecto invernadero, ya que el calor emitido por el sol es retenido por el gas produciendo así el sobrecalentamiento global, afectando así la salud de la población.

Con 121 estudiantes la contaminación auditiva es la segunda más importante, ya que esta es emitida por los fuertes sonidos emitidos por los medios de transporte y por último la contaminación visual en la cual 149 estudiantes marcaron como la menos importante.

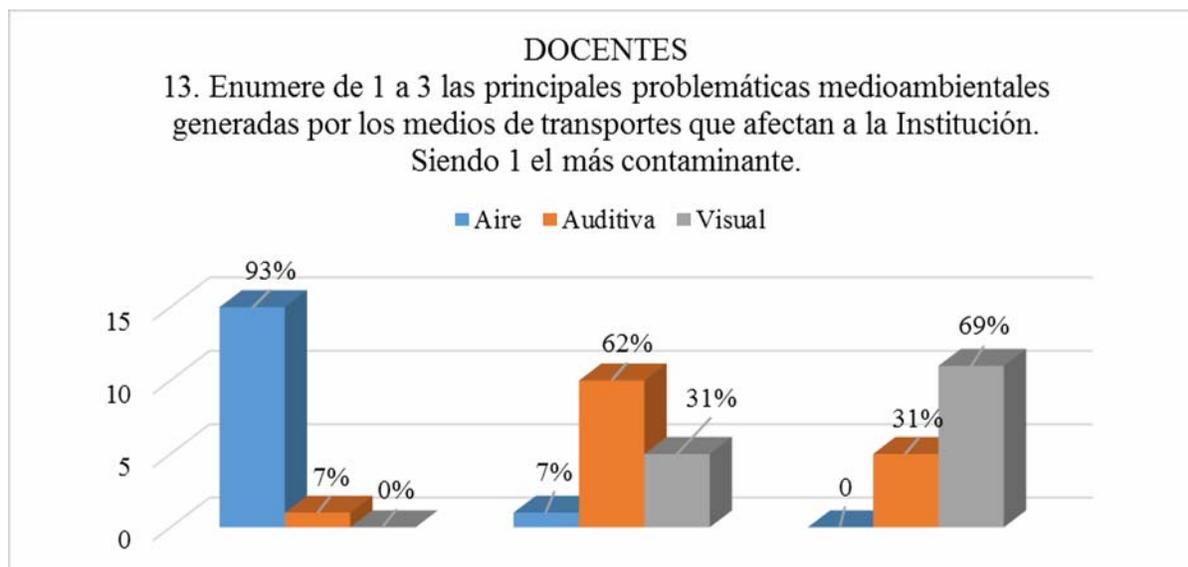


Figura 28. Enumere de 1 a 3 las principales problemáticas medio ambientales generadas por los medios de transportes, siendo 1 el más contaminante

De la anterior figura 28, se evidencia que para los profesores encuestados, la principal problemática es la contaminación del aire, seguido de la contaminación visual que rodea la Institución, y por último la contaminación auditiva.

Por consiguiente se les pregunto a los estudiantes y docentes si la contaminación generada por los medios de transporte afectaban su salud.

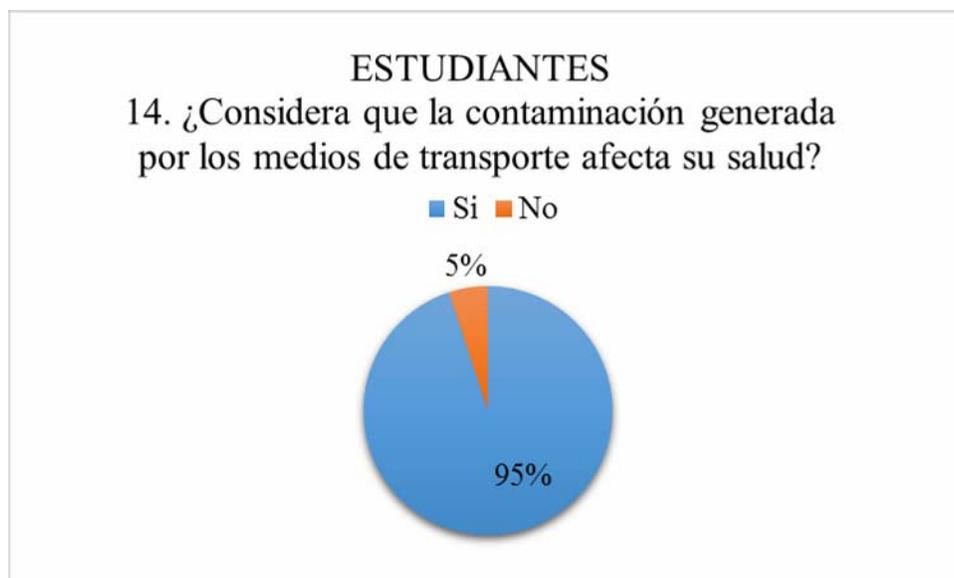


Figura 29. ¿Considera que la contaminación generada por los medios de transporte afecta su salud?

El cual manifestaron 206 estudiantes que la contaminación emitida por los medios de transporte si afecta su salud, según la OMS el hollín generado por el transporte público afecta directamente la salud de las personas ocasionando más de 3 millones de muertes, en un reporte emitido por el Diario Revista Semana (2016) los habitantes de la ciudad aspiran una cantidad considerable de partículas nocivas que penetran profundamente en sus pulmones y en el sistema cardiovascular, lo que representa un riesgo grave para la salud humana.

Esta información, es evidencia de la percepción de los estudiantes sobre su salud ante la contaminación, mientras que 11 estudiantes manifestaron que no afecta su salud.

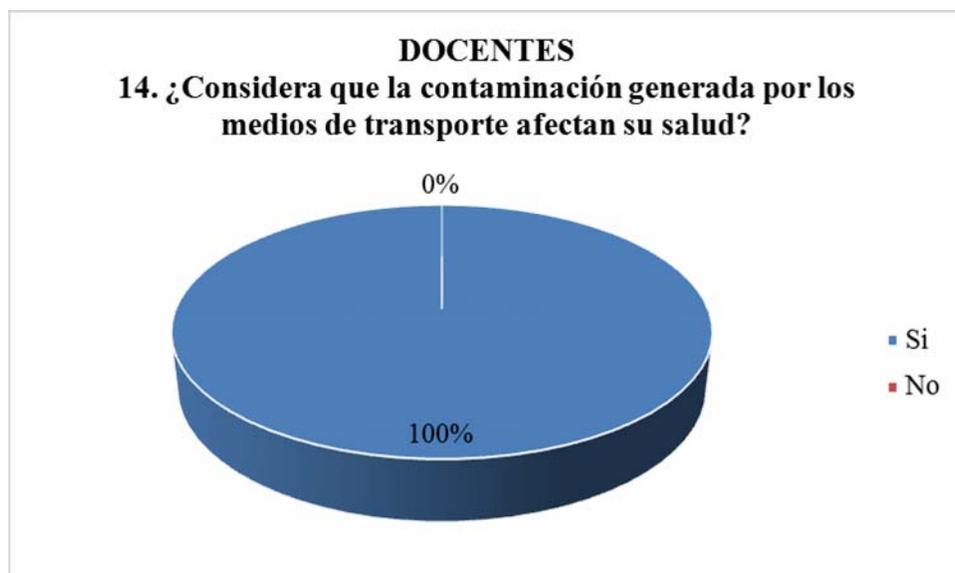


Figura 30. ¿Considera que la contaminación generada por los medios de transporte afecta su salud?

En el cual manifestaron el 100% de los profesores encuestados, que la contaminación que se genera en inmediación de la universidad si afecta su salud.

De igual forma se le manifestó a los estudiantes y docentes, si cree que la institución protege el medio ambiente, en particular el de la comunidad educativa.



Figura 31. ¿Cree que la Institución protege el medio ambiente particular de la comunidad educativa?

Por consiguiente los estudiantes manifestaron con un 63% que No, del cual hace referencia a un total de 136 estudiantes pertenecientes de la jornada nocturna y unos cuantos de la jornada diurna, manifestando la poca iniciativa de la comunidad con temas medio ambientales mientras que el 37% manifestaron que Sí. Esta información evidencia que a estudiantes de la jornada diurna.

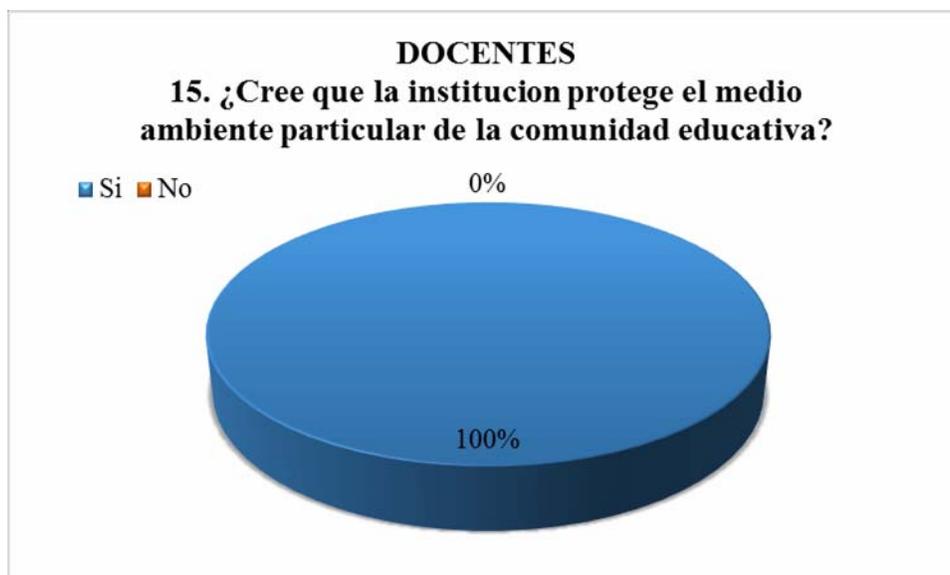


Figura 32. ¿Cree que la Institución protege el medio ambiente particular de la comunidad educativa?

Se evidencio que para los profesores, si creen que la Institución protege el ambiente de la comunidad educativa.

Toda Organización debe tener en cuenta la importancia para los grupos de interés la adecuación de espacios dignos y propicios para el desarrollo de las actividades, esto significa para la Organización en la actualidad una garantía de éxito en el desarrollo eficiente de una gestión de cambio según Ospina & Sotelo (2013). Por lo anterior, se les pregunto a los estudiantes y docentes encuestados, si el medio ambiente que perciben en la Institución es adecuada para la Comunidad Educativa, respondiendo de la siguiente manera.

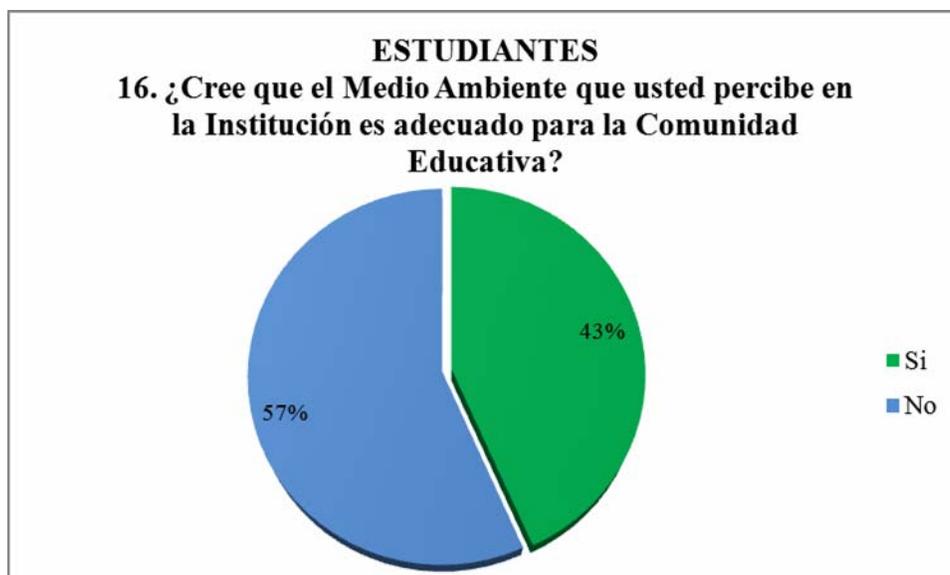


Figura 33. ¿Cree que el Medio Ambiente que usted percibe en la Institución es adecuado para la Comunidad Educativa?

Al analizar la Figura 33, se observó que la percepción por parte de los estudiantes es pareja en ambas jornadas, siendo para 94 de los estudiantes encuestados con el 43% que perciben el medio ambiente de la Institución adecuado para la Comunidad Educativa, siendo un porcentaje positivo con respecto a la pregunta 15. Sin embargo, 123 estudiantes encuestados con el 57% creen que el medio ambiente que se percibe dentro de la institución no es adecuado, es necesario recalcar que algunos de estos estudiantes manifiestan que la Institución debe tener más en cuenta la sensibilización medioambiental que a las edificaciones. Lo anterior, es un resultado a tener en cuenta por parte de la Institución, ya que dentro de la Responsabilidad Social, el impacto ambiental es uno de los indicadores principales para las organizaciones en la prevención de la contaminación medioambiental.

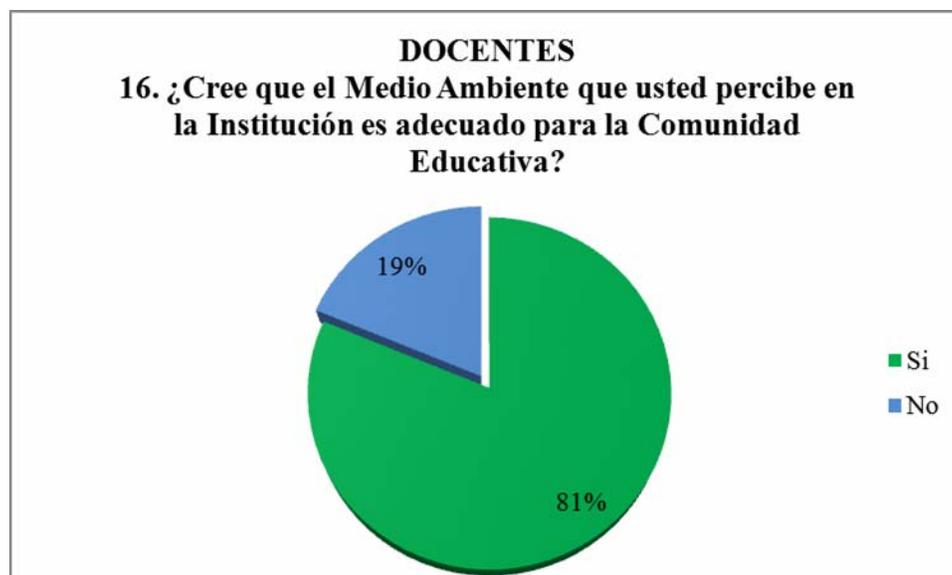


Figura 34. ¿Cree que el Medio Ambiente que usted percibe en la Institución es adecuado para la Comunidad Educativa?

Se evidencio en la Figura 34, que 13 docentes encuestados siendo el 81% creen que si es adecuado el entorno medioambiental que se perciben en la Institución, sin embargo, el 19% de los docentes encuestados dijeron que no es adecuado el medio ambiente que se percibe, manifestando que la Institución ya no cuenta con el gran número de zonas verdes que solía tener la Universidad, debido a las edificaciones realizadas en los últimos.

El crecimiento de las ventas de los diferentes vehículos en el País con respecto al año anterior es evidente con un total de 21.370 vehículos nuevos, en Cúcuta han sido matriculados durante este año 3.436 vehículos nuevos, con una variación frente al año anterior en un 21,1% (Fenalco, 2018). Debido a lo anterior, la Institución:

Pensando en el crecimiento de la Universidad Francisco de Paula Santander y analizando los espacios con que cuenta la universidad en la sede Central y teniendo en cuenta las necesidades que ya han sido cubiertas y las necesidades actuales de crecimiento de la UFPS. La Oficina de

Planeación tiene dentro de sus proyecciones construir. (p. 45)

Parqueaderos para bicicletas y motos Universidad Francisco de Paula Santander (2011) se les pregunto a los estudiantes y docentes por la adecuación del espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad.

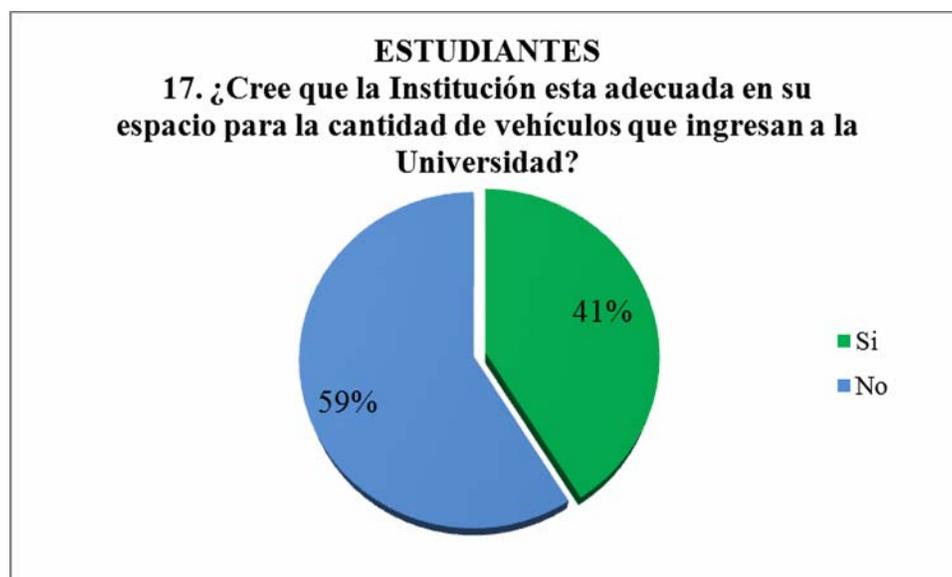


Figura 35. ¿Cree que la Institución esta adecuada en su espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad?

De acuerdo a la información obtenida, el 59% de los estudiantes encuestados, representados en 89 de la jornada diurna y 39 de la jornada nocturna, consideran que la Institución no está adecuada para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad, la gran mayoría de estos estudiantes se movilizan hacia la Universidad en motocicleta y automóvil, cabe aclarar que, los estudiantes de la jornada nocturna son quienes más eligieron esta opción, con el 64% del 100% de los estudiantes de esta jornada, evidenciando el uso constante de motocicleta y automóvil en un total de 61% en esta jornada. Mientras tanto, el 41% del total de estudiantes encuestados, manifestaron que el espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Institución si es

adecuada, representados en 67 de la jornada diurna y 22 nocturna, dado que, esta opción fue elegida en su mayoría por estudiantes de la jornada diurna, quienes se movilizan en transporte público y una minoría se desplaza a pie, siendo el 43% del 100% de los estudiantes de la jornada diurna.

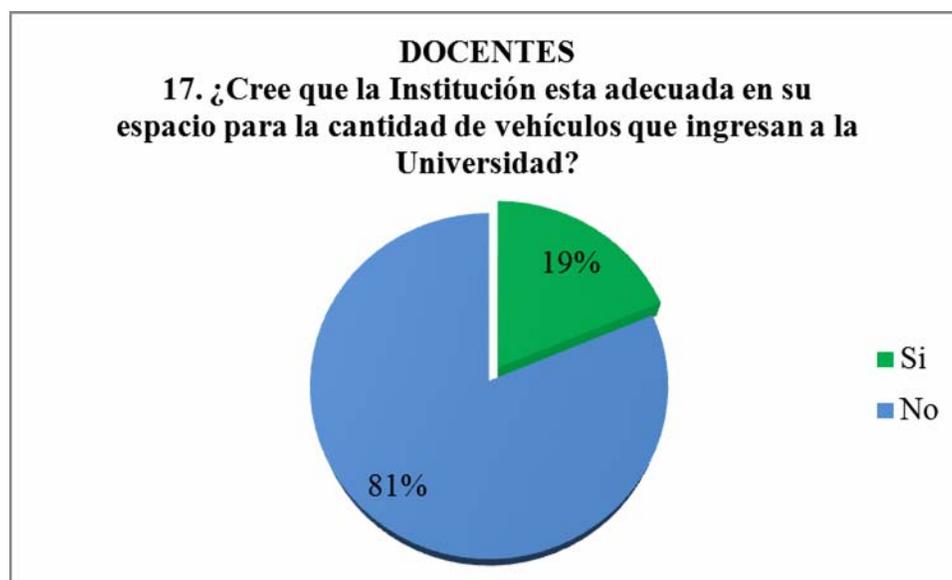


Figura 36. ¿Cree que la Institución esta adecuada en su espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad?

Con 81% representado en 13 docentes encuestados, manifestaron que la Institución no está adecuada en su espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Universidad, es necesario mencionar que el 100% de estos docentes se movilizan constantemente hacia la Universidad en automóvil particular. Por el contrario, el 19% de los docentes encuestados si creen adecuado el espacio para la cantidad de vehículos que ingresan a la Institución.

Teniendo en cuenta que las zonas verdes ayuda en la “Contribución marginal en la compensación de las emisiones antropogénicas de carbono” (Velasco & Segovia, 2018, p. 63). Se

les pregunto a los estudiantes y docentes, si consideran que en lugar de parqueaderos debe haber más zonas verdes en la Institución, de modo que, el 68% representado en 148 estudiantes encuestados, aseguraron la importancia de las zonas verdes dentro de la Institución, teniendo en cuenta, que 113 de estos estudiantes son de la jornada diurna, concluyendo la influencia en la precepción de los estudiantes el tipo de transporte que más utilizan, en este caso el transporte público. Sin embargo, el 32% restante de los estudiantes encuestados representados en 43 de la jornada diurna y 26 de la nocturna, consideran lo contrario, por lo cual se puede deducir, que son aquellos estudiantes que se movilizan hacia la Universidad generalmente en motocicletas.

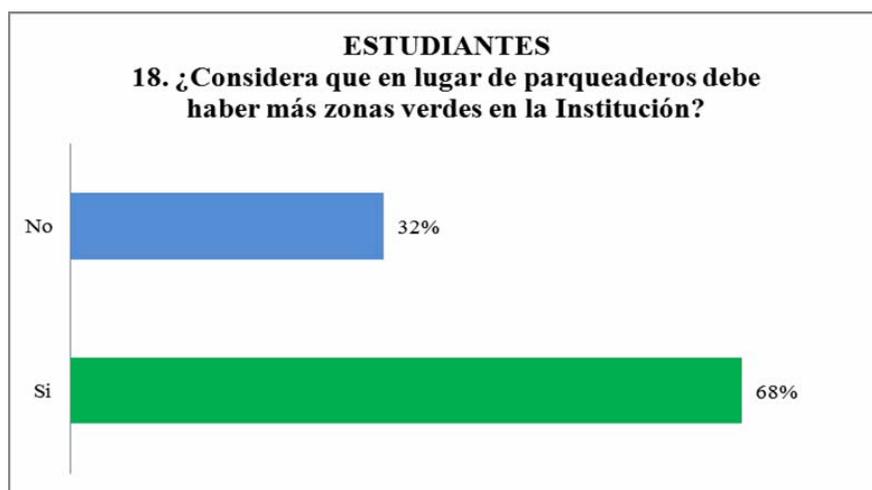


Figura 37. ¿Considera que en lugar de parqueaderos debe haber más zonas verdes en la Institución?

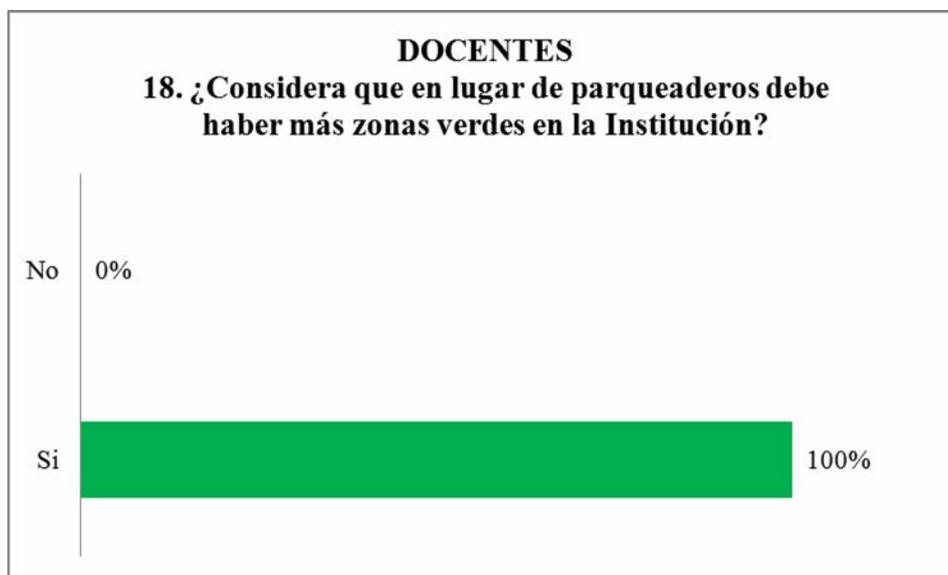


Figura 38. ¿Considera que en lugar de parqueaderos debe haber más zonas verdes en la Institución?

En la Figura 38, se evidencio que el 100% de los docentes encuestados si consideran que deben haber más zonas verdes que parqueaderos, esto refleja el compromiso de los docentes con este tipo de temas.

5.2.1 Analisis del segundo objetivo especifico: Para el análisis del segundo objetivo específico, se tuvieron en cuenta las siguientes preguntas el cual se puede ver que para la comunidad de PAE el automóvil sería el medio de transporte ideal, debido a su comodidad y mayor capacidad. Cabe resaltar que de igual forma para los profesores el automóvil sería el transporte ideal, en cual se evidencia la necesidad por la comodidad siendo esta una de las principales razones por la cual este medio de transporte sería el ideal. En contraste a esto se evidencio que para su gran mayoría la comunidad del PAE escogió la bicicleta como medio de transporte más amigable para el medio ambiente dado a su fácil acceso en la mejora de la movilidad Asimismo ayudando al bienestar y a la calidad de vida de la comunidad de igual forma

se evidencio que la mayoría de las personas encuestadas no tienen este tipo de vehículo debido a las distancias, la inseguridad o no tienen este vehículo disponible.

Pero de igual forma, ven factible el uso de este, pero para que se dé los encuestados manifestaron que se necesita más Cicloruta en la ciudad que ayude al desplazo y que se creen programas de acceso a una bicicleta para así facilitar la movilidad de esta.

A su vez, ellos creen a su vez ellos califican que su nivel de responsabilidad en calidad ambiental en la institución es responsable con más de la mitad de los encuestados siendo esto algo contradictorio debido a lo que se evidencia en la institución

Asimismo, se evidencia que para los encuestados la principal problemática medioambiental que se genera es por la contaminación del aire, esta se debe a que los vehículos llevan a cabo un proceso de combustión en el cual se ve involucrado combustible vegetal generando así gases contaminantes que perjudican la salud y bienestar de la comunidad. cabe aclarar que para la comunidad educativa la universidad no protege el medio ambiente pero al evidenciar existen diferentes programas que se llevan a cabo dentro de la institución. Evidenciando la poca participación así mismos los estudiantes de la nocturna calificaron como manifestar que en su jornada no se evidencia ninguna actividad que promueva responsabilidad social medioambiental por otro lado los docentes con un 100% manifestaron que el PAE sí protege. cabe aclarar que se llevan a cabo políticas ambientales en el cual buscan promover el cuidado de este.

5.3 Establecer el Nivel de Cumplimiento de Responsabilidad social Empresarial en la Dimensión Ambiental y Medios de Transporte, para la Generación de Responsabilidad Social Ambiental

Para el cumplimiento de este objetivo, se relacionó y comparó cada pregunta realizada a la muestra calculada de la Comunidad Educativa del Programa de Administración de Empresas, frente a lo establecido en el modelo indicadores de Responsabilidad Social Empresarial y sus dimensiones, cabe recalcar la importancia de conocer estos indicadores, ya que “Por un lado, los indicadores son útiles para la toma de decisiones en la empresa, y por otro lado, sirven para comunicar los resultados a los grupos de interés” (Strandberg, 2010, p. 89). además, el cumplimiento de estos indicadores ayudan a la transparencia y credibilidad de la Institución, teniendo en cuenta que un indicador es una herramienta para medir impactos generados por la Organización y a su vez concretar resultados, a su vez, los indicadores deben ser fiables, comparables y tener validez.

Teniendo en cuenta el Decreto de Ley 2811 de 1974 “Por el cual se dicta el código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente”, con temas importantes mencionados en el Artículo 34 como, la importancia del ambiente como patrimonio común, la defensa del medio ambiente y la participación del estado junto a los particulares en la preservación y manejo de los recursos Naturales, así mismo, la Constitución Política de Colombia, faculto a las Universidades para dar sus directrices y regirse por sus propios estatutos en el Artículo 69 (Constitución Política de Colombia, 1991) de esta manera, la Universidad Francisco de Paula Santander en la sede principal, adopto la Política Ambiental en el Artículo 029 del 2011, la cual fue preguntada a la Comunidad Educativa del Programa de Administración de Empresas ilustrada en la Figura 39 y 40.

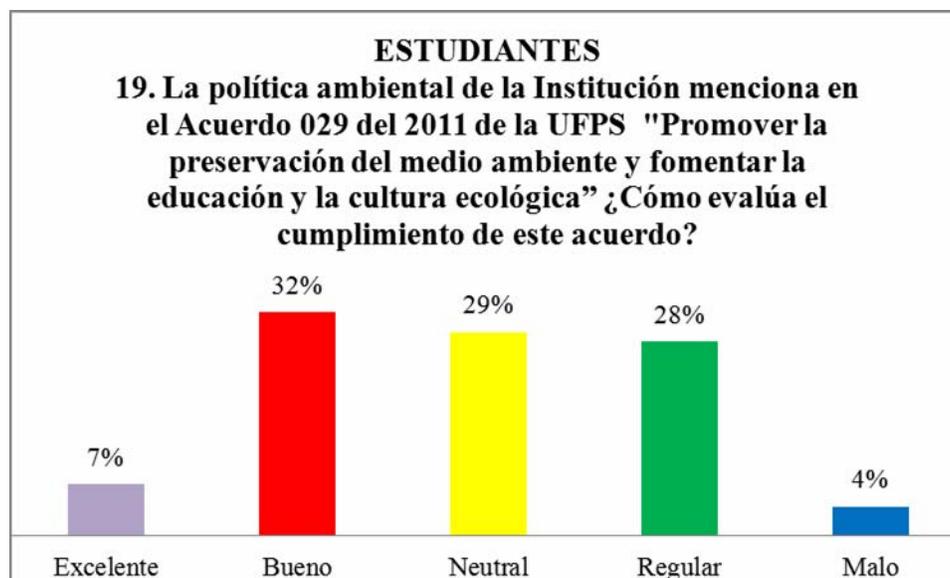


Figura 39. La política ambiental de la Institución menciona en el Acuerdo 029 del 2011 de la UFPS”

Con los resultados de la encuesta se evidenció que, 69 estudiantes encuestados de ambas jornadas y en su mayoría evalúan “Buena” esta política ambiental, representados con el 32% del total de estudiantes encuestados, más aun, el 7% consideran que el cumplimiento de esta política por parte de la Institución es “Excelente”, lo anterior es un resultado que la Institución como Organización, debe tener en cuenta el indicador del cumplimiento de la normativa legal y voluntaria, ayudando a la protección de la salud y seguridad de la comunidad, lo cual hace parte de la Dimensión Servicio. Por otro lado, el 29% de los estudiantes encuestados evalúan el cumplimiento de la política ambiental de la Institución “Neutral”, representados en 45 estudiantes de la jornada diurna y 18 nocturna, una minoría de estos estudiantes manifestaron que las actividades realizadas para la preservación del medioambiente por parte de la Universidad no son suficientes y concluyen diciendo que la Universidad se preocupa más por la Infraestructura. Por último, el 28% de los estudiantes encuestados representados en 53 de la jornada diurna y 7

estudiantes de la nocturna, evaluaron “Regular” el cumplimiento de esta política, mientras tanto, se observó que 9 estudiantes encuestados con el 4%, consideran “Malo” el cumplimiento de la política ambiental de la Institución, lo anterior refleja una falencia según la percepción de los estudiantes, en la política ambiental de la Institución, lo cual hace parte a los planes de gestión ambiental que ayuda a la mitigación y adaptación del cambio climático mencionados en la Dimensión ambiental.

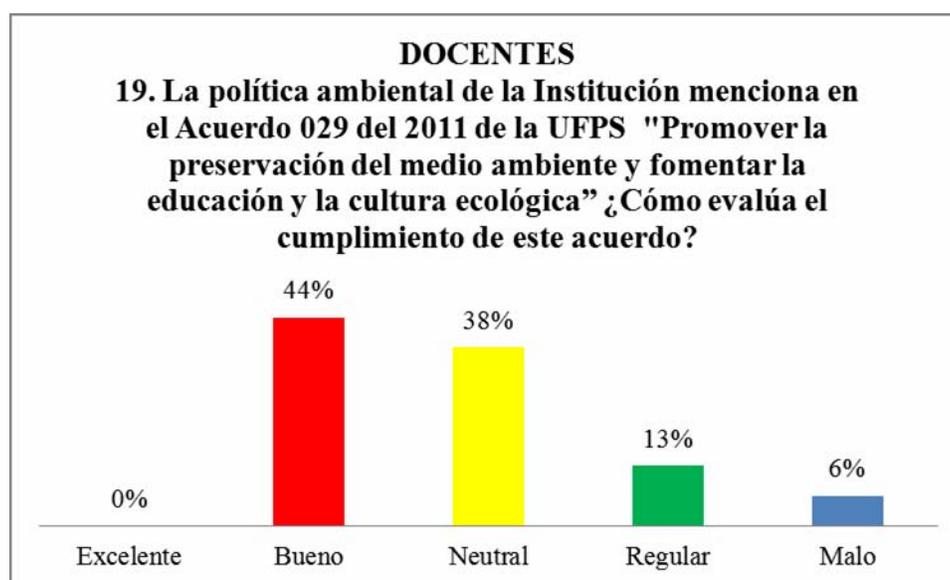


Figura 40. La política ambiental de la Institución menciona en el Acuerdo 029 del 2011 de la UFPS ¿Cómo evalúa el cumplimiento de este acuerdo?

En la Figura 40, se observó que el 44% de los docentes encuestados evalúan “Buena” esta política ambiental. También se evidencia el 38% representado en 6 docentes encuestados, evalúan el cumplimiento de la política ambiental de la Institución “Neutral”. Sin embargo, el 19% de los docentes encuestados evalúan mal el cumplimiento de esta política ambiental, representada en 13% para quienes evaluaron “Regular” el cumplimiento de esta política y 9% los docentes que manifiestan que el cumplimiento de la política ambiental por parte de la Institución

es “Malo”.

Sin embargo, la Institución mediante actividades y proyectos, ha cumplido de cierta manera con la Política Ambiental de la Institución, un claro ejemplo y con relación a esta investigación, es el Proyecto “En Bici a la U” de Enero del año 2016, el cual fue una intención del Plan de estudios de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander bajo el marco del programa “Acciones por la Paz”, dando a conocer los beneficios de este medio de transporte como la sostenibilidad, economía, salud, eficiencia y la autonomía, se debe agregar que el uso de la bicicleta como medio de transporte “Disminuye la congestión vehicular y la contaminación ambiental” (UFPS, Plan de estudios de Administración de Empresas, 2016), este proyecto de Responsabilidad Social Empresarial, empezó su funcionamiento el primer semestre del año 2017 inicialmente para la población estudiantil del Plan de estudios de Administración de Empresas. Dicho lo anterior, se les pregunto a los estudiantes el nivel de conocimiento sobre este Proyecto, ilustrado en la Figura 20;



Figura 41. ¿Cuál es su nivel de conocimiento como estudiante acerca del Proyecto "En Bici a la U"?

Los resultados de la encuesta realizada refleja, que el 47% de los estudiantes encuestados tienen un nivel de conocimiento preocupante con respecto al proyecto, siendo el 21% de quienes marcaron la opción "Muy bajo" representados en 21 de la jornada diurna y 25 estudiantes de la jornada nocturna y el 26% de los estudiantes encuestados consideran su nivel de conocimiento "Bajo". Además se pudo evidenciar que la mayoría de estos estudiantes son de la jornada nocturna, es decir, del 100% de los estudiantes de la jornada nocturna el 67% eligieron alguna de estas dos opciones, por el contrario, el 39% del 100% de los estudiantes encuestados de la jornada diurna eligieron alguna de estas dos opciones. Se debe agregar que, algunos de estos estudiantes manifestaron que hay poca información sobre estos programas y actividades por parte de la Institución, de modo que el 1 (primero) de Octubre del presente año, en la inducción y entrega de las bicicletas del proyecto:

En Bici a la U” el Coordinador del Proyecto Harnol Alexander Cáceres dijo que “la información y las convocatorias de este proyecto es para todos los estudiantes de la Universidad Francisco de Paula Santander, la cual es publicada en la página Institucional, mediante redes sociales y el correo institucional. (Caceres, 2018, p. 78)

Por otra parte, el 41% representado en 88 estudiantes encuestados de ambas jornadas, eligieron que su nivel de conocimiento es “Mediano”, considerando que son aquellos estudiantes que han escuchado algo pero no profundizan sobre este proyecto. Finalmente, tan solo 27 estudiantes encuestados con el 13% tienen un buen conocimiento sobre el proyecto, el 11% de estos estudiantes manifestaron que su nivel de conocimiento es “Alto” en su mayoría por estudiantes de la jornada diurna con 18 estudiantes, mientras tanto, el 2% de los estudiantes encuestados dicen tener un nivel de conocimiento “Muy alto”, cabe resaltar que gran parte de este 13% de estudiantes, son de aquellos que se movilizan a pie y transporte público.

En relación con Responsabilidad Social Empresarial, el Programa “En Bici a la U” hace parte de la Dimensión Ambiental, basado en el uso sostenible de los recursos, ayudando así al buen consumo de recursos y mejora de la eficiencia del mismo, funcionando por primera el primer semestre del año 2017, cumpliendo con su objetivo de “Fomentar el uso de la bicicleta entre estudiantes de Programa Administración de Empresas para desplazarse habitualmente por la ciudad, en especial, hacia la Universidad” (UFPS, Plan de estudios de Administración de Empresas, 2016), realizando las convocatorias mediante de la página Institucional y el correo institucional. Dicho lo anterior, se les pregunto a los estudiantes si ha aplicado para ser beneficiario de este Programa, ilustrado en la siguiente grafica 42.

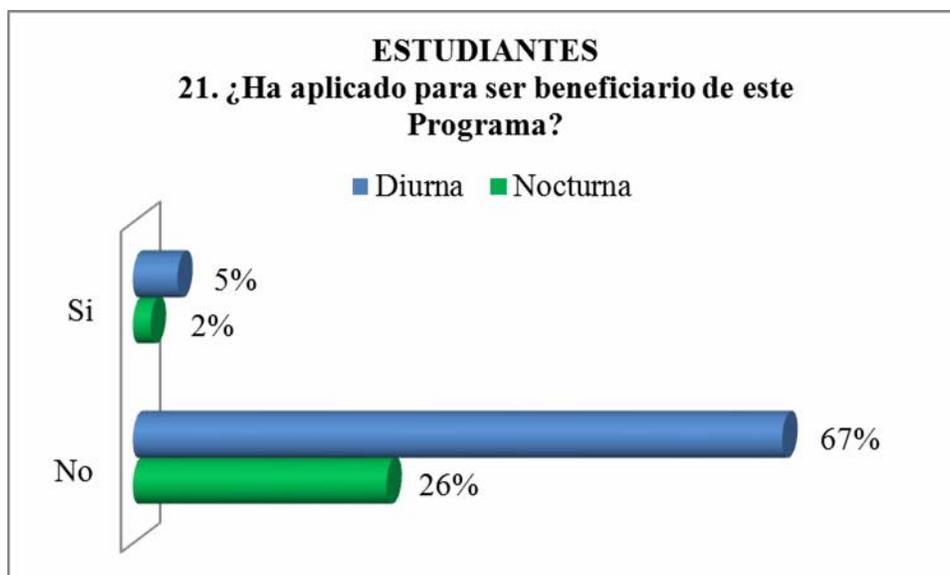


Figura 42. ¿Ha aplicado para ser beneficiario de este Programa?

Evidenciando el 93% de los estudiantes encuestados en ambas jornadas manifestaron no haber aplicado a este proyecto con un total de 203 estudiantes, esto indica la poca participación de los estudiantes, además de los 27 estudiantes que anteriormente manifestaron tener un nivel de conocimiento alto o muy alto acerca del proyecto tan solo 14 han aplicado siendo 7% del total de estudiantes encuestados, es decir del 100% de los estudiantes de Administración de Empresas que conocen del Proyecto el 52% aplican para ser beneficiarios.

Algunos de los roles de la Universidad con el Proyecto “En Bici a la U” es, mejorar las condiciones del espacio público circundante, fomentar medios de transportes más sostenibles, reducción del riesgo de accidente y mejorar la salud, es por esto que el Proyecto extiende su cobertura para todos los estudiantes de la Institución, el cual puede ser beneficiado participando en la convocatoria realizada semestralmente por la Institución y previamente la inscripción en el link publicado en la página Web de la Universidad, posteriormente se les informa mediante un correo electrónico al estudiante beneficiado del proyecto luego cumplir los requisitos necesarios.

Actualmente este proyecto beneficia a 40 estudiantes de 16 distintas carreras presencial dentro de la Institución, a quienes se les realizó la inducción e importancia del proyecto y se hace el préstamo de estas bicicletas junto el casco de seguridad y luces para algunos estudiantes, esto depende del número de beneficiario que sea, cabe resaltar que las bicicletas son utilizadas durante el semestre académico.



Figura 43. ¿Ha sido beneficiario de este Proyecto?

Teniendo en cuenta lo anterior y la importancia en la Dimensión Ambiental con respecto a la disminución de Emisiones de CO₂ y los impactos socioeconómicos en la Dimensión Social que genera este proyecto, se les pregunto a los estudiantes de ambas jornadas si han sido beneficiados de este proyecto, lo cual reflejo que tan solo 3 estudiantes de la jornada diurna con el 1% respondieron han sido beneficiado, es decir, del 100% de los estudiantes que aplican, solo el 21% son beneficiarios. Es un resultado que la Institución debe tener en cuenta y buscar la manera para que sean más estudiantes que se beneficien de este proyecto sostenible.

Una Organización es socialmente responsable, cuando realiza actividades previniendo la contaminación, ya que de esta manera ayuda en la disminución de impactos ambientales negativos para la sociedad, es por eso la importancia de la participación de los grupos de interés en dichas actividades. Dicho lo anterior, se observa que la Universidad Francisco de Paula Santander mediante su página web, su red social y correo electrónico, informan, fomentan e impulsan constantemente a la comunidad en general a participar en actividades, programas y proyectos de concientización y sensibilización en temas de salud, ambientales y sociales.

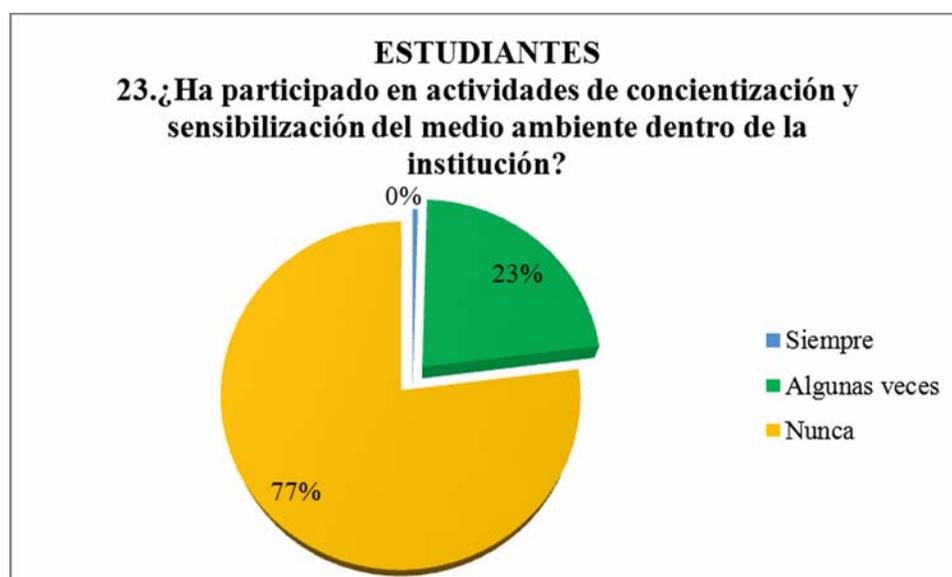


Figura 44. ¿Ha participado en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente dentro de la institución?

De acuerdo con la Figura 44, se observó que tan solo un estudiante del cuarto semestre, dice participar “Siempre” en las distintas actividades realizadas por la Institución, este estudiante pertenece a un grupo de semillero del Programa Administración de Empresas. Por otro lado, el 23% de los estudiantes encuestados manifiestan participar “Algunas veces” en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente, representados en 38 estudiantes de la

jornada diurna siendo el 24% del 100% de los estudiantes encuestados de esta jornada y 11 estudiantes de la nocturna reflejados en el 18% del 100% de estudiantes encuestados de esta jornada. Por último, están los estudiantes que expresan “Nunca” haber participado en estas actividades importantes para la comunidad educativa, siendo el 77% de los estudiantes encuestados, representados en 117 estudiantes de la jornada diurna, algunos de estos estudiantes dijeron que prefieren “irse con sus compañeros hacer trabajos que participar en estas actividades”, mientras los 50 estudiantes de la jornada nocturna manifestaron que nunca han asistido ya que la mayoría prefiere adelantar clases.

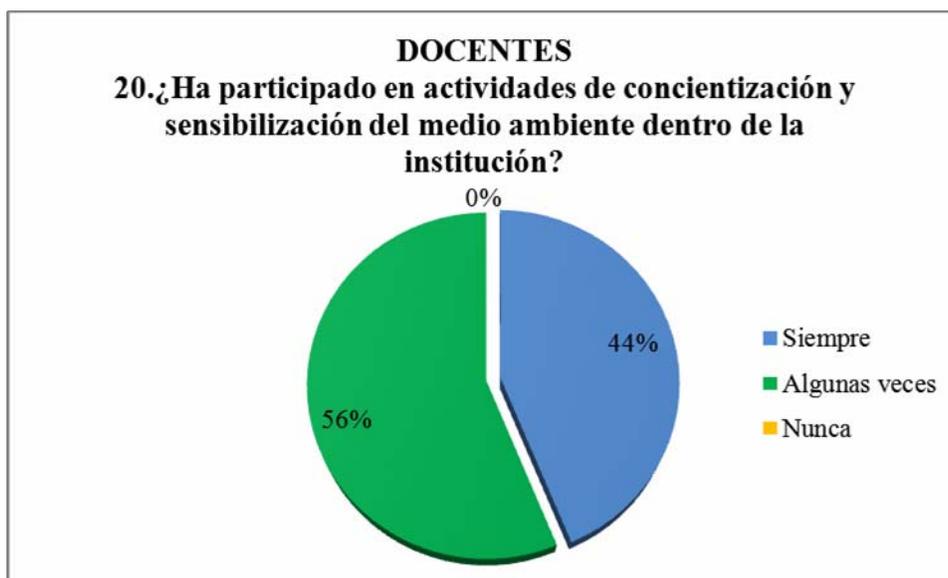


Figura 45. ¿Ha participado en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente dentro de la institución?

Se evidencio en la Figura 45, la buena participación por parte de los docentes encuestados en las actividades realizadas por la Institución de concientización y sensibilización medioambiental, en el cual, 7 docentes encuestados con el 44% aseguraron “Siempre” participar en estas actividades, por otra parte, el 56% de los docentes encuestados manifestaron participar “Algunas

veces” en dichas actividades.

Teniendo en cuenta que la Responsabilidad Social Empresarial hace parte de los valores empresariales del programa Administración de Empresas y funciones específicas del Administrador en formación, quienes están comprometidos a lograr los objetivos de la organización, procurando el menor impacto medioambiental posible y a su vez la retribución a la sociedad (Plan de estudios de Administración de Empresas UFPS, s.f.), se les pregunto a los estudiantes y docentes el concepto que más asocian con Responsabilidad Social Empresarial ilustrado en las gráficas 46 y 47 .



Figura 46. ¿Cuál de los siguientes conceptos o ideas asocia la Responsabilidad Social Empresarial?

Como se puede evidenciar, que el 68% de los estudiantes encuestados de ambas jornadas, eligieron “Cuidar el medio ambiente y el entorno donde se convive” como el concepto más adecuado con respecto a la Responsabilidad Social Empresarial, representados en 114

estudiantes de la jornada diurna siendo 53% del 100% de los estudiantes encuestados de esta jornada y 34 estudiantes de la jornada nocturna, es necesario resaltar que la mayoría de los estudiantes que eligieron esta opción cursan entre los semestres quinto y decimo. Por otra parte, el 11% de los estudiantes marcaron “Ayuda a la comunidad” , seguido del 10% de los estudiantes encuestados y en su mayoría del cuarto semestre, asocian la Responsabilidad Social Empresarial como “Mejoramiento de la imagen de la Organización”, mientras tanto 18 estudiantes encuestados representados en el 8% consideran que la Responsabilidad Social Empresarial tiene mucho que ver con “Calidad de vida”, además está el 2% de quienes eligieron “Hacerse cargo de los problemas de la sociedad” el concepto más adecuado y por ultimo 2 personas de la jornada nocturna con el 1% consideran que “Disminución de impuestos” es el concepto que más asocian con Responsabilidad Social Empresarial, estos dos alumnos son del primer semestre.



Figura 47. ¿Cuál de los siguientes conceptos o ideas asocia la Responsabilidad Social Empresarial?

Evidenciando a la mayoría de los docentes encuestados con el 88% que asocian la Responsabilidad Social Empresarial con el concepto de “Cuidar el medio ambiente y el entorno donde se convive”. Sin embargo, el 13% restante manifiestan que la idea más acorde es “Calidad de vida”.

En la Dimensión Ambiental de Responsabilidad Social Empresarial, los planes de gestión ambiental es un indicador importante que las Organizaciones públicas y privadas deben tener en cuenta en el momento de realizar el informe, que además es “Una herramienta de gestión que permite identificar y hacer frente a los desafíos actuales y futuros, y por tanto, mejorar la posición competitiva de la Organización” (Caba, Cañas, Galvez, & Saraite, 2015, p. 36). Dicho lo anterior, la Universidad Francisco de Paula Santander, cree necesario adoptar un Sistema Integrado de

Gestión que permita el mejoramiento continuo y el desarrollo eficiente, eficaz y efectivo de los procesos de la Institución, siendo este para la Institución un objetivo de calidad (Universidad Fransisco de Paula Santander, 2011). Sin embargo, se les pregunto a los estudiantes y docentes quienes son un grupo de interés importante en la gestión Institucional, si consideran la Responsabilidad Social prioridad en la gestión Institucional para la Universidad.



Figura 48. ¿Cree que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad?

Como se evidencia en la Figura 48, el 60% de los estudiantes encuestados expresan estar “Totalmente de acuerdo” con la pregunta formulada, representados en 93 estudiantes de la jornada diurna y 37 de la jornada nocturna, considerando que la mayoría de estos estudiantes cursan entre el grado sexto y decimo. Mientras tanto, 62 estudiantes con el 29% creen estar “De acuerdo” en la prioridad en la gestión Institucional. Por otra parte, el 10% de los estudiantes

encuestados eligieron la opción “Neutral”, uno de estos estudiantes dijo que la razón por la que marcaba esta opción es porque considera que la gestión Institucional es prioridad de todos. Finalmente, 3 estudiantes de la jornada diurna marcaron la opción “No estoy de acuerdo”.

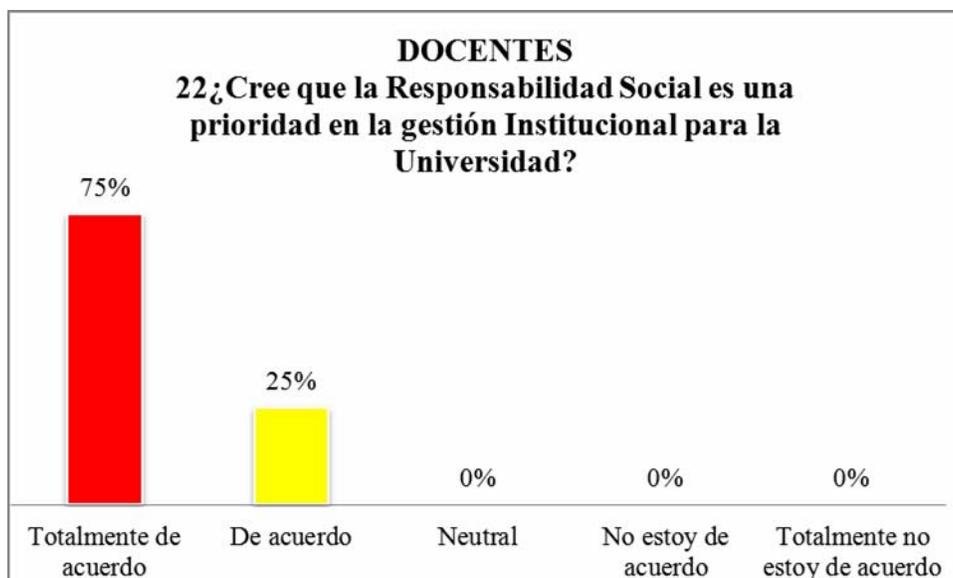


Figura 49. ¿Cree que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad?

Los resultados de la Figura 49 reflejan que, el 75% de los docentes encuestados consideran estar “Totalmente de acuerdo” en la pregunta anterior, por otra parte, el 25% eligieron estar “De acuerdo” con que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad, además, algunos docentes añadieron, que es prioridad también de la comunidad educativa.

Uno de los objetivos de la Responsabilidad Social es contribuir al Desarrollo Sostenible, siendo un desarrollo que satisface las necesidades de la comunidad y además busca el equilibrio

entre el crecimiento económico y la mejora de la calidad de vida, teniendo en cuenta la protección de los recursos naturales. Por lo cual, la Universidad Francisco de Paula Santander en la búsqueda del desarrollo sostenible de la región que menciona en la Misión Institucional, realiza sus contribuciones en aspectos sociales, ambientales y económicos mediante actividades,

programas y proyectos, cabe resaltar, que la Institución con la participación del docente e Ingeniero Agrónomo Eulalio García Vargas (Q.E.P.D), junto al Msr. John Hermógenes Suárez Gélvez como investigador del Grupo Investigación Ambiente y Vida de la Universidad Francisco de Paula Santander, hace parte del “Plan Departamental de Educación Ambiental 2016-2016”, el cual se implementa a través de programas y proyectos que promueven la identidad ambiental para la sostenibilidad del Departamento, como aporte a la construcción de territorios de paz (Castillo, Suárez, Zapata , Romero, & Suarez, 2016).

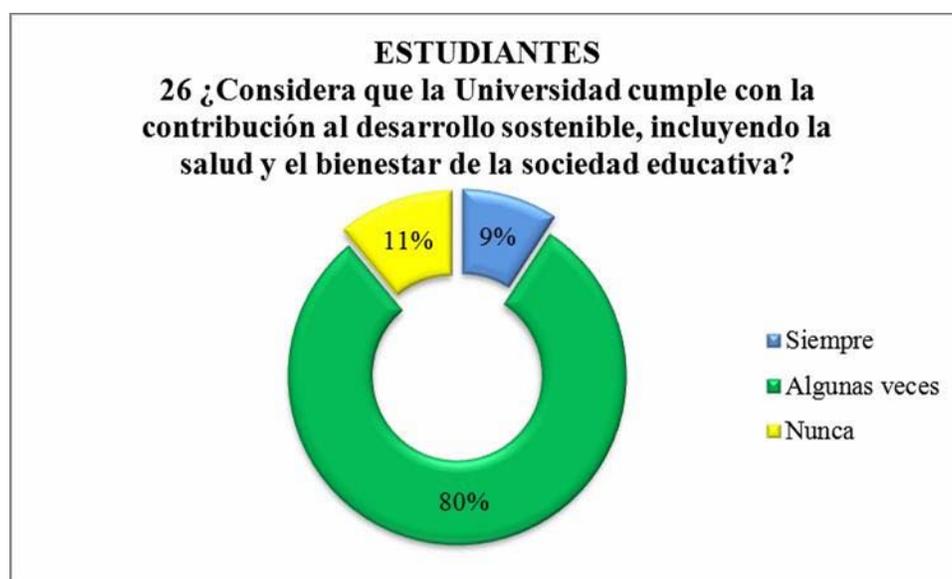


Figura 50. ¿Considera que la Universidad cumple con la contribución al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad educativa?

Como se evidencio en la Figura 50, el 80% de los estudiantes encuestados consideran que la Universidad “Algunas veces” cumple con la contribución sostenible, este porcentaje se representa en 129 estudiantes de la jornada diurna siendo el 83% del 100% de los estudiantes encuestados de esta jornada, la cual tiene mayor participación y 44 de la jornada nocturna. Por otro lado, el 11% de los estudiantes encuestados siendo la mayoría de los 3 primeros semestres, consideran que la

Institución “Nunca” contribuye al Desarrollo Sostenible para la Comunidad, esto debe a la poca información sobre los distintos programas a los estudiantes de los primeros semestres. Sin embargo, 20 estudiantes con el 9% consideran que la Universidad “Siempre” ha cumplido con la contribución del Desarrollo Sostenible en todos los aspectos, se debe agregar que la mayoría de estos estudiantes cursan en los últimos tres semestres.

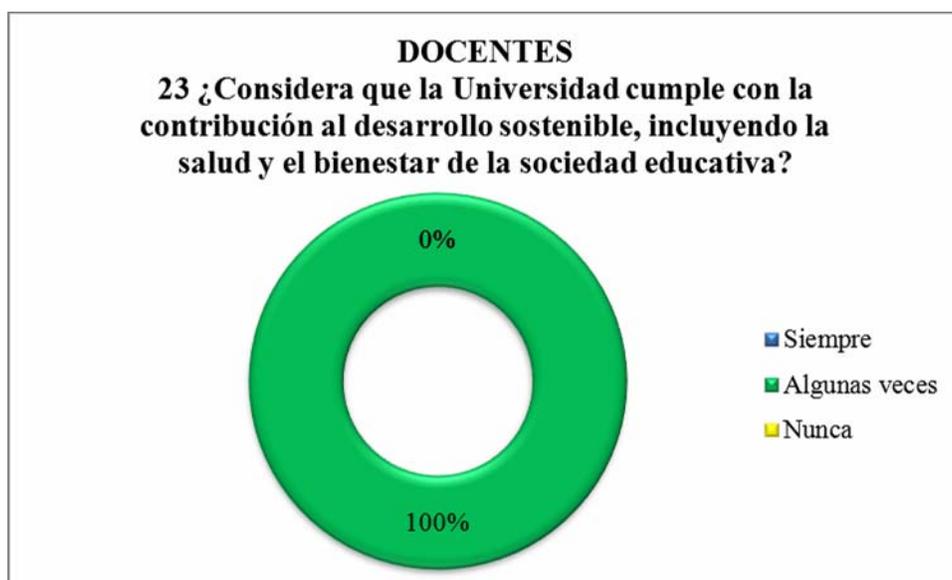


Figura 51. ¿Considera que la Universidad cumple con la contribución al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad educativa?

Se evidencia en la Figura 51 que, el 100% de los docentes encuestados aseguran que la Universidad cumple “Algunas veces” con la contribución al desarrollo sostenible en todos los aspectos.

En la Responsabilidad Social, los grupos de interés son fundamentales en el compromiso voluntario de las Organizaciones, ya que estas deben satisfacer las necesidades y asumir las expectativas de la sociedad en su desarrollo humano, de esta manera permite el crecimiento

económico, desarrollo social y el equilibrio ecológico. Por lo anterior, es importante la participación de los estudiantes como un grupo de interés significativo para la Institución, lo cual fue necesario saber la percepción de los estudiantes sobre su influencia de como la Universidad es socialmente responsable, ilustrado en la siguiente grafica 27.

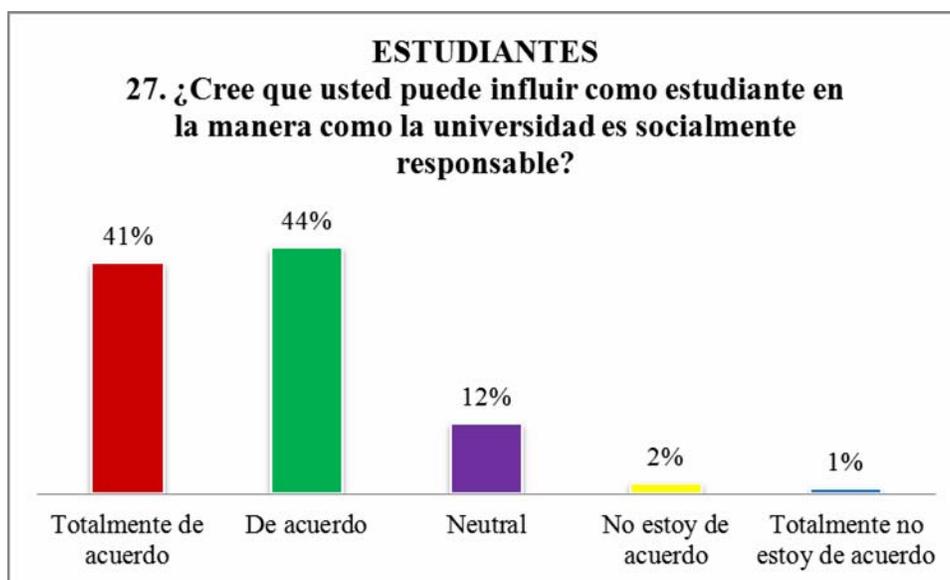


Figura 52. ¿Cree que usted puede influir como estudiante en la manera como la universidad es socialmente responsable?

Con base a los resultados obtenidos, se observa que la mayoría de los estudiantes encuestados consideran su influencia en como la Universidad es socialmente responsable, con 89 estudiantes manifestando estar “Totalmente de acuerdo” equivalente al 41% y 95 estudiantes encuestados dijeron estar “De acuerdo”, lo anterior quiere decir que la mayoría de los estudiantes son conscientes que la Responsabilidad Social es un deber de todos. En cuanto al 12% de los que marcaron “Neutral”, hace referencia a quienes consideran que es más responsabilidad por parte de la Institución que por los estudiantes. Tan solo 6 estudiantes creen que no influyen en como la Universidad es socialmente responsable, siendo 2% para los estudiantes que expresan “No estoy

de acuerdo” y tan solo el 1% aseguraron estar “Totalmente no estoy de acuerdo”.

5.3.1 Analisis del tercer objetivo específico: Se evidencia que el nivel de cumplimiento de la Instituciones es Buena, siendo socialmente responsable al realizar y cumplir con las diferentes actividades, planes, programas y proyectos que contribuyen a la contaminación medioambiental, además de adoptar la política ambiental Institucional en el acuerdo 029 del 2011 y un Sistema Integrado de Gestión de Calidad ilustrado en el mapa de procesos de la Institución siendo un plan de gestión ambiental lo cual hace parte de un indicador importante en la dimensión ambiental, sin embargo, el 77% los estudiantes ilustrado en la figura 44 manifiestan que nunca han participado de estas actividades propuestas por la Institución, es decir, los estudiantes son quienes no actúan responsablemente al no participar de dichas actividades que la Universidad da a conocer a través de los diferentes medios de comunicación, siendo un grupo de interés con mayor influencia para que la Institución sea socialmente responsable grafica 52. Por otra parte, los docentes son más participativos en dichas actividades.

5.4 Proponer Estrategias para la Generación de la Responsabilidad Social Empresarial, en la Comunidad Educativa del programa Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander

En la presente investigación, se proponen cinco estrategias de Responsabilidad Social Empresarial en la dimensión ambiental teniendo en cuenta la “Pirámide Jerárquica de la Movilidad”, con el fin de generar concientización y sensibilización en la Comunidad Educativa del programa Administración de Empresas y de esta manera mitigar la contaminación ambiental generada por el uso inadecuado de los medios de transporte, además se evidencia la posible participación de estas estrategias de movilidad sostenible del 69% de los estudiantes encuestados

y del 100% de los docentes encuestados.

Las Organizaciones mediante el diseño y la implementación de estrategias sostenibles realizan acciones de Responsabilidad Social en las diferentes Dimensiones. Para esta investigación, se observaron programas, proyectos, actividades y estrategias referentes al uso de transporte sostenible, un ejemplo claro es el “Plan Integral de Movilidad Sostenible – PIMS” en la ciudad de Bogotá y con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM , busca promover el cambio en los medios de transporte de funcionarios y contratistas, además, generar impactos ambientales positivos en la ciudad, así mismo, plantea la meta de reducir las emisiones de CO₂ y disminución en la generación de gases derivados de combustibles fósiles mediante la promoción de la movilidad peatonal, el uso de la bicicleta, el uso de transporte público y desincentivos al uso del vehículo de transporte unipersonal, según la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (2018). Mientras tanto, empresas de la ciudad de Cúcuta como Aguas Kapital, Centrales Eléctricas de Norte de Santander, Leche la Mejor, Cámara de Comercio de Cúcuta, entre otras, impulsan e incentivan la movilización en bicicletas para los trabajadores de estas empresas orientados por la Comisión de Ciclismo Urbano de Cúcuta, que además define la Bicicleta con tres objetivos distintos, el primero es el escenario deportivo, el segundo es el ciclismo urbano y por último el ciclismo por convicción. Por lo anterior y teniendo en cuenta los programas, proyectos y actividades que la Universidad Francisco de Paula Santander tiene e implementa para mitigar la contaminación ambiental, se propusieron 5 estrategias de movilidad sostenible en esta investigación, en la cual, es importante la calificación que realizó la comunidad educativa encuestada, siendo 5 la estrategia más importante e influyente.

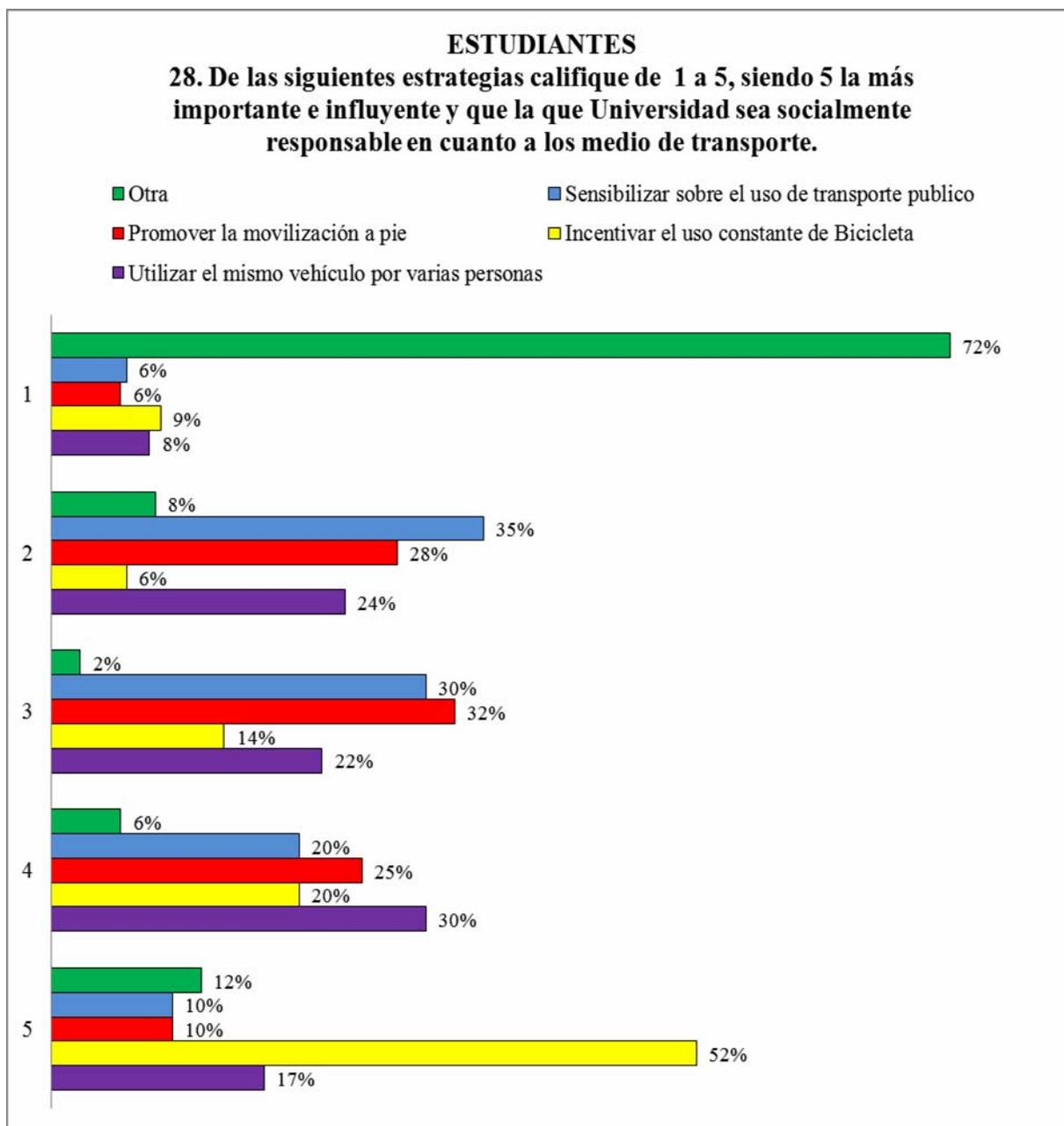


Figura 53. De las siguientes estrategias califique de 1 a 5, siendo 5 la más importante e influyente y que la que Universidad sea socialmente responsable en cuanto a los medio de transporte

En la Figura 53 se evidencia, que para el 52% de los estudiantes encuestados, por lo general aquellos que se movilizan constantemente a pie, trasporte público y motocicleta, representados en

80 de la jornada diurna y 32 estudiantes de la jornada nocturna, “Incentivar el uso constante de Bicicleta” es la estrategia más importante e influyente para la Comunidad Educativa, lo cual es una estrategia que funcionaria gracias al plan piloto de la Ciudad, que consiste en la construcción de dos kilómetros de Cicloruta la cual iniciaría en Centro Comercial Ventura Plaza por toda la “Avenida Gran Colombia” hasta la Universidad Francisco de Paula Santander, teniendo en cuenta que para el 58% de los estudiantes encuestados consideraron en la Figura “, la “Cicloruta” como el factor más importante que podría mejorar la utilización de la Bicicleta como medio de transporte.

Por otro lado, la estrategia de “Utilizar el mismo vehículo por varias personas” es considerado por el 30% de los estudiantes encuestados como la segunda estrategia más importante e influyente, representados en 45 estudiantes de la jornada diurna y 20 de la jornada nocturna, cabe resaltar que la mayoría de los estudiantes que eligieron esta opción tienen automóvil y motocicleta particular.

La “Pirámide Jerárquica de la Movilidad”, se observa al “Peatón” con la mayor prioridad, dado que es quien se encuentra más vulnerable y además es la modalidad más sostenible y menos costosa con respecto a las demás modalidades de transporte, según la Sociedad Colombiana de Arquitectos (2015). Teniendo en cuenta lo anterior, se propuso como estrategia “Promover la movilización a pie” en la comunidad educativa, obteniendo que el 32% de los estudiantes encuestados, consideran esta estrategia como la 3 más importante e influyente, representados por 52 estudiantes de la jornada diurna en su mayoría entre el primer semestre y cuarto semestre y 18 de la jornada nocturna.

Mientras tanto, el 35% de los estudiantes encuestados representados en 55 estudiantes de la jornada diurna siendo la mayoría aquellos que se movilizan en el transporte público y 20 estudiantes de la jornada nocturna que califican con dos la estrategia de “Sensibilizar sobre el uso de transporte público”.

Por último, el 72% de los estudiantes encuestados clasificaron con 1 “Otra” estrategia, es necesario aclarar que la mayoría de estos estudiantes no escribían que otra estrategia, sin embargo, 13 estudiantes expresaron como otra estrategia “Un transporte público con única ruta hacia la Universidad” lo cual es una estrategia aplicada por varias Universidades, por ejemplo, los estudiantes activos, docentes y administrativos de la Universidad de Pamplona quienes se benefician gratuitamente del “Sistema de Transporte y Movilidad Unipamplona - SIMUP” contenido actualmente con 2 Rutas (Comunicación y Prensa Universidad de Pamplona, 2018). Por otro lado, un estudiante manifestó que “Rifar motos” es una estrategia sostenible.

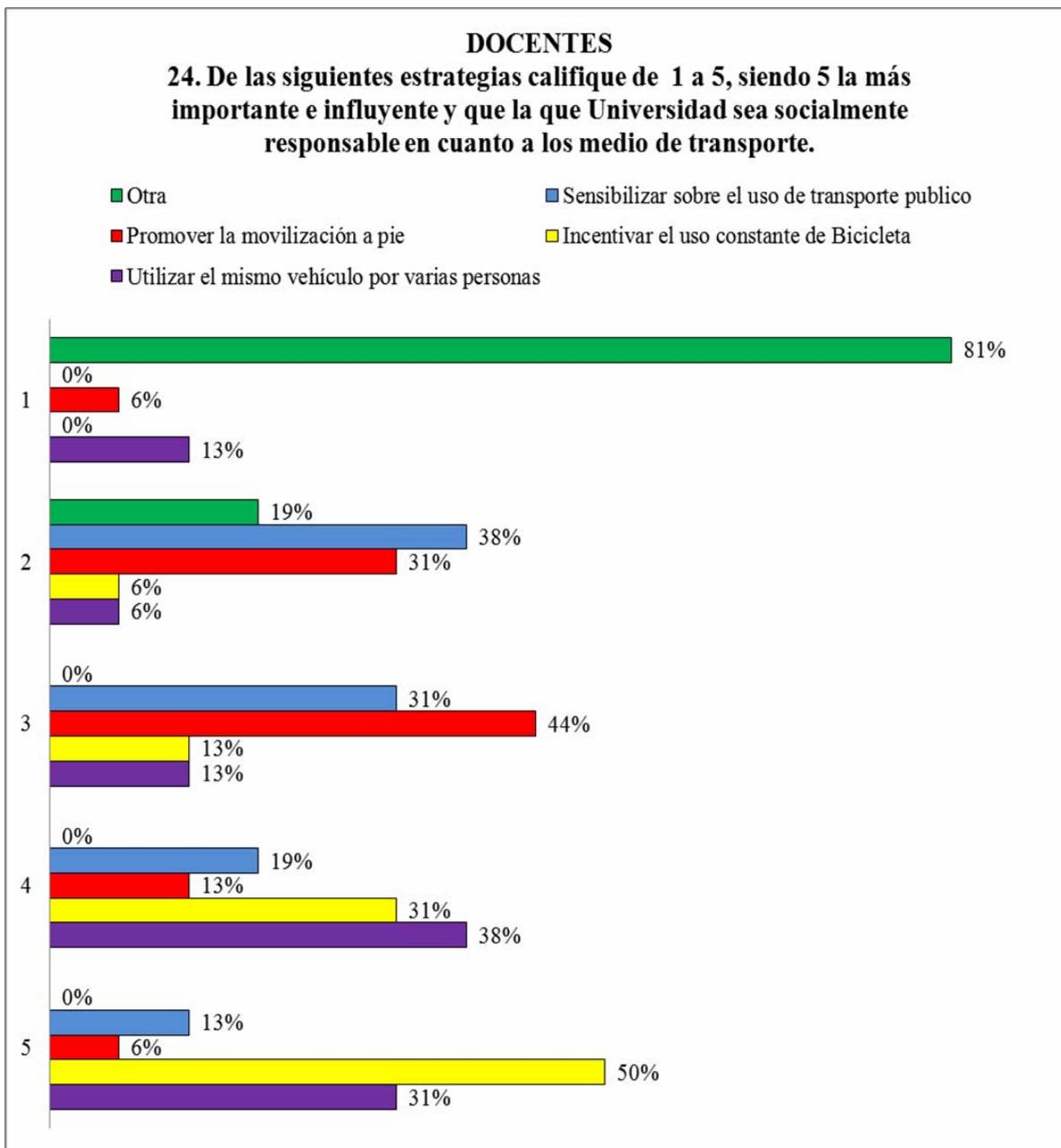


Figura 54. De las siguientes estrategias califique de 1 a 5, siendo 5 la más importante e influyente y que la que Universidad sea socialmente responsable en cuanto a los medio de transporte

Se obtuvo como resultado, que para el 50% de los docentes encuestados la estrategia más influyente e importante es “Incentivar el uso constante de Bicicleta”, teniendo en cuenta que es el

medio de transporte más amigable para el 100% de los docentes encuestados evidenciado en la Figura 20, además, es una estrategia que junto al plan piloto de la construcción de la Cicloruta por toda la “Avenida Gran Colombia, será una solución para los 9 docentes que consideran la Cicloruta es un factor a mejorar para mayor uso de la bicicleta en la comunidad educativa.

“Utilizar el mismo vehículo por varias personas” es la segunda estrategia más importante e influyente para el 38% de los docentes encuestados, teniendo en cuenta que esta estrategia será de gran ayuda, dado que la mayoría de los docentes se movilizan en automóvil particular, por otro lado, esta estrategia es impulsada por la Universidad Industrial de Santander UIS con el nombre “Comparte el auto haz amigos” mediante avisos publicitarios dentro de la Institución.

Los resultados obtenidos evidencia que, la estrategia “Promover la movilización a pie” en la comunidad educativa, es calificada con el numero 3 por el 44% de los docentes encuestados.

Por otro lado, el 38% de los docentes encuestados calificaron con dos la estrategia de “Sensibilizar sobre el uso de transporte público”, la cual fue planteada teniendo en cuenta que es el principal modo de transportarse por parte de los estudiantes, facilitando la circulación masiva con menos ocupación del espacio público que un automóvil o motocicleta particular, además al ser un medio de transporte colectivo aporta a la sostenibilidad y al mejoramiento medioambiente de la comunidad (Ruiz, 2010).

Para finalizar, se obtuvo que el 81% de los docentes encuestados clasificaron con 1 “Otra” estrategia, teniendo en cuenta que algunos de estos docentes no escribían que otra estrategia, no

obstante, un docente expreso la importancia de extender el programa “En Bici a la U” y parqueaderos de bicicletas para docentes y administrativos.

Las estrategias propuestas anteriormente, son planes de gestión ambiental que al ser implementadas generan mayor conciencia social, ayudando en la prevención y mitigación de la contaminación ambiental, además, mejora la calidad de vida de la comunidad, en aspectos como salud, social y económico, por otro lado, de esta manera la Institución contribuye a la solución de un problema público, el cual es, el uso inadecuado de los diferentes medios de transportes. Dicho esto, fue importante saber la disposición de la Comunidad Educativa en participar o aplicar a las estrategias mencionadas.



Figura 55. ¿Está dispuesto a participar o aplicar la estrategia seleccionada anteriormente, para ayudar a mitigar las problemáticas ambientales que generan los medios de transporte?

Con los resultados evidenciados en la Figura 55, el 69% de los estudiantes encuestados expresaron “Sí” estar dispuestos a participar o aplicar a estrategias para una Movilidad Sostenible, fueron 111 estudiantes de la jornada diurna y 39 de la jornada nocturna quienes añadieron la importancia de la participación de toda la comunidad en este tipo de estrategias. En cuanto al 24% que marcaron “No sabe / No responde”, algunos de los estudiantes encuestados de

la jornada nocturna manifestaron que esta tipo de estrategias son aplicadas y socializadas generalmente para los estudiantes de la jornada diurna. Sin embargo, 10 estudiantes de la jornada diurna y 4 de la jornada nocturna con el 7%, dicen “No” estar dispuestos a participar en estas estrategias propuestas.

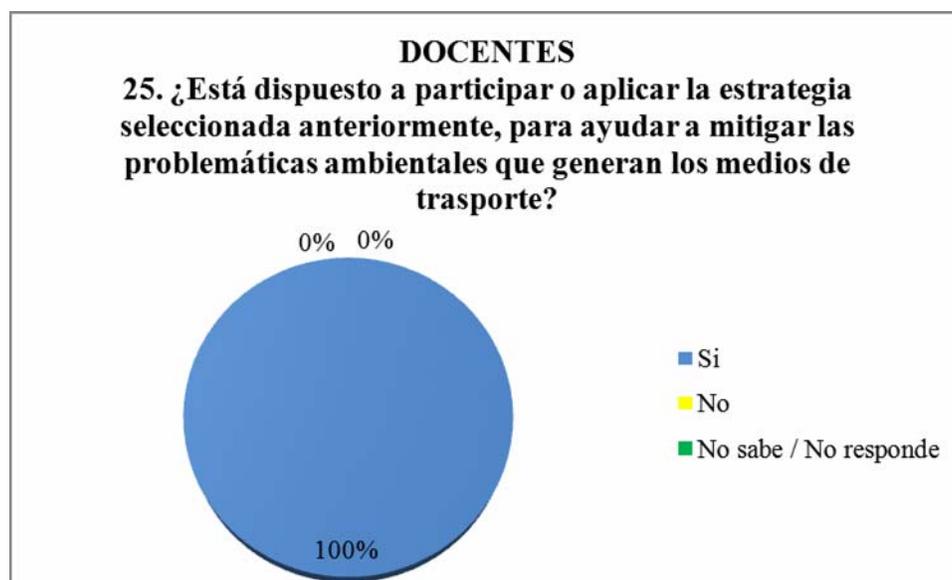


Figura 56. ¿Está dispuesto a participar o aplicar la estrategia seleccionada anteriormente, para ayudar a mitigar las problemáticas ambientales que generan los medios de transporte?

Los resultados de la Figura 56 refleja la disposición del 100% de los docentes encuestados a participar o aplicar a las estrategias de movilidad sostenible propuestas en esta investigación.

5.4.1 Analisis del cuarto objetivo específico: Para la elaboración de las siguientes estrategias se tuvo en cuenta la importancia de estar bajo indicadores de sostenibilidad realizando acciones de Responsabilidad Social en las diferentes dimensiones, lo cual son claros y coherentes con los objetivos Institucionales y además de existir la voluntad de los diferentes grupos de interés de cambiar las actuaciones insostenibles ilustrado en la gráfica 55 y 56.

Incentivar el uso constante de la Bicicleta; Dado los resultados obtenidos anteriormente, esta es la estrategia que la Comunidad Educativa encuestada considera más importante e influyente, además, se obtuvo que este medio sea considerado el más amigable con el medio ambiente. Esta estrategia con el nombre “Utiliza la Bicicleta, el medioambiente y tú lo necesitas” se podrá llevar a cabo gracias a la construcción de los dos kilómetros de Cicloruta, iniciando en el Centro Comercial Ventura Plaza por toda la “Avenida Gran Colombia” hasta la Universidad Francisco de Paula Santander, también mediante charlas por parte de la Comisión de Ciclismo Urbano de Cúcuta sobre los diferentes beneficios del uso de la bicicleta, además, realizar diferentes campañas y actividades sostenibles impulsado por la Institución a través de los diferentes medios de comunicación.

Utilizar el mismo vehículo por varias personas; Esta estrategia tendrá el nombre de “Comparte el auto, es un beneficio para todos”, la Institución podrá fomentar e impulsar mediante los distintos medios de comunicación como; correo institucional, redes sociales y la pagina institucional, además, mediante pendones y charlas sobre los beneficios de esta estrategia, la cual es implementada por distintas Organizaciones y Universidades.

Promover la movilización a pie; La caminata es el medio de movilización más económico y sostenible, es por esto que se propuso esta estrategia “Cada paso que das es una huella sostenible”, la cual es dirigida principalmente para la comunidad que habitan cerca de la Institución y transita en otro medio de transporte, la Institución la podrá llevar a cabo, fomentando e impulsando esta modalidad mediante sus diferentes medios de comunicación como; correo institucional, redes sociales y la pagina institucional, además de charlas sobre los beneficios de esta estrategia.

Sensibilizar sobre el uso de transporte público; Esta estrategia llamada “Transporte para todos, beneficia a todos”, se propone teniendo en cuenta la importancia del transporte público como un medio que facilita la circulación masiva, ocupando menos espacio con respecto al vehículo particular transportando el mismo número de personas y además por ser colectivo aporta a la sostenibilidad y al mejoramiento medioambiente de la comunidad. Se llevara a cabo por medio de charlas de sensibilización del transporte público y los beneficios que conllevan, además la Institución mediante sus diferentes medios de comunicación como; correo institucional, redes sociales y la página institucional informara la importancia del transporte público.

Un transporte público con única ruta hacia la Universidad; Esta última estrategia es propuesta por varios estudiantes que manifiesta la importancia de un transporte colectivo con ruta Universitarias con el nombre “Ruta UFPS”, se podrá llevar a cabo mediante la utilización adecuada de los buses que dispone la Institución y a través de convenios entre la Universidad con empresas de transporte público para tener acceso a un transporte Universitario.

6. Conclusiones

La investigación anterior permitió realizar un análisis de los medios de transporte utilizados en la Comunidad Educativa del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander, para proponer estrategias de Responsabilidad Social Empresarial en la dimensión ambiental.

Como resultado del proceso de investigación, surgieron una serie de aspectos significativos plasmados a continuación:

Fue posible conocer los medios de transporte más utilizados por la comunidad educativa, las principales razones para su uso y el impacto negativo que genera cada medio de transporte en el medio ambiente. Por otra parte, se pudo determinar la percepción que los estudiantes y docentes tienen sobre la utilización los medios de transporte con respecto a lo ambiental, social e institucional. Así mismo, se estableció que el nivel de cumplimiento de la Institución es adecuada, teniendo en cuenta la percepción de la comunidad encuestada y lo que la norma establece, es necesario agregar, que la participación de los estudiantes de la jornada nocturna es baja con respecto a los estudiantes de la jornada diurna en actividades, programas y proyectos de la Institución. Finalmente, se evidencio que la comunidad educativa está dispuesta a participar en las estrategias propuestas en esta investigación, por lo cual es necesaria su aplicación para la mejora continua del entorno Institucional y la generación de Responsabilidad Social.

Referencias Bibliográficas

- Alcaldía de Bogotá. (1993). Información Institucional. Recuperado de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co>
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI. (2018). ANDI. Fenalco registro de motocicletas. Recuperado de: <http://www.andi.com.co/Home/Noticia/1108-fenalco-y-andi-registro-de-motocicletas>
- Avila, N. (2014). Principales normas ambientales colombianas. Bogotá: Ediciones EAN.
- Becerra, D. (2016). Administración pública. Recuperado de;
http://administracion.ufps.edu.co/public/files/pdfs/proyecto_enbici_ufps.pdf
- Benavides, A. (2014). Movilidad Bogotá. Recuperado de:
http://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/programas-estrategicos-empresarialesmovilidad-urbana-sostenible---peemus-web_34373.pdf
- Bermúdez, M. (2010). Contaminación y turismo sostenible. Recuperado de; <http://galeon.com/>
<http://galeon.com/>
- Bouzas, V. (2016). Impacto del transporte público en el medio ambiente. Recuperado de:
<http://www.tysmagazine.com/impacto-del-transporte-publico-medio-ambiente/>
- Bowen, H. (1953). Social Responsibilities of the Businessman. New York: Harper.
- Bowen, H. (s.f). Comunidad RSE. Recuperado de: Comunidad RSE: <http://comunidadrse.com.ar>

- Brundtland, C. (1997). Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo. Recuperado de:
http://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE_LECTURE_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf
- Caba, C., Cañas, J., Galvez, M & Saraite, L. (2015). Divulgación de información sobre responsabilidad social. *Lebret*, 8(2), p.209.
- Castilla, K & Leon, P. (2015). Información institucional. Recuperado de: <http://www.castillayleon.ccoo.es>
- Castillo, A., Suárez, J., Zapata, A., Romero, A & Suarez, L. (2016). Plan Departamental de Educación Ambiental 2016-2016. Universidad Francisco de Paula Santander, Cúcuta, Colombia.
- Castro, A., Espinel, A., Gaspar, M., & Leon, V. (2013). Guía para creación e implementación de RSE en empresas. Universidad Sergio Arboleda, Bogotá, Colombia.
- Chiavenato, I. (1999). Administración de Recursos Humanos. México: Mc Graw Hill.
- Comisión Europea. (2000). Libro Blanco de la responsabilidad ambiental. Recuperado de:
<http://www.oiss.org/atprlja/?Libro-blanco-sobre-Responsabilidad>
- Comisión Europea. (2001). Libro Verde sobre responsabilidades 7. Recuperado de: <http://www.oiss.org/atprlja/?Libro-verde-sobre-Responsabilidad>
- Comunicación y Prensa Universidad de Pamplona. (2018). Sistema Integrado de Transporte y Movilidad Unipamplona SIMUP. Cúcuta: Comunicación y Prensa Universidad de Pamplona.

Congreso de la republica de Colombia. (1993). Ley 99 de 1993 del Congreso de la República,

Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental y se dictan otras disposiciones.

Recuperado de: <http://www.humboldt.org.co/images/documentos/pdf/Normativo/1993-12-22-ley-99-crea-el-sina-y-mma.pdf>

Constitucion Politica de Colombia . (1991). Constitucion Politica de Colombia . Recuperado de:

<http://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-3/articulo-79>

Coopvigsan. (2016). Empresa Privada de Seguridad. Recuperado de

<http://www.coopvigsan.com.co/>

Cuéllar, Y. (2017). Motocicletas, las más contaminantes de Bogotá. Recuperado

de: <http://www.institutodeestudiosurbanos.info/noticias-del-ieu/item/motocicletas-las-mas-contaminantes-de-bogota>

Diario la Opinión (2017). Crece el uso de bicicletas en cucuta. Recuperado de:

<https://www.laopinion.com.co/cucuta/crece-el-uso-de-la-bici-en-cucuta-pero-recreativo-140245#OP>

Direccion General del Medio Ambiente . (2000). Desarrollo sostenible, Comision Europea.

Duque, Y., Cardona, M & Rendón, J.(2013). Responsabilidad Social Empresarial: Teorías, índices, estándares y certificaciones. Bogota: Colciencias.

Fenalco. (2018). Informe del sector automotor. Recuperado de: www.fenalco.com.co:

<http://www.fenalco.com.co/content/informe-del-sector-automotor-septiembre-de-2018>

Freeman, E. (1984). *Gestion de la Estrategia*. London: Cambridge University Press.

Fundacion para la Salud Geoambiental. (2013). *Fundacion para la salud geoambiental, un ser vivo un entorno sano*. Recuperado de: <https://www.saludgeoambiental.org/dioxido-carbono-co2>

Gonzales, M. (2007). *Ecologistas en accion*. Recuperado de: <https://www.ecologistasenaccion.org>

Hernández, R., Fernández, C & Baptista, P. (2014). *El proceso de la investigacion cientifica*.

Krzyzanowski, M., Dibbert , B & Schneider, J. (2005). *Health effects of transport-related air pollution*. WHO Regional Office for Europe. Recuperado de: http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0006/74715/E86650.pdf

Mairal, D. (2013). *Consecuencias directas del co2 en los humanos*. Recuperado de: <http://www.aragonvalley.com>: <http://www.aragonvalley.com/es/consecuencias-directas-del-co2-en-los-humanos/>

Martinez, J & Peters, J. (2015). *Contaminacion acustica y ruido*. Madrid: Ecologistas en Accion.

Martinez, L. (2007). *Educacion ambiental y Sustentabilidad* . Bogota. Centro Poveda .

Méndez, C. (2013). *La contaminación visual de espacios publicos en Venezuela*. Medellin: Gestión y Ambiente.

Mesa, M. (2010). *Colectivo SICLAS* . Recuperado de: <http://www.siclas.org/siclistas-serie-web/>

Ministerio de Transporte y del Ambiente . (2005). *Informacion Institucional..* Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co>: <http://www.alcaldiabogota.gov.co>

Ministerio de Ambiente . (2006). Informacion Institucional. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co>: <http://www.alcaldiabogota.gov.co>

Miralles, C. (2007). Universidad autonoma de Barcelona .
Recuperado de:
<http://www.revistaambienta.es/WebAmbienta/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Miralles.htm>

Organización Internacional de Normalización. ISO. (2010). Recuperado de:
https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/archive/pdf/en/iso_26000_project_overview-es.pdf

Ospina, E & Sotelo, M. (2013). Responsabilidad Social Empresarial: Beneficios económicos, sociales y ambientales. Universidad de Antioquia, Medellin, Colombia.

Pérez, Ó. (2018). Pares - Fundacion Paz & Reconciliacion.
Recuperado de: <https://pares.com.co/2018/07/10/mas-que-ganancias/>

Portal Educativo. (2010). Medios de transporte de comunicación.
Recuperado de <https://www.portaleducativo.net/segundo-basico/783/Medios-de-transporte-y-comunicacion>

Quiñones, C. (2007). Evaluacion de las características y de los principios del derecho internacional ambiental en Colombia . Colombia : A - Z .

Revista Semana (2016). El transporte publico una amenaza para la salud. Recuperado de: <https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/transporte-publico-una-amenaza-para-la-salud/36563>

Ruiz, D. (2010). Transporte publico. Recuperado de: ruizmijangosdiana.blogspot.com

Sanchez, J. (2018). Impacto medio ambiental del dióxido de carbono. Recuperado de:
<https://www.ecologiaverde.com/el-impacto-medioambiental-del-dioxido-de-carbono-1334.html>

Sociedad Colombiana de Arquitectos. (2015). Plan Basico de Ciclovias. Cucuta: La Asociacion.

Strandberg, L. (2010). La medicion y la comunicacion de RSE: Indicadores y normas. Ciudad de Mexico: IESE.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital. (2018). Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS. Bogota: El Instituto.

Union Europea. (2001). Estrategia Iberoamericana de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Velasco, E & Segovia, E. (2018). ¿Por qué las ciudades necesitan arboles y espacios verdes?

Vidal, P. (2010). Motor Pasion Moto. Recuperado de:
<https://www.motorpasionmoto.com/conduccion/siete-ventajas-de-la-moto-en-la-movilidad-urbana>

ANEXOS

Anexo 1. Formato de encuesta

ENCUESTA “ANÁLISIS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PARA LA GENERACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL EN LA DIMENSIÓN AMBIENTAL, EN LA COMUNIDAD EDUCATIVA DEL PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS DE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER”

OBJETIVO: Conocer la percepción de los estudiantes del programa administración de empresas, sobre los problemas de contaminación en aire, auditiva y visual generado por los medios de transporte que utilizan al ir a la Universidad, conocer la percepción sobre la Responsabilidad Social Empresarial en la dimensión ambiental por parte de la Institución.

Jornada: Diurna ___ Nocturna ___	Genero: Femenino ___ Masculino ___	Semestre _____
Edad: Menos de 18 años ___ 18 a 25 años ___	26 a 30 años ___ 31 a 35 años ___	Igual o más de 36 años ___

MEDIOS DE TRANSPORTE

De las siguientes preguntas, marque única o múltiples respuesta con una X:

1. De los siguientes medios ¿Cual utiliza para movilizarse hacia la Universidad?	2. Frecuencia de uso		3. Tiempo que tarda en llegar a la Universidad		
	Siempre	Algunas veces	5 a 29 min	30 a 59 min	Más de 60 min
Transporte público (buseta, taxi)					
Automóvil					
Motocicleta					
Bicicleta					
A pie					
Otro					

Marque con una (X) la respuesta correspondiente, teniendo en cuenta el medio de transporte que usted más utiliza:

4. ¿Cuál es la principal razón por la que utiliza este medio de transporte?
- A. Comodidad B. Economía C. Tiempo
D. Me deja cerca de mi destino E. No sabe F. Otra razón _____
5. ¿Qué dificultad presenta al utilizar su medio de transporte?
- A. Demora B. Costoso C. Incomodidad
D. Inseguridad E. Ninguna F. F. Otra razón _____

Conforme su criterio, seleccione con una (X) dentro del cuadro la opción que usted considere:

6. ¿Qué impacto generan los medios de transporte sobre el medio ambiente?
7. ¿Qué impacto genera el medio de transporte que utiliza hacia la Institución sobre el medio ambiente?

Alto		
Medio		
Bajo		

Si es docente, omite las preguntas; 21 – 22 – 27

20. ¿Cuál es su nivel de conocimiento como estudiante acerca del Proyecto "En Bici a la U"?
- A. Muy alto B. Alto C. Mediano D. Bajo E. Muy bajo

Teniendo en cuenta la pregunta anterior, responda;

- | | SI | NO |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 21. ¿Ha aplicado para ser beneficiario de este Programa? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22. ¿Ha sido beneficiario de este Proyecto? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
23. ¿Ha participado en actividades de concientización y sensibilización del medio ambiente dentro de la institución?
- A. Siempre B. Algunas veces C. Nunca
24. ¿Cuál de los siguientes conceptos o ideas asocia la Responsabilidad Social Empresarial?
- A. Disminución de impuestos B. Ayuda a la comunidad C. Calidad de vida
 D. Hacerse cargo de los problemas de la sociedad E. Cuidar el medio ambiente y el entorno donde se convive. F. Mejoramiento de la imagen de la Organización
 G. Otro (Por favor especifique)

25. ¿Cree que la Responsabilidad Social es una prioridad en la gestión Institucional para la Universidad?
- A. Totalmente de acuerdo B. De acuerdo C. Neutral
 D. No estoy de acuerdo E. Totalmente No estoy de acuerdo
26. ¿Considera que la Universidad cumple con la contribución al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad educativa?
- A. Siempre B. Algunas veces C. Nunca
27. ¿Cree que usted puede influir como estudiante en la manera como la universidad es socialmente responsable?
- A. Totalmente de acuerdo B. De acuerdo C. Neutral
 D. No estoy de acuerdo E. Totalmente No estoy de acuerdo
28. De las siguientes estrategias califique de 1 a 5, siendo 5 la más importante e influyente y que la que Universidad sea socialmente responsable en cuanto a los medio de transporte.
- ___ Utilizar el mismo vehículo por varias personas
 ___ Incentivar el uso constante de Bicicleta
 ___ Promover la movilización a pie
 ___ Sensibilizar sobre el uso de transporte publico
 ___ Otra _____
29. ¿Está dispuesto a participar o aplicar la estrategia seleccionada anteriormente, para ayudar a mitigar las problemáticas ambientales que generan los medios de transporte?
- A. Si B. No C. No sabe/No responde

Anexo 2. Formato de validación de encuesta

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

San José de Cúcuta, 10 de septiembre de 2018

Estimado Profesor:

Quiénes suscriben la presente son Estudiantes de la carrera de Administración de Empresas Michel Nohemí Rincón Portilla y Gustavo Samboni Ordoñez, de la Universidad Francisco de Paula Santander, colocan a su consideración la validación del instrumento a aplicar en la investigación, "Análisis de los medios de transporte para la generación de Responsabilidad Social Empresarial en la dimensión ambiental, en la comunidad educativa del programa de Administración de Empresas de la Universidad Francisco de Paula Santander," el cual está enmarcado en el Trabajo de Grado para optar el título de profesional en Administración de Empresas.

Por esta razón solicitamos su colaboración para el desarrollo satisfactorio del mismo, y de esta manera obtener datos precisos y confiables.

Agradeciéndole de antemano y esperando su pronta y favorable respuesta, quedo de usted.

Atentamente,



Gustavo Samboni Ordoñez
1213303
320 2598244
gustavoso@ufps.edu.co



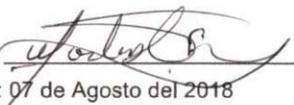
Michel Nohemí Rincón Portilla
1213294
322 3908318
michelnohemirp@ufps.edu.co

INFORME DE VALIDACIÓN

Información del validador:

Nombres y Apellidos: (completos)	
Marlen del Socorro Fonseca Viqueiro	
Número de Cédula de Ciudadanía:	Organización donde labora:
60.401.618	U. F. P. S.
Título Universitario:	
Maestría en Planificación	
Título Universitario:	
Administrador de Empresas	
Estudios de Postgrado:	
Doctorado en Educación	
Estudios de Postgrado:	
Profesión:	
Docente	
Línea de Investigación:	
Responsabilidad Social	
Grupo de Investigación:	
GIDSE	

Firma:



Fecha: 07 de Agosto del 2018

Aspectos Generales del Instrumento:

Instrucción:

Marque con una "X" en el cuadro que represente la puntuación que usted, como evaluador del instrumento, le asignaría a cada uno de los planteamientos que a continuación se hacen:

	NA	1	2	3	4	5
1. Identificación de la organización.						X
2. Declara el objetivo el instrumento.						X
3. Plantea claramente las instrucciones para el llenado del instrumento.						X
4. Declara la confidencialidad de la información a recolectar.						X
5. Plantea en términos generales una buena diagramación.						X
6. Los ítems se pueden leer con claridad.						X
7. Existe una buena distribución de la información (impresión del texto).						X
8. Es legible el texto del instrumento.						X
9. Usa los colores adecuados en el texto.						X
10. Plantea elementos distractores en la diagramación del instrumento.	X					

Escala: Puntuación mínima: 1; puntuación máxima: 5; No aplica: NA

Observaciones:

Aspectos Generales del Instrumento:

Instrucción:

Marque con una "X" en el cuadro que represente la puntuación que usted, como evaluador del instrumento, le asignaría a cada uno de los planteamientos que a continuación se hacen:

	NA	1	2	3	4	5
1. Identificación de la organización.						X
2. Declara el objetivo el instrumento.						X
3. Plantea claramente las instrucciones para el llenado del instrumento.						X
4. Declara la confidencialidad de la información a recolectar.						X
5. Plantea en términos generales una buena diagramación.						X
6. Los ítems se pueden leer con claridad.						X
7. Existe una buena distribución de la información (impresión del texto).						X
8. Es legible el texto del instrumento.						X
9. Usa los colores adecuados en el texto.						X
10. Plantea elementos distractores en la diagramación del instrumento.	X					

Escala: Puntuación mínima: 1; puntuación máxima: 5; No aplica: NA

Observaciones:

INFORME DE VALIDACIÓN

Información del validador:

Nombres y Apellidos: (completos)	
CARLOS AUGUSTO DEZCO RIOS	
Número de Cédula de Ciudadanía:	Organización donde labora:
88002105	UFPS
Título Universitario:	
ING. INDUSTRIAL	
Título Universitario:	
Estudios de Postgrado:	
ESP. ADM GERENCIA	
Estudios de Postgrado:	
MAESTRIATE GERENCIA EMPRESAS	
Profesión:	
CONSULTOR - DOCENTE	
Línea de Investigación:	
Grupo de Investigación:	
GEDES	

Firma:



Fecha: 17 de septiembre de 2018

Validez del Contenido

Instrucción:

Marque con una "X" en el cuadro que represente la puntuación que usted, como evaluador del instrumento, le asignaría a cada uno de los ítems que contiene el instrumento, en cada uno de los aspectos que dimensionan a la validez del contenido.

Ítems	Relevancia		Claridad		Sesgo		Observaciones
	Si	No	Si	No	Si	No	
1	X		X			X	
2	X		X			X	
3	X		X			X	
4	X		X			X	
5	X		X			X	
6	X		X			X	
7	X		X			X	
8	X		X			X	
9	X		X			X	
10	X		X			X	
11	X		X			X	
12	X		X			X	
13	X		X			X	
14	X		X			X	
15	X		X			X	
16	X		X			X	
17	X		X			X	
18	X		X			X	
19	X		X			X	
20	X		X			X	

21.	X		X		X
22.	X		X		X
23.	X		X		X
24.	X		X		X
25.	X		X		X
26.	X		X		X
27.	X		X		X
28.	X		X		X
29.	X		X		X
30.	X		X		X

Observaciones y/o recomendaciones:

NINGUNA. LAS OBSERVACIONES FUERON ACABADAS
POR LOS ESTUDIANTES.



INFORME DE VALIDACIÓN

Información del validador:

Nombres y Apellidos: (completos) <i>Iván E. Villamizar R.</i>	
Número de Cédula de Ciudadanía: <i>13.456.164</i>	Organización donde labora: <i>UFPS</i>
Título Universitario: <i>Administrador de Empresas</i>	
Título Universitario:	
Estudios de Postgrado: <i>Especialista Control Interno</i>	
Estudios de Postgrado: <i>Especialista Finanzas y Negocios Internac.</i>	
Profesión:	
Línea de Investigación: <i>Cultura Organizacional</i>	
Grupo de Investigación: <i>640</i>	

Firma: 

Fecha: 17 de septiembre de 2018

Validez del Contenido

Instrucción:

Marque con una "X" en el cuadro que represente la puntuación que usted, como evaluador del instrumento, le asignaría a cada uno de los ítems que contiene el instrumento, en cada uno de los aspectos que dimensionan a la validez del contenido.

Ítems	Relevancia		Claridad		Sesgo		Observaciones
	Si	No	Si	No	Si	No	
1.	X		X			X	
2.	X		X			X	
3.	X		X			X	
4.	X		X			X	
5.	X		X			X	
6.	X		X			X	
7.	X		X			X	
8.	X		X			X	
9.	X		X			X	
10.	X		X			X	
11.	X		X			X	
12.	X		X			X	
13.	X		X			X	
14.	X		X			X	
15.	X		X			X	
16.	X		X			X	
17.	X		X			X	
18.	X		X			X	
19.	X		X			X	
20.	X		X			X	

21.	X		X		X	
22.	X		X		X	
23.	X		X		X	
24.	X		X		X	
25.	X		X		X	
26.	X		X		X	
27.	X		X		X	
28.	X		X		X	
29.	X		X		X	
30.	X		X		X	

Observaciones y/ o recomendaciones:

Anexo 3. Evidencias de Campo









Anexo 4. Inducción y entrega de bicicletas “En Bici a la U”



