



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO
CARRERA DE FINANZAS Y AUDITORÍA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE INGENIERO EN FINANZAS - CONTADOR PÚBLICO - AUDITOR**

**TEMA: “ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
ASOCIATIVA EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE ESCOLAR E
INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE
COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN
PARA EL BALANCE SOCIAL”**

AUTOR: ENCALADA HERRERA, JOHNATAN ISRAEL

DIRECTOR: ECO. VELOZ JARAMILLO, MARCO ANTONIO

LATACUNGA

2017



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DEL
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

CERTIFICADO

Certifico que el trabajo de titulación, “**ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL**” fue realizado por el señor **Encalada Herrera, Johnatan Israel** el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Latacunga, 25 de junio del 2018

Eco. Marco Veloz Jaramillo
DIRECTOR



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DEL
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORIA

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, Encalada Herrera, Johnatan Israel, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: “ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL” es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Latacunga, 25 de junio del 2018

Una firma manuscrita en tinta azul que parece ser la del autor, Johnatan Israel Encalada Herrera.

ENCALADA HERRERA JOHNATAN ISRAEL

C.C.: 0503648891



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DEL
COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORIA

AUTORIZACIÓN

Yo, Encalada Herrera, Johnatan Israel autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: “ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL” en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Latacunga, 25 de junio del 2018

Una firma manuscrita en tinta azul que parece ser la de Encalada Herrera Johnatan Israel.

ENCALADA HERRERA JOHNATAN ISRAEL

C.C.: 0503648891

DEDICATORIA

A mis padres Miryan y Carlos, grandes modelos de perseverancia y superación, por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en mi formación tanto académica como de la vida. Por ese gran apoyo incondicional mantenido a través del tiempo les estoy eternamente agradecido.

Todo este trabajo ha sido posible gracias a ellos, así también a mis hermanos, familiares y amigos que en su momento han sido fuente de apoyo.

Finalmente, este trabajo investigativo se lo dedico a mi hija Valentina quien se ha convertido en mi impulso y motor de vida, mi fortaleza, inspiración y prolongación de mi existencia.

Israel

AGRADECIMIENTO

Agradecido totalmente a Jehová Dios, por darme la oportunidad de vivir y ser mi refugio espiritual, por colocar en el trayecto de mi vida a personas que han sido mi soporte y compañía durante la etapa universitaria.

No puedo dejar por alto expresar mis sinceros agradecimientos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE y a todo el personal docente que conforman esta gran institución de quienes he recibido grandes conocimientos.

De manera muy especial me permito mencionar al Ingeniero Julio Tapia y Economista Marco Veloz, quienes son parte esencial para que éste proyecto culmine satisfactoriamente, recibiendo apoyo con sus consejos integrados de profesionalismo y agradeciéndoles su amistad que se ha forjado durante esta etapa de mi vida.

Israel

ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA

CERTIFICADO.....	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....	ii
AUTORIZACIÓN.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT.....	xvi

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1 Tema de investigación.....	1
1.2. Planteamiento del problema.....	1
1.2.1. Contextualización.....	2
a. Macro.....	2
b. Meso.....	4
c. Micro.....	8
1.3. Diagnóstico.....	10
1.4. Prognosis.....	12
1.5. Formulación del Problema.....	12
1.6. Interrogantes.....	13
1.7. Justificación del Problema.....	13
1.8. Objetivos.....	14
1.8.1. Objetivo General.....	14
1.8.2. Objetivos Específicos.....	14
1.9. Variables de Investigación.....	15

1.9.1. Variable independiente.....	15
1.9.2. Variable Dependiente.....	15
1.10. Delimitación.....	15
1.10.1.Delimitación Espacial.....	15
1.10.2.Delimitación Temporal.....	15

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL Y LEGAL

2.1. Antecedentes investigativos.....	19
2.2. Fundamentación teórica.....	24
2.2.1. Teorías y evolución de la Responsabilidad Social.....	24
a. Teorías de la responsabilidad social.....	24
b. La evolución de la responsabilidad social.....	27
2.2.2. Teorías Instrumentales.....	27
2.2.3. Teorías Integradoras.....	28
2.2.4. Teorías de carácter político.....	28
2.2.5. Teorías sobre la Ética y la Moral en los Negocios.....	28
2.2.6. Teoría de los Stakeholders.....	29
2.2.7. Teoría de Legitimación.....	29
2.3. Fundamentación conceptual.....	29
a. Cooperativa de transporte.....	30
b. Importancia del sector de transporte.....	30
c. Economía Popular y Solidaria (EPS).....	31
d. Modelo económico.....	31
e. Herramienta.....	31
2.3.1. Generalidades de la Responsabilidad Social Asociativa.....	32
a. Definiciones de Responsabilidad Social.....	32
b. Fases de la Responsabilidad Social.....	32
c. Principios de la Responsabilidad Social.....	33
d. Objetivos de la Responsabilidad Social Asociativa.....	35
e. Alcance de la Responsabilidad Social Asociativa.....	35
f. Normas y certificaciones de la Responsabilidad Social Asociativa.....	36

2.3.2. Dimensiones de la Responsabilidad Social Asociativa.....	37
2.3.3. Global Reporting Initiative (GRI).....	39
a. La Responsabilidad Social y Global Reporting Initiative (GRI).....	39
2.3.4. Agenda de Desarrollo Sostenible.....	42
a. Objetivos de la agenda de desarrollo sostenible.....	42
2.3.5. Generalidades del Balance Social.....	43
a. Definición de Balance Social.....	43
b. El Balance Social según la Economía Popular y solidaria (EPS).....	43
c. Características del Balance Social.....	44
d. Beneficios del Balance Social.....	44
2.3.6. Principios cooperativos de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS), Alianza Cooperativa Integral (ACI) y del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) para el Balance Social.....	45
2.3.7. Metodologías de Balance Social en el contexto internacional.....	46
2.3.8. Macro dimensiones y dimensiones establecidas por la Economía Popular y solidaria (EPS) para el Balance Social.....	47
2.4. Fundamentación legal.....	49
2.4.1. Constitución de la República del Ecuador.....	49
2.4.2. Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria.....	50
2.4.3. Reglamento a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria.....	51
2.4.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	52
2.4.6. Plan Nacional del Buen Vivir.....	53

CAPÍTULO III

FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA

3.1. Naturaleza de la investigación.....	56
3.2. Tipos de investigación.....	56
3.2.1. Según el objeto de estudio.....	56
a. Investigación aplicada.....	56
3.2.2. Según fuente de información.....	57
a. Investigación bibliográfica o documental.....	57
b. Investigación de campo.....	58

3.2.3. Según el alcance.....	58
a. Investigación descriptiva.....	58
3.2.4 Según el enfoque de la investigación.....	59
a. Enfoque cualitativo.....	59
b. Enfoque cuantitativo.....	59
3.3. Métodos de investigación.....	60
a. Deductivo.....	60
b. Inductivo.....	60
3.5. Diseño de la investigación.....	61
3.6. Niveles de investigación.....	61
3.7. Población y muestra.....	61
3.7.1. Población.....	61
3.7.2. Muestra.....	63
a. Fórmula para el cálculo de la muestra.....	64
3.8. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	66
3.8.1. Diseño del instrumento de recolección de información.....	67
a. Preguntas abiertas.....	67
b. Preguntas cerradas.....	67
3.8.2. Validez y confiabilidad del instrumento de recolección.....	68
3.9. Técnicas de análisis de datos.....	68
3.10. Categorización y operacionalización de variables.....	70
a. Categorización de variables.....	70
b. Operacionalización de variables.....	70
3.11. Hipótesis.....	74
3.12. Técnicas de comprobación de hipótesis.....	74

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Análisis de los resultados.....	76
4.1.1 Análisis de los resultados – Directivos.....	76
4.1.2 Análisis de los resultados – Socios.....	95

4.2	Discusión de los resultados.....	113	x
4.3	Verificación de la Hipótesis.....	115	
4.3.1	Comprobación de la hipótesis la mediante la forma manual.....	115	
4.3.2	Comprobación de la Hipótesis mediante el software SPSS V.23.....	120	
a.	Planteamiento de la hipótesis.....	121	
b.	Estadístico de prueba.....	121	
c.	Regla de decisión.....	¡Error! Marcador	
d.	Cálculo del Chi cuadrado (χ^2).....	121	
e.	Comprobación de hipótesis – Decisión.....	124	

CAPÍTULO V

DISEÑO DE LA PROPUESTA

5.1.	Presentación de la propuesta.....	125
5.1.1.	Título.....	125
5.1.1.	Beneficiarios.....	125
5.1.1.	Localización.....	125
5.1.1.	Objetivo.....	126
5.2.	Justificación de la propuesta.....	126
5.3.	Metodología de la propuesta.....	127
5.3.1.	Definición de criterios.....	127
a.	Indicadores cuantitativos.....	127
b.	Indicadores cualitativos.....	128
5.3.2.	Establecimiento de indicadores.....	129
5.3.3.	Proceso de evaluación.....	129
5.3.4.	Presentación.....	129
5.3.5.	Informe de aplicación.....	129
5.4.	Diseño operativo de la propuesta.....	134

CONCLUSIONES 140

RECOMENDACIONES 143

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS ¡Error! Marcador

ANEXOS 149

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Responsabilidad social de los grupos económicos del Ecuador	6
Tabla 2 Compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga provincia de Cotopaxi.	9
Tabla 3 Fases de la Responsabilidad Social.....	33
Tabla 4 Alcance de la Responsabilidad Social Asociativa	36
Tabla 5 Normas y certificaciones de la Responsabilidad Social Asociativa	37
Tabla 6 Dimensiones de la Responsabilidad Social Asociativa	38
Tabla 7 Principios ACI, LOEPS y PNBV para el balance social.....	45
Tabla 8 Macro dimensiones y dimensiones establecidas por la EPS	48
Tabla 9 Resumen constitución de la república del Ecuador.....	50
Tabla 10 Ley orgánica de economía popular y solidaria	51
Tabla 11 Resumen superintendencia de economía popular y solidaria	52
Tabla 12 Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	53
Tabla 13 Plan Nacional del Buen Vivir	55
Tabla 14 Población de los directivos de compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga.....	62
Tabla 15 Población de los socios de compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga.....	62
Tabla 16 Distribución de encuestas para cada compañía escolar institucional.....	65
Tabla 17 Operacionalización de variable independiente: balance social	71
Tabla 18 Operacionalización de la variable dependiente: Responsabilidad Social.....	73
Tabla 19 Sector de ubicación de la compañía	76
Tabla 20 Años de actividad de la compañía.....	77
Tabla 21 Conocimiento RSA.....	79
Tabla 22 Información de normativa RSA	80
Tabla 23 Reuniones de RSA.....	81
Tabla 24 Beneficios de la RSA.....	82
Tabla 25. Contribución a la comunidad.....	84
Tabla 26 Tipo de contribución a la comunidad.....	85

Tabla 27 Apoyo para la comunidad.....	86
Tabla 28 Apoyo hacia los socios	88
Tabla 29 Apoyo hacia los usuarios	89
Tabla 30 Formulario del Balance Social.....	90
Tabla 31 Oportunidad de llenar formulario de BS	91
Tabla 32 Beneficios del Balance Social	92
Tabla 33 Herramienta para el Balance Social.....	94
Tabla 34 Sector de ubicación de la compañía (socios).....	95
Tabla 35 Años de actividad de la compañía (socios)	96
Tabla 36 Conocimiento RSA (socios)	97
Tabla 37 Información de normativa RSA (socios)	98
Tabla 38 Reuniones de RSA (socios)	100
Tabla 39 Beneficios de la RSA (socios)	101
Tabla 40 Contribución a la comunidad (socios)	102
Tabla 41 Tipo de contribución a la comunidad (socios)	104
Tabla 42 Apoyo para la comunidad (socios)	105
Tabla 43 Apoyo hacia los socios (socios)	106
Tabla 44 Apoyo hacia los usuarios (según socios)	107
Tabla 45 Formulario del balance social (socios)	108
Tabla 46 Oportunidad de llenar formulario de BS (socios).....	109
Tabla 47 Beneficios del Balance Social (según socios)	111
Tabla 48 Herramienta para el Balance Social (socios)	112
Tabla 49 Datos observados y tabla de contingencia.....	117
Tabla 50 Datos esperados	117
Tabla 51 Cálculo del Chi Cuadrado	118
Tabla 52 Resumen de procesamiento de casos por SPSS	122
Tabla 53 Tabla cruzada entre las dos variables mediante SPSS.....	123
Tabla 54 Pruebas de chi-cuadrado segun SPSS	123

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Árbol de problemas.....	11
Figura 2. Categorización de variables	16
Figura 3. Subordinación conceptual de la variable independiente.....	17
Figura 4. Subordinación conceptual de la variable dependiente.....	18
Figura 5. Teorías de responsabilidad social	26
Figura 6. Principios de la responsabilidad social	34
Figura 7. Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad	40
Figura 8. Visión General de la guía para el GRI	41
Figura 9. Proceso para efectuar análisis estadístico.	69
Figura 10. Sector de ubicación de la compañía.....	77
Figura 11. Años de actividad de la compañía.....	78
Figura 12. Conocimiento RSA	79
Figura 13. Información de normativa RSA.....	80
Figura 14. Reuniones de RSA	81
Figura 15. Beneficios de la RSA	83
Figura 16. Contribución a la comunidad	84
Figura 17. Tipo de contribución a la comunidad	85
Figura 18. Apoyo para la comunidad	87
Figura 19. Apoyo hacia los socios	88
Figura 20. Apoyo hacia los usuarios.....	89
Figura 21. Formulario del Balance Social	90
Figura 22. Oportunidad de llenar formulario de BS.....	91
Figura 23. Beneficios del Balance Social.....	93
Figura 24. Herramienta para el Balance Social	94
Figura 25. Sector de ubicación de la compañía (socios)	95
Figura 26. Años de actividad de la compañía (socios)	96
Figura 27. Conocimiento RSA (socios).....	97

Figura 28. Información de normativa RSA (socios)	99
Figura 29. Reuniones de RSA (socios).....	100
Figura 30. Beneficios de la RSA (socios).....	101
Figura 31. Contribución a la comunidad (socios).....	103
Figura 32. Tipo de contribución a la comunidad (socios).....	104
Figura 33. Apoyo para la comunidad (socios).....	105
Figura 34. Apoyo hacia los socios (socios).....	106
Figura 35. Apoyo hacia los usuarios (según socios).....	107
Figura 36. Formulario del balance social (socios).....	108
Figura 37. Oportunidad de llenar formulario de BS (socios)	110
Figura 38. Beneficios del Balance Social (socios)	111
Figura 39. Herramienta para el Balance Social (socios).....	112
Figura 40. Comprobación de hipótesis (Chi-cuadrado)	120
Figura 41. Ejemplo de un Indicador Cuantitativo	127
Figura 42. Calificación para Indicadores Cualitativos	128
Figura 43. Resultados aplicación de modelo a “ESTUTRANS”	132
Figura 44. Portada de la herramienta de balance social.....	135
Figura 45. Interfaz del grupo de indicadores de una macro dimensión	136
Figura 46. Interfaz de la macro dimensión con resultados gráficos	136
Figura 47. Interfaz de un indicador cuantitativo	137
Figura 48. Interfaz de un indicador cualitativo	138
Figura 49. Interfaz resultados finales del modelo	139
Figura 50. Interfaz resultados finales del modelo con gráficas	139

RESUMEN

En la actualidad la Responsabilidad Social Asociativa (RSA) es un tema que está presente en la mayoría de empresas a nivel global y por supuesto en el Ecuador, observándose en los últimos años un aumento de interés siendo utilizado en el ámbito académico y corporativo, de tal manera que forma parte de los objetivos nacionales trazados en el Plan Nacional del Buen Vivir. Alcanzar el valor agregado que brinda la aplicación de la responsabilidad social como una estrategia en el ámbito económico, social y ambiental tanto para las asociaciones de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga y sus grupos de interés, es parte primordial de los objetivos planteados dentro de esta investigación. Al observar la influencia que posee el balance social sobre la RSA, se planifica introducir las buenas prácticas empresariales para beneficio de la sociedad por medio de una herramienta de evaluación del balance social. Por lo tanto, se propone el diseño de un modelo de simulación de Balance Social que contenga indicadores cualitativos y cuantitativos para los socios escolares e institucionales con el objetivo de efectuar autoevaluaciones a sus prácticas de responsabilidad social, para efectuar tomas de decisiones gerenciales correctas y fomentar un proceso de mejora continua.

PALABRAS CLAVE:

- **RESPONSABILIDAD SOCIAL ASOCIATIVA**
- **PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR**
- **BALANCE SOCIAL**
- **GESTIÓN EMPRESARIAL**
- **COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE ESCOLAR**

ABSTRACT

At present the Associative Social Responsibility (ASR) is an issue that is present in most companies globally and of course in Ecuador, in recent years there has been an increase in interest in the subject being used in the academic field and corporate, in such a way that it is part of the national objectives outlined in the National Plan for Good Living. Achieving the added value provided by the application of social responsibility as a strategy in the economic, social and environmental fields for the school and institutional transport associations of the canton of Latacunga and its stakeholders is a fundamental part of the objectives set out in the this investigation. When observing the influence of the social balance on the RSA, it is planned to introduce good business practices for the benefit of society through a social balance assessment tool. Therefore, we propose the design of a Social Balance simulation model that contains qualitative and quantitative indicators for school and institutional partners with the aim of making self-assessments to their social responsibility practices, to make correct management decisions and promote a process of continuous improvement.

KEYWORDS:

- **ASSOCIATIVE SOCIAL RESPONSIBILITY**
- **NATIONAL PLAN OF GOOD LIVING**
- **SOCIAL BALANCE**
- **SCHOOL TRANSPORTATION COMPANIES**

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Tema de investigación

“ESTUDIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ASOCIATIVA EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI Y PROPUESTA DE UNA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN PARA EL BALANCE SOCIAL”

1.2. Planteamiento del problema

En el cantón Latacunga se evidencia un alto crecimiento empresarial significando desarrollo y progreso para la ciudad y quienes la conforman, ante aquello es importante que la Responsabilidad Solidaria Asociativa (RSA) sea un tema de gran importancia para toda empresa, independientemente si se consideran pequeñas medianas o grandes organizaciones. Lamentablemente estas prácticas responsables con la comunidad y el medio ambiente no forman parte de los intereses para los empresarios pues, desconocen total o parcialmente la temática o simplemente consideran un gasto innecesario que no representan beneficios significativos.

Respecto a las compañías de transporte escolar e institucional que prestan sus servicios a la colectividad se observa que mantienen el criterio de generar solamente beneficios económicos para sus involucrados, dejando de lado el bien común para la sociedad y el medio ambiente. No considerar a la RSA dentro de las prioridades directivas produce involución y estancamiento organizacional traduciéndose a largo plazo una disminución de su activo intangible que es su imagen corporativa.

En un mercado cada vez más saturado y con mayor competencia es indispensable generar estrategias innovadoras que posicionen a las empresas indistintamente de los productos o servicios que ofrezcan, he ahí la importancia de considerar a la RSA

como una estrategia neurálgica para la captación de nuevos clientes y mantener un prestigio delante de la sociedad para construir organizaciones sostenibles en el tiempo.

1.2.1. Contextualización

a. Macro

La economía popular y solidaria es base esencial para la sociedad de los países europeos, aunque no siempre es conocida ni mucho menos reconocida por la sociedad, aunque sea el constituyente positivo para mejorar la calidad de vida y condiciones de la población ayudando a solucionar problemas a un sinnúmero de personas creando riqueza de manera solidaria.

En cuanto a la economía popular social y la perspectiva europea se involucra los pensamientos de los autores (Ávila, 2013) citado en (SINGER, 1997) anunciando que:

En Iberoamérica la economía solidaria está más ligada al concepto de economía popular y hace mayor hincapié a la idea de constituir una fuerza de transformación social portadora de un proyecto de sociedad alternativa a la globalización neoliberal, respondiendo además en mayor medida a los problemas de pobreza, subdesarrollo y exclusión social.

Desde hace años la economía social está siendo objeto de atención por parte de la comunidad científica internacional, de la sociedad civil e incluso está emergiendo en la agenda política de numerosos gobiernos nacionales así como de instituciones internacionales tales como Naciones Unidas, la Organización de Estados Americanos, la Comisión Europea, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y la Organización Internacional del Trabajo. (CHAVES & DEMOUSTIER, 2013)

Existen diversos organismos a nivel internacional que promueven la regulación en materia de los derechos laborales y la Responsabilidad Social Asociativa (RSA). La Organización de Naciones Unidas (ONU) creó en 1999 un instrumento, bajo el nombre de Global Compact (Pacto Global), cuyo fin es justamente promover el diálogo social y crear una ciudadanía corporativa. El Pacto Global permite conciliar los intereses de las empresas, las necesidades de sus trabajadores y las demandas de los sindicatos.

Trabaja sobre la base de 10 principios fundamentales, abarcando 4 áreas esenciales del mundo empresarial: los derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y anticorrupción.

Para el diario El País y sus autores (Andreu & De la Morena, 2014) mencionan la participación de la Unión Europea (UE) respecto a la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) lo siguiente:

En primer lugar, de Europa nos ha llegado un concepto de la RSC comúnmente aceptado por todos. La "Estrategia renovada de la UE para 2011-2014 sobre la responsabilidad social de las empresas" define la RSC como aquella función que "maximiza la creación de valor compartido para todos" e "identifica, previene y atenúa las posibles consecuencias adversas" de las compañías en el ejercicio de su actividad.

Para algunos, este tema –el del concepto– puede ser algo menor; pero es fundamental. Y es que la RSC es una figura tan llena de contenidos que no es fácil entenderla, lo que ha generado infinitos debates entre académicos, Organizaciones No Gubernamentales (ONG), instituciones y profesionales. Para comprender lo que decimos, no hay más que ver que la RSC incluye temas tan diversos como la gestión ambiental, el cambio climático, la ética, la transparencia, la ISR (índice de sostenibilidad residencial, un indicador de la sostenibilidad energética), la reputación corporativa, los derechos humanos, la diversidad, la innovación social, la conciliación familiar, la gestión del voluntariado corporativo, la integración de las personas en riesgo de exclusión, los patrocinios sociales, o el diálogo multistakeholder... lo que no ha ayudado a que sea un concepto fácil de entender.

Para las organizaciones europeas, es necesario tener en cuenta iniciativas en lo referente a la responsabilidad social y sostenibilidad empresarial. Aunque no todos los países europeos son miembros de la Unión Europea, también pueden verse afectados, frecuentemente, por las decisiones tomadas en la misma, debido a su proximidad. Por parte de la Comisión Europea, las bases de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en la política de la Unión Europea se recogieron, por primera vez, en la publicación del Libro Verde "Fomentar un marco europeo para la Responsabilidad Social de las Empresas" (2001). A través de estas acciones globales, sobresale la importancia que tiene el buen manejo de la responsabilidad asociativa.

Poco después la Unión Europea emitió la comunicación titulada La responsabilidad social de las empresas: una contribución empresarial al desarrollo sostenible (2002) que fue sometida a discusión pública en una segunda fase denominada Foro Europeo Multistakeholder sobre responsabilidad social de las empresas, cuyo resultado fue la elaboración de un informe final de resultados: Final results and recommendations of european multistakeholder forum on CSR (2004).

Entonces, se puede decir que a nivel mundial la responsabilidad social es parte esencial para las empresas, ya que entienden cómo crear percepciones positivas de sus programas de RSA ganando beneficios referentes a ventas y recomendaciones que dan los consumidores. Datos arrojados por la firma global de consultoría privada denominada “Reputation Institute”, menciona que la decisión de comprar, recomendar, trabajar o invertir en una empresa, es impulsada 60% por la percepción que tienen las personas acerca de la reputación empresarial, y solo el 40% por los productos o servicios que la empresa comercializa. Esto se traduce a ver la RSA como una ventaja diferencial que ayuda al crecimiento comercial.

b. Meso

En la República del Ecuador, la responsabilidad social ha tomado fuerza en las últimas décadas vinculándose cada vez tanto a las empresas multinacionales como a las pequeñas y medianas empresas que buscan cumplir su reto de ser sostenibles en el tiempo. Es por eso que la responsabilidad corporativa es una fuente excelente de compromiso social abarcando los puntos estratégicos de los grupos de interés empresariales.

Según (Lima Bandeira & López Parra, 2012) afirma que:

La responsabilidad social, para el caso ecuatoriano, es un tema que se vincula en el ámbito del sector empresarial hace aproximadamente una década. Las prácticas que fundamentan esta temática se encuentran aún en franco proceso de construcción. Las organizaciones empresariales, tanto públicas como privadas, son objetos sociales que requieren para su accionar de procedimientos internos y normatividad que regulen sus relaciones internas y externas.

Estas relaciones se dan mediante las diferentes correlaciones entre los sujetos que conforman el Estado y la sociedad. Las empresas para el cumplimiento de la RS podrían disponer de un marco jurídico que ordene el cumplimiento de prácticas socialmente responsables. Sin embargo, esto más bien limitaría mucho la acción organizacional.

En el 2005 se estableció, formal y jurídicamente, el Consorcio Ecuatoriano para la Responsabilidad Social (CERES), iniciando con ello un hito importante en la evolución de la Responsabilidad Social en el país. Desde 2010, CERES ha tenido un significativo crecimiento en sus actividades en el país, y en la actualidad cuenta con 36 miembros, entre los que se encuentran empresas privadas y públicas, fundaciones y centros de educación superior.

Para (Revista Líderes), menciona lo siguiente:

Francoise Castañeda, experta en Responsabilidad Social, considera que existen dos tendencias dentro del compromiso social: el marketing social, que parte de una estrategia donde la empresa comunica qué es lo que está haciendo con la comunidad, y el compromiso social, que parte del ADN de las empresas, donde realizan tareas para minimizar impactos. Por ejemplo, capacitaciones a sus trabajadores y proveedores, incentivos, reutilización de papel, entre otras actividades. Castañeda, sin embargo, comenta que no está mal informar la gestión que se realiza, pero que sí es importante diferenciar a las empresas que buscan mejorar sus procesos. Antes, estas solo se preocupaban por brindar un buen salario a sus empleados; ahora, buscan mejorar las actividades de todos quienes son parte del proceso de producción, para generar mejores resultados. Una de las actividades de RSC es la que realiza la Cervecería Nacional (CN). Desde el 2013 trabaja en un proyecto de desarrollo comunitario en el Barrio Santa Inés, ubicado a 500 metros de la Planta de CN en Cumbayá (nororiente de Quito), donde busca fortalecer las capacidades de la comunidad.

En cuanto a la RSE cabe destacar a la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional de Ecuador (FENATEI, 1998) quienes fomentan en sus principios corporativos lo siguiente:

Defender, fomentar, socializar, fortalecer la unidad con responsabilidad social, ética, calidad, talento humano, capacidad productiva, rentabilidad y respeto de los derechos inalienables del Transporte Escolar e Institucional del Ecuador.

Velar por el respeto y fiel cumplimiento de los derechos de las filiales, principalmente en los que tiene relación a conquistas sociales, económicas, culturales, deportivas, entre otras.

Promover y difundir todas las garantías legales que se han dictado en favor de los Transportistas Escolares e Institucionales del país; participar en los medios lícitos

más adecuados, en la discusión y aprobación de leyes, decretos, resoluciones, ordenanzas y normativas que faciliten, beneficien y garanticen adquisición del parque automotor acorde a nuevas tecnologías, seguridad, modelos que estén de acuerdo con las características de su actividad, fundamentalmente en beneficio de sus usuarios.

El gobierno ecuatoriano también incentiva a empresas que se destaquen por el apoyo a la sociedad, que por consiguiente dichas buenas prácticas sociales repercuten en las empresas de manera positiva siendo aún más competitivas en el mercado.

De acuerdo a (Revista Ekos, 2012) se muestra una lista de las principales empresas pertenecientes a los Grupos Económicos que participan en el mercado ecuatoriano quienes colaboran con prácticas de responsabilidad social.

Tabla 1

Responsabilidad social de los grupos económicos del Ecuador

Nombre del Grupo	Institución de Ayuda Social	Objeto Social
BANCO DEL PICHINCHA (BANCO RUMIÑAHUI. BANCO DE LOJA. CREDI FE. DINERS CLUB. AIG. PROAUTO)	Fundación Crisfe	Desarrollo local, becas a docentes de educación popular, emprendimiento micro empresarial, inclusión educativa para personas que han abandonado sus estudios, donaciones, voluntariado corporativo en escuelas de bajos recursos, ancianatos y orfanatos, conservación del medio ambiente
BANCO DE GUAYAQUIL (RÍO GUAYAS COMPAÑÍA DE SEGUROS. CORPORACIÓN MULTIBG)	Fundación Montepiedra	Capacitación a jóvenes (colegio), capacitación técnica a obreros, programa de becas con universidad de Georgetown, colaboración en programas sociales de terceros (por ejemplo, en el programa Niño Esperanza y la Fundación Terminal Terrestre de Guayaquil, Fundación Niños con Futuro, Fundación Resurgere)
PRODUBANCO (SPORTS PLANET)	Fundación Su Cambio por el Cambio en conjunto con el grupo Wright	Apoyo a Fundación Fundeporte, auspicios deportivos, auspicios culturales (Fundación Orquesta Sinfónica Juvenil del Ecuador. Fundación Caspicara, PUCE, Fundación Sinamune), auspicios sociales (Fundación Reina de Quito. Fundación Amigos del Mundo frente al Cáncer), iniciativas ambientales al interior de la empresa.
CORPORACIÓN FAVORITA (COMERCIAL KYWI, SUKASA. TVENTAS)	Su Cambio por el Cambio Dejemos Huellas Niños con Futuro	Educación y alimentación de jóvenes, talleres ocupacionales, fomento del deporte, taller de costura y confección, apadrinamiento de estudios de niños de escasos recursos.

CONTINÚA 

EXPORTADORA BANANERA NOBOA (ELCAFE. INDUSTRIAL MOLINERA. CHRYSLER. BANCO DEL LITORAL)	Cruzada Nueva Humanidad	Labor social en áreas como salud, educación, empleo, deporte
BANCO BOLIVARIANO (AFFB. VALORES BOLIVARIANO)	Apoyo a Fundación Natura (Pasochoa y Bosque Protector Salado Norte).	Apoyo financiero a las fundaciones antes señaladas, en materia ambiental, cultural, cívica.
CORPORACIÓN ROSADO COMISARIATO. JUGUETERÍA. FERRISARIATO. CHILIS. SUPERCTNES. RADIO DISNEY	EL (MI VIHDA. MI Huancavilca)	Apoyo financiero y donaciones a fundaciones en temas de salud y desarrollo micro empresarial.
INDUSTRIA PRONACA (INAEXPO. MARDEX, INCA)	Fundación San Luis. Programas de asistencia técnica a agricultores	Donación de alimentos a comedores de organizaciones y fundaciones de ayuda social. Asesoría a estas organizaciones para que desarrollen programas de autogestión. Asistencia técnica a agricultores
GENERAL MOTORS (ÓMNIBUS BB. GMAC DEL ECUADOR. ELASTO)	No tienen empresas de Responsabilidad Social pero realizan campañas como la de "Conductor Elegido"	Programa de Concienciación a la Comunidad sobre los riesgos relacionados con el consumo de alcohol y la conducción. En cuanto a medio ambiente, el grupo ha instalado una planta de tratamiento de aguas residuales.

Fuente: (Revista Ekos, 2012)

Los grupos económicos constituidos en el Ecuador se dedican a actividades financieras, petroleras, comerciales y de telecomunicaciones, de los cuales el 73% de aquellos grupos fomentan y colaboran con prácticas de responsabilidad social mediante fundaciones o programas comunitarios desplegados por todo el territorio nacional.

Finiquitando, la RSA en el Ecuador se halla una problemática de mínimo impulso a nivel nacional aunque existen esfuerzos del gobierno para implementar con ahínco esta estrategia empresarial. Solamente empresas multinacionales llevan la vanguardia con respecto a la implementación de dicha responsabilidad asociativa, compañías nacionales, así como las pequeñas y medianas empresas necesitan profundizar y aplicar actividades en dicho campo.

c. Micro

En la provincia de Cotopaxi la Responsabilidad Social Asociativa está ganando importancia, y por supuesto, varias entidades ofrecen la alternativa de crear valor agregado a las empresas que implanten un buen gobierno corporativo y responsable con la sociedad.

Existen varios referentes de organizaciones en la provincia de Cotopaxi que realizan buenas prácticas de responsabilidad social, entre ellos se encuentran: Aglomerados Cotopaxi, Holcim Ecuador y la Cooperativa de Ahorro y Crédito de la Pequeña Empresa de Cotopaxi (Cacpeco), en referencia a esta última entidad (Cotopaxi Noticias, 2017) menciona lo siguiente:

Desde 2016, la Cooperativa de Ahorro y Crédito de la Pequeña Empresa de Cotopaxi (Cacpeco) ha sido designada finalista en el concurso organizado por el Consorcio Ecuatoriano para la Responsabilidad Social (Ceres). En ese año obtuvo el segundo puesto frente a Fundación Coca Cola y Banco Pichincha. En 2017 logró el primer lugar ante Banco del Pacífico y la empresa multinacional estadounidense de tecnología y consultoría IBM. El premio 'Mil Gracias', que reconoce las acciones de apoyo social institucional a la comunidad por parte de las empresas en los últimos 12 meses, fue entregado a la entidad latacungeña la tarde del martes 7 de marzo en Quito, durante la ceremonia donde se dio a conocer el veredicto del jurado.(p.6).

Esta cooperativa de ahorro y crédito es claro ejemplo para Latacunga respecto a la existencia del compromiso social para beneficio de la colectividad. Por tal motivo, se evidencia que si hay organizaciones en la provincia de Cotopaxi con hábitos socialmente responsables, pero siendo una parte ínfima considerando a la gran cantidad de empresas y asociaciones que se radican en la provincia.

En el sector transportista escolar del cantón de Latacunga se aprecia circunstancias similares con poca participación de ayuda social, por lo que es necesario realizar los respectivos estudios de RSA e implementar un modelo de balance social que auxilie a las compañías de transporte.

De acuerdo con datos proporcionados por la Unidad de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Latacunga, se muestra a continuación las compañías afiliadas pertenecientes al cantón.

Tabla 2

Compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga provincia de Cotopaxi.

Nro.	Razón Social	Tipo de Organización	Cantón	Provincia	Nro. Socios
1	Compañía de Transporte Escolar e Institucional ALSACIA S.A.	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	10
2	Compañía de Transporte Estudiantil Divino Niño S.A. "COMESDINISA"	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	27
3	Transporte Escolar COMTRANSCHOOL S.A.	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	9
4	Compañía de Transporte Escolar e Institucional "COMTRESIN S.A."	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	47
5	Transporte Estudiantil de Cotopaxi "ESTUTRANS S.A."	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	30
6	Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Cuatro de Abril S.A.	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	17
7	Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Las Fuentes S.A.	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	25
8	Compañía de Transporte Escolar e Institucional "ORTETUDS S.A."	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	15
9	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Manuel Alfonso Zarzosa Carvajal S.A.	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	16
10	Transporte Estudiantil Tanicuchi "TRANSESTAN CIA. LTDA."	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	10
11	"SERVIESTUDIANTUR CIA. LTDA."	Compañía de Servicios	Latacunga	Cotopaxi	6
Total Nro. Socios					212

Fuente: (Unidad de Movilidad Latacunga, 2017)

Por lo tanto, se deduce que en la ciudad de Latacunga operan 11 compañías que ofrecen servicios de transporte escolar e institucional para la colectividad.

La RSA es un modelo de gestión empresarial, a través de cuyas actividades las empresas, en este caso refiriéndose al sector transportista escolar institucional pueden brindar su aporte al entorno social y al mismo tiempo generar beneficio propio.

1.3. Diagnóstico

El transporte escolar e institucional en el Ecuador se estructura mediante compañías y cooperativas, siendo un sistema personalizado de servicio de transporte comercial para estudiantes y trabajadores, dirigidos tanto al sector público y privado que requieren movilización desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo y de retorno.

Este sector de transporte terrestre debe regirse a normas y reglamentaciones de seguridad estrictas para las unidades, así también, los conductores deben estar capacitados para transportar a niños, jóvenes y adultos enfocándose principalmente en salvaguardar la integridad y bienestar de cada pasajero durante su trayecto, lo que significa que la responsabilidad del transportista escolar e institucional hacia cada uno de sus usuarios es indispensable.

Se diagnostica una problemática que surge a causa del desconocimiento total o parcial de la Responsabilidad Social Asociativa y sus efectos benignos en las organizaciones.

Por tales razones es indispensable que la RSA sea un pilar fundamental para cada filial cooperativista auxiliado de un modelo de balance social que permita obtener indicadores sociales para observar fortalezas y debilidades que cada institución posea.

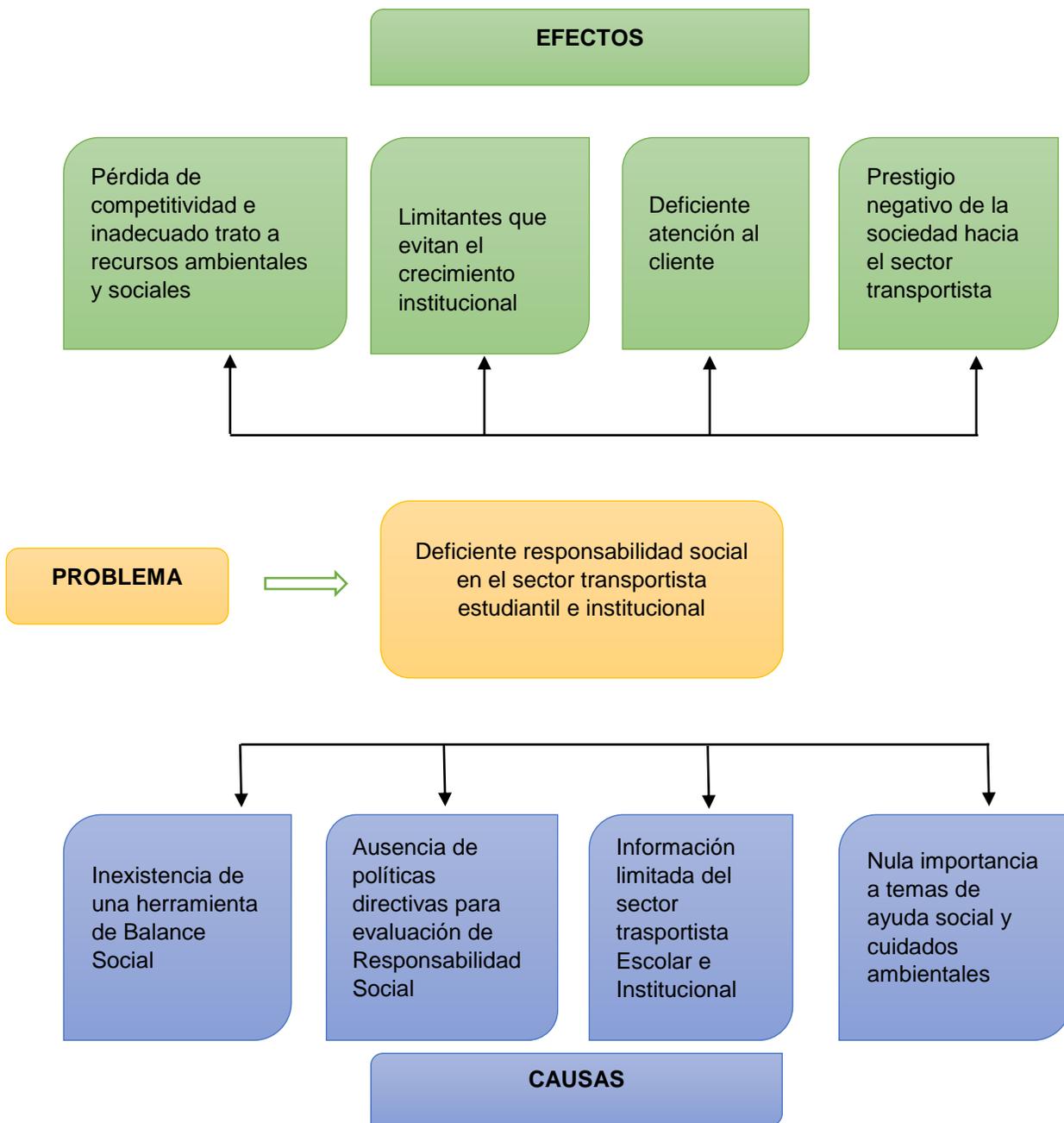


Figura 1. Árbol de problemas

1.4. Prognosis

Las empresas mantienen con la sociedad un vínculo económico ya que son entes que contribuyen originando plazas de trabajo, pagan impuestos al Estado y producen bienes y/o servicios para los demandantes. De igual forma realizan actividades de ayuda y cooperación social que se traducen en estrategias utilizadas por las organizaciones para mejorar su imagen corporativa ante la sociedad. Sin embargo, si las empresas aíslan la RSE a un segundo plano promueven al origen de componentes perjudiciales tales como:

- Disminución de prestigio ante la sociedad con efectos negativos en las ventas;
- Pérdida de capacidad de retención del personal competente, disminuyendo la satisfacción, pertenencia, compromiso y lealtad del empleado y;
- Baja competitividad en el mercado frente a sus semejantes que si ejecutan programas solidarios.

Asimismo, las cooperativas de transporte escolar e institucional que ofrecen sus servicios dentro de la provincia de Cotopaxi se encuentran bajo idénticos riesgos si no consideran a la RSA como un segmento importante de estrategia institucional.

De no realizarse ésta investigación, persistiría el problema en las cooperativas de transporte escolar e institucional en cuanto a su baja o nula vinculación solidaria con su entorno interno y externo. La deficiencia de estrategias basadas en la RSA ocasionan limitantes para la captación de nuevos clientes desarrollándose dificultades en las cooperativas en cuanto a sostenibilidad en el tiempo con exposición a desaparecer a largo plazo, mostrando incapacidad de adaptación en un mercado de transporte que cada vez es más competitivo y exigente por parte de los demandantes de este servicio.

1.5. Formulación del Problema

¿De qué manera el balance social incide en la responsabilidad solidaria asociativa de las compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga – provincia de Cotopaxi?

1.6. Interrogantes

- ¿Cómo precisar la definición de Responsabilidad Social Asociativa y el Balance Social?
- ¿Cómo se puede verificar la información presentada respecto a la Responsabilidad Social Asociativa y el Balance Social?
- ¿Mediante qué se puede conocer los resultados obtenidos?
- ¿De qué manera se puede medir el nivel de Responsabilidad Social Asociativa en las cooperativas de transporte escolar e institucional?
- ¿A través de que se puede conocer el cumplimiento de los indicadores enfocados a la RSA del sector de transporte escolar e institucional?

1.7. Justificación del Problema

La sociedad es cada vez más exigente con las empresas en el ámbito económico - social, ya que no solamente cumplen con el rol de generar fuentes de empleo y beneficios económicos, sino que también se ven exigidas a cumplir con parámetros tales como: crear proyectos de ayuda comunitaria, ser productivos y responsables con el medio ambiente y que toda actividad empresarial se realice para un progreso equitativo de todos sus integrantes. Por lo que es esencial que las instituciones mantengan una perspectiva amigable con el medio ambiente buscando el bien común del ser humano.

El presente trabajo investigativo pretende desplegar al sector cooperativo de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga conocimientos respecto a la responsabilidad solidaria asociativa y los beneficios que surgen al ejecutar planificaciones de responsabilidad social en sus operaciones, para lo cual existe la propuesta de elaboración de una herramienta simuladora de Balance Social para mejorar el desarrollo de gestión cooperativo en los sectores económicos ambientales y sociales.

El resultado de la presente investigación tendrá como beneficiarios a los grupos de interés en su entorno interno y externo quienes podrán conocer la realidad social que las compañías de transporte escolar e institucional practican.

1.8. Objetivos

1.8.1. Objetivo General

Estudiar la incidencia del Balance Social sobre la Responsabilidad Social Asociativa en las compañías de transporte escolar e institucional de la ciudad de Latacunga a través de técnicas de investigación con el fin de proponer una herramienta de evaluación para el Balance Social.

1.8.2. Objetivos Específicos

- Investigar el nivel de conocimiento del sector transportista estudiantil de Latacunga en cuanto a la aplicación de principios de responsabilidad solidaria asociativa.
- Establecer bases conceptuales para la sustentación de la teoría de la Responsabilidad Solidaria Asociativa (RSA) y el Balance Social en asociaciones de transporte escolar e institucional en la ciudad de Latacunga.
- Estructurar bases metodológicas e instrumentos de investigación para la respectiva indagación de la RSA en el transporte escolar e institucional.
- Recolectar, procesar e interpretar la información mediante técnicas de recolección de datos que permitan determinar el nivel de compromiso de socios y directivos respecto a los principios de responsabilidad social establecidos por la superintendencia de economía popular y solidaria.
- Proponer el diseño de una herramienta de evaluación para el balance social que permita a las asociaciones transportistas escolares e institucionales de Latacunga medir sus procesos de responsabilidad social.

1.9. Variables de Investigación

1.9.1. Variable independiente

Balance Social

1.9.2. Variable Dependiente

La Responsabilidad Social Asociativa (RSA)

1.10. Delimitación

1.10.1. Delimitación Espacial

La investigación tiene un alcance espacial sobre las compañías de transporte escolar e institucional pertenecientes al cantón Latacunga provincia de Cotopaxi y a sus respectivas dirigencias y socios activos.

1.10.2. Delimitación Temporal

La delimitación temporal se sustenta en el período económico del año 2017, utilizada como fuente de información para la construcción de la herramienta de evaluación social.

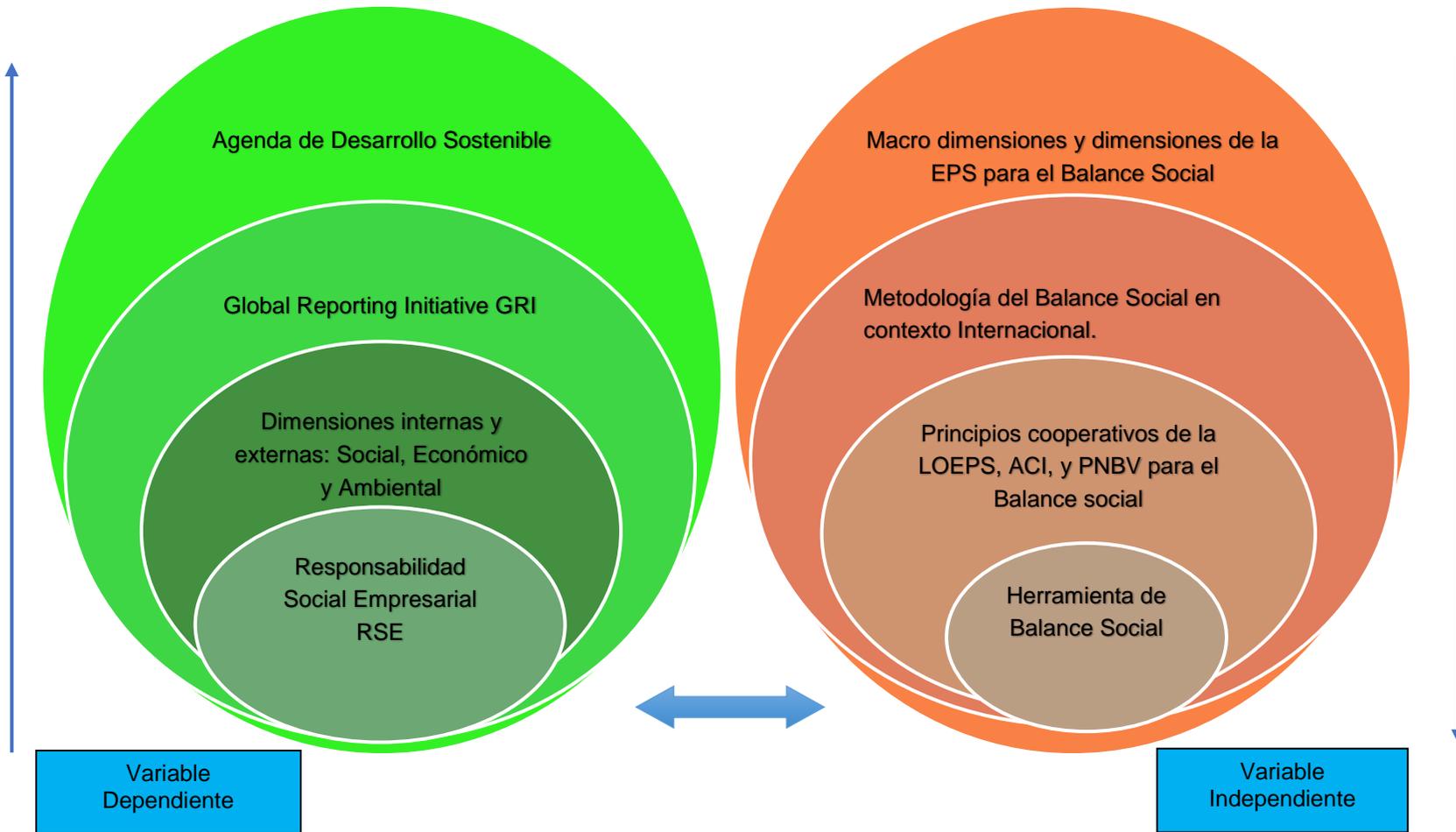


Figura 2. Categorización de variables

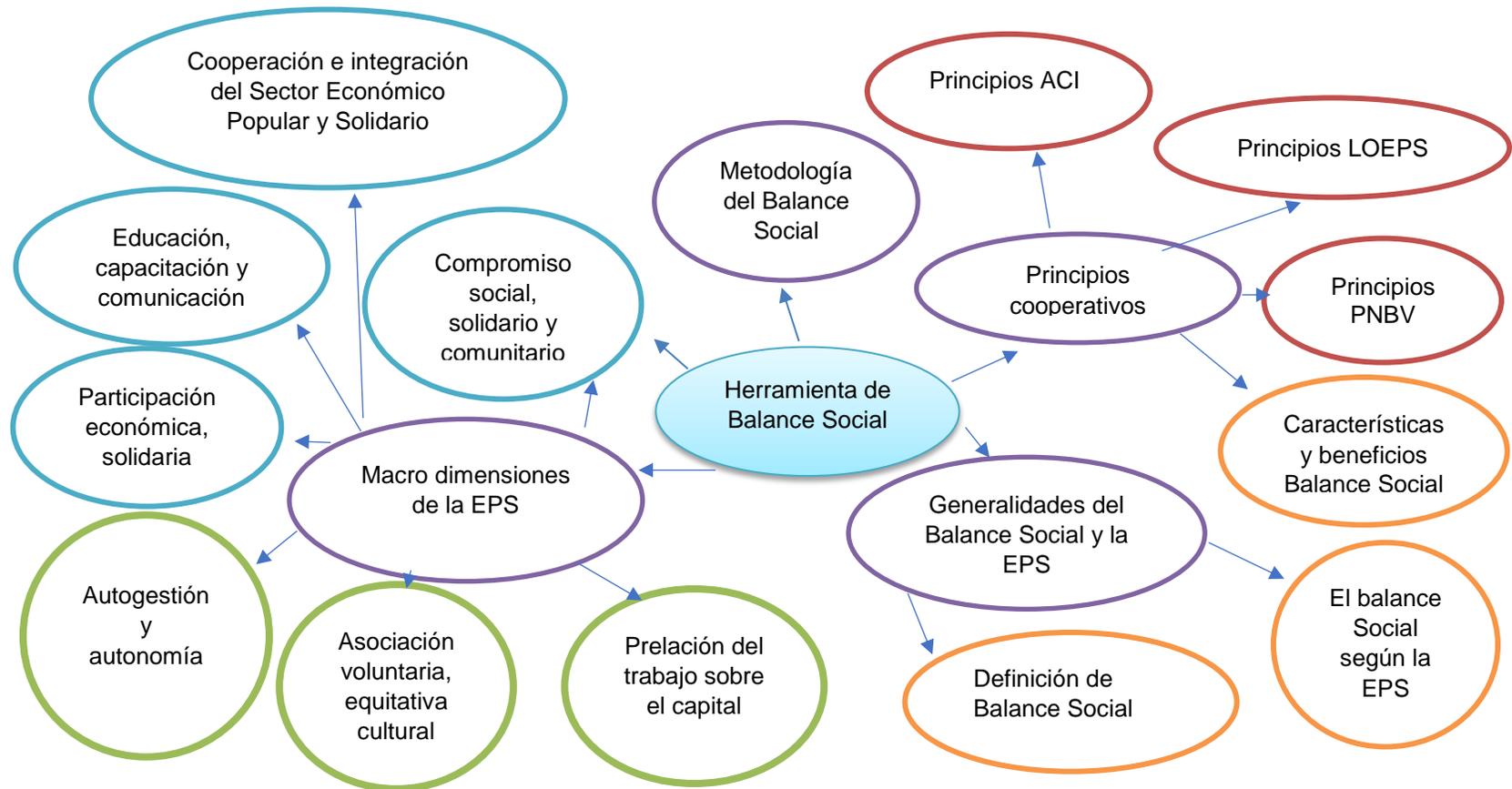


Figura 3. Subordinación conceptual de la variable independiente

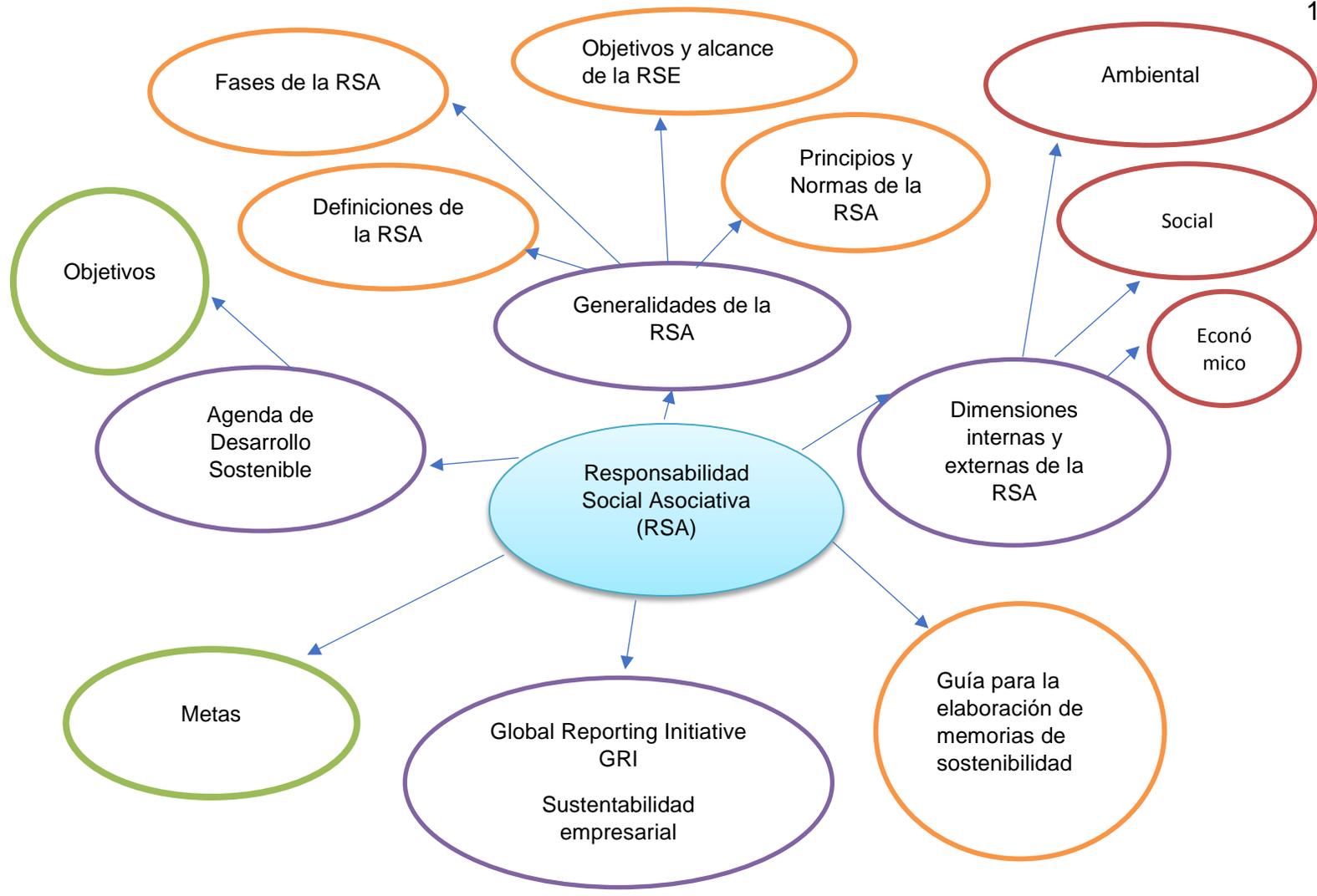


Figura 4. Subordinación conceptual de la variable dependiente

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL Y LEGAL

2.1. Antecedentes investigativos

En un mundo cada vez más dinámico y globalizado las empresas buscan mejorar sus actividades comerciales mediante prácticas gerenciales que brinden beneficios tales como la Responsabilidad Social Asociativa (RSA) ayuda a la medición del desempeño empresarial teniendo como objetivo alcanzar las expectativas de nuestra sociedad. En el Ecuador no hay excepción a la globalización y la responsabilidad social por lo que se muestran estudios que anteceden a esta investigación.

Para (Holguín Varea & Navas Salazar, 2015) en su estudio “Investigación sobre la aplicación de prácticas de responsabilidad social en las PYMES del cantón Latacunga y la elaboración de un Manual Práctico” han llegado a las siguientes conclusiones:

Se llegó a determinar que no existen reales prácticas de Responsabilidad Social en las empresas y que en algunos casos los que las desarrollan lo hacen de forma empírica, luego de la investigación realizada en las pequeñas y medias empresas que desarrollan su actividad en el Cantón Latacunga, podemos afirmar que existen varias iniciativas en el sector sobre la aplicación aislada de prácticas de responsabilidad social, por lo que se requiere un enfoque que permite consolidar y sistematizar lo que ya se está haciendo, y permita trazar un camino de mejora continua que asegure un futuro en el que la responsabilidad social sea parte de la cultura empresarial y que involucre a las partes de interés. La herramienta sugerida para conseguirlo es el manual propuesto, el mismo que puede ser adaptado a las necesidades y realidades de la empresa que acoja esta recomendación.

Hemos determinado que la responsabilidad empresarial no es considerada una estrategia dentro de las empresas por los beneficios internos y externos que se obtiene al aplicarla, por lo tanto, los propietarios o directivos deberán tener un mayor nivel de conocimiento en esta materia, en el trabajo desarrollado pueden obtener conceptos importantes para entrar en esta nueva tendencia empresarial.(p.153).

De aquel estudio se destaca que hay un mayor enfoque social en las empresas de mayor tamaño, evidenciando la existencia de iniciativas de práctica social en el cantón Latacunga, pero necesitando una consolidación y sistematización de sus propuestas. Las PYMES (Pequeñas y Medianas Empresas) constituyen un sector indispensable en la economía de la ciudad por lo que es un punto neurálgico para

aplicar prácticas de mejora continua a los programas de responsabilidad a la sociedad.

Según (Espinosa Villacrés, 2015) en su tesis titulada “Plan estratégico de responsabilidad social empresarial de la empresa Euronatura S.A., con la utilización del Balanced Scorecard” se han planteado objetivos de los cuales conducen a las siguientes conclusiones:

Se realizó el Análisis Macro Ambiental y Micro Ambiental de la empresa EURONATURA lo que permitió identificar los factores internos y externos a nivel administrativo, operativo y financiero que contribuyan a planificar y ejecutar tres proyectos de Responsabilidad Social definidos como:

- Proyecto de Responsabilidad Ambiental.
- Campaña de prevención de salud
- Proyecto de apoyo al deporte.

Se planificó, diseño y ejecutó la investigación de mercado a clientes de los cantones Samborondón, Yaguachí y Nobol de la provincia del Guayas con el objetivo de identificar los proyectos potenciales en el ámbito de la Responsabilidad Social Empresarial.

Se planificó, diseño y ejecutó la investigación de mercado a los empleados de la empresa con el objeto de identificar las fortalezas internas y definir los proyectos a ejecutar.

Se desarrolló a detalle cada uno de los proyectos a ser ejecutados por la empresa Euronatura en los próximos 5 años, considerando población objetivo, alcance, presupuestos y plan operativo.

Se puede apreciar que mediante éste tipo de investigaciones ayudan a implantar estrategias de responsabilidad social empresarial en entidades del mercado ecuatoriano, reflejándose una gran ayuda para las organizaciones que hacen uso de las propuestas de estos proyectos para implantar en sus corporaciones. Esto conlleva a la inclusión social como parte de sus objetivos empresariales logrando fortalecer la imagen corporativa que es uno de los beneficios que se alcanza con la RSA.

Para los autores (Aucapiña Maza & Sinchi Sinchi, 2012) realizaron una investigación titulada “Análisis de la responsabilidad social empresarial en el transporte escolar urbano en la ciudad de Cuenca caso TRANSTUDIAN S.A” llegan al siguiente desenlace:

Después de realizar esta investigación concluimos que la responsabilidad social empresarial (RSE) no se puede considerar como algo del momento o una moda sino un tema trascendental que debe irse posesionando en las

empresas, Responsabilidad Social Empresarial no solo implica lo ambiental sino también lo social y económico considerando a todos los stakeholders ya sea que influyan de manera directa o indirecta. Las empresas cada vez toman conciencia de la importancia de los trabajadores ya que invierten en cursos de formación para el beneficio de los mismos y el de la empresa, también se van incorporando planes para velar por el bienestar de los trabajadores y la de sus familias.

La RSE es una de las claves para que la empresa progrese y sea competitiva, cuando surgió era una medida voluntaria que las empresas debían adoptar, pero consideramos que en la actualidad de una manera indirecta se vuelve una obligación que debe ser tomada por la alta dirección ya que las personas ahora para adquirir un producto o servicio nos fijamos como estas ayudan a la sociedad al medio ambiente entre otros, entonces para que las empresas puedan continuar en el mercado y aumentar sus utilidades deben trabajar con principios, valores y ética empresarial retribuyendo a la sociedad en su conjunto los beneficios que de ella obtienen.

Al tratar de RSE en el transporte escolar caso TRANSTUDIAN S.A podemos manifestar que la compañía no trabaja ni se preocupa por el bienestar de la sociedad ni del medio ambiente, sus socios únicamente velan por su aspecto económico, sin embargo dentro del análisis podemos apreciar que la compañía tiene sus ventajas una de ellas es que la empresa maneja cero siniestro y sus unidades están en buenas condiciones esto lo confirmamos con las respuestas positivas para la compañía por parte de los estudiantes y padres de familia en las respectivas encuestas aplicadas. (p. 166-167).

El trabajo investigativo exhorta a la compañía de transporte escolar a ofrecer un mejor trato al cliente y a sus grupos de interés por medio de un programa responsable social basado en valores éticos y reglamentos apegados con los objetivos planteados por TRANSTUDIAN S.A. Este tipo de actividades socialmente responsables permitirá obtener beneficios frente a la sociedad potenciando a la entidad de transporte.

En referencia al Balance Social cabe destacar a (Espín Maldonado, 2016) en su trabajo titulado “Evaluación del balance social con indicadores por dimensión, en asociaciones de prestación de servicios de alimentación y limpieza del Sector de la Economía Popular y Solidaria en la Zona 2.”

Para determinar el impacto Balance Social en las asociaciones de prestación de servicios de alimentación y limpieza de la Zona 2 se estableció una relación y comparación de los resultados del balance social obtenidos en cada asociación. Es preciso notar que de los resultados obtenidos, Asomureto es quien obtiene un desempeño social eficiente (77,22%), mientras que Asopreschac (73,62%) y Asojochont (67,21%) mantienen un desempeño del balance social considerado como normal. Sin embargo, el análisis de los indicadores se debe particularizar, ya que, son éstos los que la asociación en el siguiente periodo de actividades (ejercicio fiscal) debe tomar énfasis en su mejoría y/o replanteamiento de actividades no cumplidas, sin descuidar el cumplimiento de los indicadores que obtuvieron excelentes resultados.(p. 88)

Para este caso, se observa una comparación de resultados entre asociaciones y los datos porcentuales de cada asociación todo aquello articulado en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria entidad que generó una propuesta de evaluación del Balance Social aplicado a Cooperativas, en donde también se recomendó una serie de macro dimensiones de acuerdo a la realidad de cada sector que se ha analizado para conocer el Balance Social.

Para (Paredes Espinoza G. C., 2015) menciona al Balance Social en su tema “Desarrollo del balance social para la Cooperativa de Ahorro y Crédito “Fernando Daquilema” Ltda., de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo como modelo de información económica financiera, período 2013” concluyendo lo siguiente:

La metodología utilizada para el desarrollo del Balance e Informe Social es el modelo diseñado por la Alianza Internacional de Cooperativas (ACI), el mismo que permite a través de dimensiones, variables e indicadores evaluar el nivel de cumplimiento de la Responsabilidad Social. El sistema cooperativo de América Latina considero su importancia y ha sido aplicada para cumplir con este objetivo.

La aplicación del Balance Social Cooperativo permitió verificar el nivel de cumplimiento de la responsabilidad social de la Cooperativa, este modelo puede ser utilizado en cualquier tipo de empresa sin importar su finalidad, y tamaño de la misma, por cuanto todas deben cumplir con ciertos principios universales del cooperativismo.

Se realizó el Desarrollo del Balance Social para la COAC “Fernando Daquilema” Ltda., de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, como modelo de información económica financiera. Periodo 2013, para lo cual se utilizó la metodología (ACI), mediante el desarrollo del Balance e Informe Social y se aplicó del Chi cuadrado se demostrar la hipótesis cuyo resultado fue positiva y que permitió evaluar el cumplimiento de responsabilidad social hacia la colectividad (p. 144-145).

La Cooperativa de Ahorro y Crédito “Fernando Daquilema” Ltda., es una entidad de intermediación financiera con responsabilidad social. Para el cumplimiento de la misma se plantea un modelo que le permita medir y cumplir con los principios universales del cooperativismo de sus clientes internos y externos, en aspectos ambientales, culturales y educativos.

Por medio de la introducción de un modelo de balance social se pudo conocer aspectos de la COAC “Fernando Daquilema” Ltda., entre ellos se destaca la poca y diferenciada líneas de crédito, la alta tasa de interés, falta de inclusión étnica y de género en órganos de gobierno. Mediante aquellos resultados se logra medir su

desempeño social por lo que se considera importante la relación entre el balance social y la responsabilidad social.

En cuanto a (Orteja Tinajero, 2014) en su tesis de maestría en economía y gestión empresarial con el título “Caso de estudio en la implementación del balance social en la Cooperativa de Ahorro y Crédito Textil 14 de Marzo”

El Balance Social de la Cooperativa de Ahorro y Crédito “Textil 14 de Marzo” no exclusivamente valida lineamientos de los principios cooperativos, al inicio de esta investigación se consideró otros principios que son parte de la responsabilidad empresarial y también principios que han sido definidos por la actual Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, entonces fue necesario considerarlos a todos. Entre las diferentes fuentes, los principios cooperativos son siete, los principios mencionados en la LOEPS, 2011 son ocho; 94 en la presente investigación se consideraron 15 principios más un análisis financiero y social.

Realizar la presente investigación permitió que el Balance Social se plasme en una realidad y en una institución que practica los denominados principios que es una cooperativa. La heterogeneidad de las cooperativas se podría homogenizar gracias a la construcción de un Balance Social (p. 93).

Afirmativamente, es adecuado el uso del Balance Social para la Cooperativa de Ahorro y Crédito “Textil 14 de Marzo” ya que se propone a la cooperativa dar un mejor control y seguimiento de las donaciones, apoyos y demás que se han desarrollado, utilizando las diferentes fuentes de principios cooperativos. Se resume que la cooperativa no cuenta con una base de información, la cual es necesaria para el Balance Social.

En Ecuador se reconoce el modelo económico popular y solidario bajo el principio del ser humano sobre el capital, y sobre éste el desarrollo del ámbito social. Este modelo económico aún no está estructurado ni aplicado totalmente en el mercado nacional, muestra de ello es la carencia de metodologías que permitan interpretar, conocer, ampliar, evaluar e investigar este modelo económico. Las investigaciones que anteceden a este trabajo investigativo serán fuente de información colaborativa que permita desarrollar una metodología que evalúe desde un todo, el accionar, resultados y actuaciones de las compañías y cooperativas de transporte escolar e institucional en Latacunga.

2.2. Fundamentación teórica

En este apartado se desarrollan teorías de cada una de las variables que compone el proyecto investigativo, es decir, sus variables dependientes e independientes. Estas teorías ayudarán a entender la relación existente entre las empresas y la sociedad, encaminadas a identificar los beneficios que ofrecen cada una de ellas.

2.2.1. Teorías y evolución de la Responsabilidad Social

A causa de la insaciable característica del ser humano de mejorar sus conocimientos, respecto a teorías de responsabilidad social se menciona a (Lantos, 2001), quien realizó un análisis a cuatro benchmarks de compromiso de recursos en actividades de responsabilidad social:

1. Visión de generación de ganancias como fin único: La misma está encuadrada en el ámbito económico de la RSE, en donde la generación de ganancias es el fin único de la empresa y su único deber con la sociedad es respetar las leyes vigentes (normas explícitas). Aquí la idea es generar el máximo de utilidades mientras se respeten las leyes.
2. Visión de generación de ganancias en un ámbito limitado: La segunda corresponde también es una visión económica de la RSE, pero además de cumplir la ley, la empresa se entiende como una entidad que respeta tanto las leyes como las normas tácitas dadas por el entorno en que se desenvuelve.
3. Visión de bienestar social: En esta visión se lleva la ética a un nivel superior, donde la empresa debe estar consciente del daño que puede causar a la sociedad y hacerse responsable de él (gestión de externalidades negativas), integrando en esta visión las relaciones existentes con los diversos grupos de interés de una empresa.
4. Visión de empresa al servicio de la comunidad: esta visión corresponde a una visión altruista donde la empresa debe usar sus recursos de la manera más eficiente con el fin de generar bienestar en la sociedad (derramar beneficios sociales).

a. Teorías de la responsabilidad social

La evolución del concepto de responsabilidad social lleva a un agrupamiento en cuatro enfoques diferentes:

- El primero incluye a la responsabilidad social desde un enfoque instrumental quienes consideran a las organizaciones como un instrumento para la

generación de riqueza y sus actividades sociales como un medio para alcanzar resultados positivos para la sociedad.

- El segundo enfoque se basa en teorías que se centran en la teoría política, en donde toman como referencia al poder excesivo de la empresa en la sociedad y a un ejercicio responsable de dicho poder en el escenario político.
- En tercer lugar se encuentra la teoría integradora, en la cual la empresa se centra en la identificación, canalización, capacitación y respuesta ante las demandas sociales de los Stakeholders o también conocidos como “grupos de interés.
- El cuarto enfoque está basado en las teorías que estudian la responsabilidad ética de las empresas para con la sociedad buscando un desarrollo sostenible para el ser humano con un direccionamiento hacia el bien común.



Figura 5. Teorías de responsabilidad social

Fuente: (Friedman, 1970), (Davis, 1960), (Van Dalen, 1974)

b. La evolución de la responsabilidad social

La responsabilidad social no es acción social filantrópica al margen de la actividad principal de la organización, sino un nuevo sistema de gestión de la organización, ni una moda pasajera sino una obligación universal para asegurar la sostenibilidad social y ambiental de nuestro modo de producción y consumo en un planeta frágil pero sobre todo no es una función más de la organización sino un modo permanente de operar todas sus funciones basadas en el diagnóstico.

Hacia finales de la década de los setenta y principios de los ochenta, como consecuencia de la constatación de la creciente importancia de la empresa en el entorno socioeconómico, se toma con fuerza la doctrina relativa a la existencia de una responsabilidad social empresarial, que parte del papel trascendental que la empresa desempeña en el contexto social y el considerable impacto de sus actuaciones convirtiéndolo en un importante agente social, cuyo rol es necesario redefinir en unos términos más acordes con el sentir general de la sociedad.

Esto genera expectativas empresariales que reclaman la consideración de las externalidades y costos asociados por su actividad, ante la constatación de la insuficiencia del beneficio socioeconómico de la entidad.

2.2.2. Teorías Instrumentales

La posición teórica de (Friedman, 1970) establece lo siguiente:

La responsabilidad social debe recaer directamente en los individuos en sí, y no en las empresas propiamente tales, es decir, establece que la responsabilidad social entendida como una forma de generar bienestar más allá de las fronteras de la empresa no corresponde en ningún caso una obligación para la empresa ni tampoco un beneficio para ella. Según Friedman, la única obligación o responsabilidad social que posee y debe poseer una empresa es la maximización de la riqueza para sus accionistas, dentro del marco legal y las reglas del juego que hayan sido acordadas entre las partes.

2.2.3. Teorías Integradoras

Para (Carroll, 1979) establece que:

Se debiera atender a una nueva visión unificadora de conceptos, que apunte al modo de receptividad social, el cual llama modelo de desempeño social. Este modelo está pensado sobre la base de que existen muchas visiones distintas con respecto de la RSE y que todas son igualmente importantes. Ante esto el autor propone tres aspectos bajo los cuales analizar el desempeño social, los cuales deben estar articulados e interrelacionados. Los aspectos son: una definición básica de Responsabilidad Social; una enumeración de los asuntos por los cuáles una Responsabilidad Social existe; y una especificación de la filosofía de respuesta. Carroll plantea que para la existencia de una definición de RSE, que englobe todos los aspectos que se deben considerar, debe incluir las categorías económica, legal, ética y discrecional, en el sentido de “intención deliberada” del desempeño del negocio.

2.2.4. Teorías de carácter político

En cuanto a (Davis, 1960), propuso la siguiente teoría:

En la medida que aumenta la participación y tamaño de la empresa en una economía, las decisiones de negocio de una empresa empiezan a afectar al medio donde se desarrolla. La empresa genera empleos, transa con un sin número de clientes, desarrolla un intercambio de insumos con proveedores, entre otras actividades, con lo cual va generando movimientos en su economía. Esto, nos debe hacer entender que las organizaciones mientras más grandes sean pueden ser vistas como un ente político que, al tomar decisiones acordes a intereses sociales, adquieren poder e influencia sobre una sociedad. De acuerdo con esto, el desarrollo de las actividades de RSE por parte de algunas empresas les permitiría influir en el marco cultural, político y de los negocios que regulan su actividad. Debido al poder social adquirido, los ejecutivos son considerados personas influyentes e importantes, ya que se relacionan dentro de un ambiente de grandes corporaciones, en que sus decisiones afectan directamente a las personas. Sin embargo, los ejecutivos son también ciudadanos con intereses y visiones particulares, lo cual dificulta su rol con respecto a la labor que deben ejercer. Davis plantea la idea de que “poder” y “responsabilidad” están estrechamente relacionados, por tanto, debe existir una manera adecuada de balancearlos.

2.2.5. Teorías sobre la Ética y la Moral en los Negocios

Acotando a dicha teoría, (Freeman, 1983) afirma:

Las acciones de negocios representan actividades en red que integran a los distintos actores como una cadena en que se afectan unos a otros. Freeman

describe que las empresas al llevar a cabo sus actividades no sólo deben considerar la gestión interna de sus recursos y operaciones, sino que además deben tener en consideración a todos los actores que pueden afectar directa o indirectamente el desarrollo de sus actividades. En su artículo, Freeman, R.E. (1983) muestra la manera de cómo en los años setenta se lleva a cabo esta visión debido a los cambios sociales latentes en ese momento, que obligaron a las compañías de la época a tomar en consideración los petitorios de distintos grupos sociales para poder llevar a cabo sus actividades en forma positiva y acorde al movimiento social de la época. Para Freeman, la responsabilidad debe integrar la visión de los grupos de interés dándole énfasis a la sustentabilidad de las actividades empresariales, es decir, la ve como un medio de supervivencia de largo plazo sin descuidar los resultados del corto plazo.

2.2.6. Teoría de los Stakeholders

En cuanto a (García Fronti, 2006) enuncia:

La interacción de la empresa con la sociedad se produce de diversas formas y con distintos grupos sociales. Surge la teoría de los stakeholders que involucra el reconocimiento y la identificación de las relaciones entre la conducta de una organización y su impacto en distintos grupos. Los stakeholders son aquellos individuos o grupos que pueden afectar o ser influenciados por las instituciones; tales como los empleados y sus familias, los proveedores, el gobierno, el medio ambiente, los accionistas, los clientes, los grupos políticos y la comunidad en general.

2.2.7. Teoría de Legitimación

De igual manera, (García Fronti, 2006) afirma lo siguiente en cuanto a esta teoría:

La teoría de la legitimación se define como una percepción o suposición generalizada de que las acciones de una organización son deseables, apropiadas o inapropiadas en relación con un sistema socialmente construido de normas, valores, creencias y definiciones. Para efectuar modelos utilizando la teoría de la legitimación, es necesario incorporar la teoría de los stakeholders que involucra el reconocimiento y la identificación de las relaciones entre la conducta de una organización y el impacto en estos grupos.

2.3. Fundamentación conceptual

Las siguientes fundamentaciones conceptuales se encuentran en función de las subordinaciones de cada variable de la investigación, ver figuras 3 y 4.

a. Cooperativa de transporte

De acuerdo al autor (Chiriboga Rosales, 2014) con respecto a la definición de cooperativa de transporte menciona que “Son las constituidas para prestar el servicio de transporte de personas o bienes por vía aérea, terrestre, fluvial o marítima y pueden ser de propietarios o de trabajadores” (p.81)

La conformación de cooperativas o compañías de transportes significan progreso para la sociedad ecuatoriana, siendo un factor importante para la economía, ya que se encarga de trasladar maquinaria, materiales, productos o personas de un lugar a otro. Las cooperativas de transporte logran la transportación y comunicación convirtiéndose en los canales principales para el desarrollo del país.

b. Importancia del sector de transporte

El sector transportista para cualquier sociedad se constituye en un punto indispensable para el crecimiento económico, por lo que el autor (Hubenthal , 2010) basa su teoría en lo siguiente:

El transporte tiene vínculos muy estrechos con el desarrollo económico. La expansión en el sector transporte va muy de la mano con el crecimiento económico. Así, un nivel mayor de ingresos abre a las personas la posibilidad de adquirir, por ejemplo, un vehículo particular y así ser más flexibles en la elección de dónde vivir o en el acceso a fuentes de trabajo más distantes. Al mismo tiempo los servicios de transporte son importantes para el desarrollo económico. Por ejemplo, el transporte hace posible el acceso a recursos, bienes, insumos, etc. que de otra manera no serían asequibles por razones de distancia. Así, el transporte ayuda a diversificar y especializar la economía. Se puede considerar al transporte como un motor que literalmente “mueve” la economía (p.4)

El ser humano por naturaleza y curiosidad siempre se ha mantenido movilizándose de un lugar a otro, partiendo de aquella referencia y enfocándose en el sector de transporte terrestre se puede decir que es uno de los más comunes y accesibles para cualquier sociedad que demuestran su crecimiento económico. Es así que las personas que se dedican a prestar el servicio de transporte independientemente sean

de personas u otros bienes reciben un pago por este trabajo, significando la dinamización del sector económico.

c. Economía Popular y Solidaria (EPS)

En referencia a la misma (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012) en su artículo 1; indica el significado de lo que es la EPS:

La economía popular y solidaria es la forma de organización socio- económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos. Esta forma de organización se basa en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital. (p.47).

d. Modelo económico

En referencia a (Díaz Pulido, 2017) menciona que:

Un modelo es una representación simplificada de la realidad, en la que se ponen de manifiesto las interrelaciones entre las variables relevantes cuya utilidad consiste en su capacidad para explicar relaciones causales respecto a los problemas económicos, sociales y políticos relevantes y responder a diferentes preguntas.

e. Herramienta

De acuerdo a (Amador Posadas, 2002) define como herramienta lo siguiente:

Son aquellos medios que se utiliza para el desarrollo de nuestros trabajos y obligaciones dentro de una entidad o sector al que pertenece, es importante por su utilidad en la mejora de los servicios, productos de las empresas, además de contar con una buena planeación y de esta manera cumplir con sus objetivos empresariales.

2.3.1. Generalidades de la Responsabilidad Social Asociativa

a. Definiciones de Responsabilidad Social

De acuerdo al (Fondo Europeo de Desarrollo Regional, 2015) en su guía “Responsabilidad Social Empresarial: Buenas Prácticas y recomendaciones” manifiesta:

La Responsabilidad Social Empresarial hace referencia al buen gobierno de la empresa, gestionando de forma ética y sostenible, y llevando a cabo un conjunto de compromisos de carácter voluntario, con el fin de gestionar su impacto en el ámbito social, ambiental y económico, y obtener los máximos beneficios para el conjunto de la sociedad. (p. 5)

Para efectos investigativos de la RSA se recurre a los autores (Uribe Bohorquez & Rueda Delgado, 2012) en su artículo “Aportes de la información contable ante diversos entendimientos de la responsabilidad social empresarial”, donde manifiestan que:

La responsabilidad social empresarial es fundamentalmente un concepto ético y moral por parte de las empresas y, por ende, del compromiso de los empresarios que integran en sus actividades, en su gestión y, por tanto, en su estrategia, el respeto por los valores éticos, las personas, la comunidad y el medio ambiente. De esta forma, el comportamiento individual y de la empresa se reprime de toda actividad destructiva, aunque sea económicamente provechosa, buscando acuñar un equilibrio entre los intereses de la empresa y los intereses públicos, para atender así a la contrapartida legítima de las aportaciones que la empresa recibe de la colectividad, al proteger y mejorar conjuntamente el bienestar de la sociedad y el de la organización, con lo cual se promueve un desarrollo sostenible equitativo a nivel mundial. (p. 550-551).

Por lo tanto, una organización socialmente responsable realiza actividades de buen trato social, ayuda ambiental e impulsadora de un desarrollo sostenible a favor de la sociedad. Estas entidades se caracterizan por tener presente en sus misiones empresariales valores éticos y morales que aplican continuamente en sus actividades cotidianas.

b. Fases de la Responsabilidad Social

Para el acogimiento de las empresas que han decidido tomar el modelo de la Responsabilidad Social Empresarial deben tener un periodo de tiempo en el cual se debe medir y fortalecer cada una de las fases que se presenta a continuación:

Tabla 3
Fases de la Responsabilidad Social

FASE	CONCEPTO
Preparación	Disponer de una buena planificación que facilite la ejecución y el control.
Diagnóstico	Realizar un control interno de los procesos, sistemas, políticas y prácticas y un análisis externo de los consumidores, proveedores, comunidades y marco jurídico.
Planificación estratégica y operativa	Estableciendo el modelo de implantación y la posibilidad de establecer indicadores o acogerse a normativas reguladoras.
Implantación	Intervenir en función de sus líneas estratégicas, impacto y de sus capacidades técnicas y económicas para llevarlas a cabo.
Comunicación interna	Comunicar hacia uno centrado en la relación entre la empresa y sus grupos de interés, a través del diálogo interno como proceso permanente
Comunicación externa	Mejora de la imagen corporativa para hacer llegar estas prácticas al cliente potencial.
Seguimiento y medición	Medir el avance de los procesos y la obtención de resultados para asegurar que el sistema es eficaz y que se alcanzan los objetivos.
Revisión y mejora	Eliminar o mitigar las debilidades detectadas y potenciar las fortalezas, convirtiendo la implantación de la RSA en un proceso continuo.

Fuente: (Herdman & Kamitsuru, 2012)

Como se muestra en la tabla anterior la RSA permite que una empresa controle cada una de sus operaciones y sobre todo ubica como parte primordial la comunicación que es la base esencial para diagnosticar un problema dentro de la organización y este modelo no deja suelto el seguimiento que normalmente se lo realiza de forma anual sino todo lo contrario debe hacerlo permanentemente.

c. Principios de la Responsabilidad Social

Para implantación de RSA no solo estará basado en las fases también deberá cumplir con los principios que de manera tanto la sociedad civil y el Estado como la empresa en general asume para el mejoramiento del proceso destinado al respeto de

los derechos laborales, de los derechos humanos, de la justicia y de la equidad de género para lograr una sociedad más justa, equilibrada y sustentable según (Organización Internacional de Normalización, 2010) menciona que:

...La organización debería basar su comportamiento en normas técnicas, directrices o reglas de conducta que estén de acuerdo con los principios aceptados de correcta o buena conducta en el contexto de situaciones específica, incluso cuando esas situaciones sean difíciles. Al adoptar esta norma Internacional es aconsejable que una organización tenga en cuenta la diversidad social, ambiental, legal, cultural, política y organizativa, así como las diferencias en las condiciones económicas, y sea, al mismo tiempo, coherente con la normativa internacional del comportamiento.

Si bien es cierto no existe una lista definitiva de principios para la responsabilidad social, pero se plantea que las organizaciones deberían respetar los siete principios que se describe a continuación:



Figura 6. Principios de la responsabilidad social

Fuente: (Organización Internacional de Normalización, 2010)

Muchos empresarios conciben a la RSA como parte filosófica en sus negocios, por sus buenas prácticas laborales que van más allá de la Ley, prácticas para el cuidado y

conservación del medio ambiente, un verdadero compromiso con sus stakeholders y la emisión transparente de sus actividades conforme a indicadores.

d. Objetivos de la Responsabilidad Social Asociativa

De acuerdo al (Chimbo & Tuapante, 2013) entre los principales objetivos de la RSA se pueden plantear los siguientes:

- Sensibilizar a las empresas sobre los beneficios que genera la Responsabilidad Social Empresarial como una herramienta de gestión tanto en el aspecto empresarial como social, de tal manera que el involucrado de esta implementación no solo la conozca, sino que este consiente del beneficio tanto para su empresa como para los que se relaciona con ella.
- Brindar a la empresa una base conceptual sólida sobre el funcionamiento del modelo de empresa ciudadana, contribuyendo con la sociedad de manera económica, social y medio-ambiental para un desarrollo sostenible.
- Concientizar a los empresarios que esta conducta genera una estrategia de negocios que permite obtener beneficios económicos a largo plazo, incrementa y mantiene la fidelidad por parte de los clientes, mejora la marca y en general la imagen de la empresa.
- Aumentar las ventajas competitivas de la empresa en lo referente a la reputación empresarial, al aumento de la calidad de productos o servicios, la fidelidad de los clientes y a la atracción de capital humano válido y de recursos humanos.
- Difundir e incidir el desarrollo de la RSE como una actividad más en la lucha por la pobreza, mediante actividades que nos permitan educar, capacitar y difundir sus beneficios a la población.
- Suministrar información fiable y completa de la actividad de la organización en su triple dimensión económica, social y ambiental; es decir deben ser transparentes, generando decisiones de negocios mejor informadas. (p.36-37)

Se ha tomado en referencia dichos objetivos de los autores mencionados ya que se acopla con las perspectivas de la investigación planteada, lo que significa que los objetivos o fines que cumple la responsabilidad social pueden ser muchos más y variadas, dependiendo de la orientación de cada investigador.

e. Alcance de la Responsabilidad Social Asociativa

En el desarrollo de las actividades empresariales es necesario tener claro los alcances en los diferentes sectores que es participe la RSA.

Tabla 4
Alcance de la Responsabilidad Social Asociativa

ALCANCE	DEFINICIÓN
Económico Financiero	- Una de las principales contribuciones de las empresas para con la sociedad es la creación de riqueza y fuentes de trabajo; en consecuencia es primordial que las organizaciones no descuiden un continuo crecimiento tanto financiero, económico y social.
Organizativo	Se centra en las acciones que puede realizar la empresa para conseguir un mejor ambiente laboral e imagen corporativa.
Legal	En países en los cuales el marco jurídico legal no es tan claro y definido, incluso mucha de las veces cambiante; es importante que las empresas consideren y tomen sus decisiones de acuerdo a los aspectos legales existentes.
Laboral	Garantizar la estabilidad laboral y condiciones dignas de trabajo dando como resultado el compromiso del empresario hacia los trabajadores y la fidelidad de estos a las empresas.
Hacia clientes	los Conseguir líneas claras y directas con los clientes es un notable ejemplo de avance empresarial; La responsabilidad de la empresa también se manifiesta en una preocupación por el impacto de esos productos o servicios sobre los clientes y la sociedad en general.
Hacia comunidad	la Consiste en las acciones que ejecutan las empresas y organizaciones con el objetivo de ayudar a la sociedad, considerando a los grupos vulnerables sin que esto signifique acción social.
Hacia ambiente	el Adoptar normas y políticas que permitan reducir al mínimo los impactos negativos ambientales, asegurando el uso disponible de los recursos naturales.

Fuente: (Chimbo Granda & Tuapante Fárez, 2014)

f. Normas y certificaciones de la Responsabilidad Social Asociativa

Las normas y certificaciones en el ámbito de la responsabilidad social buscan tener un estándar de gestión social, es por ello que se han originado normas y certificaciones internacionales. Es evidente que las empresas tienen clientes cada vez más exigentes respecto a sus compromisos de responsabilidad social que mantienen con la sociedad para consecutivamente sea premiadas por la compra de sus productos y servicios.

Para saber si las empresas son socialmente responsables se acuden a medidores o indicadores sociales que miden las acciones de las entidades en donde, para dicha medición se utilizan herramientas de evaluación al compromiso y ayuda que han ejecutado.

Las normas y certificaciones más conocidas respecto de la Responsabilidad Social Asociativa se mencionan en la siguiente tabla informativa.

Tabla 5

Normas y certificaciones de la Responsabilidad Social Asociativa

INICIATIVAS	NORMAS / CERTIFICACIONES
Principios Globales	Pacto Global Metas del Milenio
Gestión y Calidad	ISO 9000
Sustentabilidad y Gestión del Medio Ambiente	ISO 14000 ISO 26000
Prácticas Laborales y Derechos Humanos	OIT Declaración de Derechos Humanos Amnesty International
Gobernabilidad y Corrupción	Principios del OCDE
Compromiso con los Stakeholders	Series AA1000
Desempeño por Industria	FSC The Equator Principles Fair Labor Association
Fondos de Inversión Socialmente Responsables	Dow Jones Sustainability Indexes
Reportaje y Transparencia	Global Reporting Initiative

Fuente: (Material del Programa Internacional de RSA, 2010)

Para que una empresa sea socialmente responsable ya no basta solo con mostrarlo y difundirlo en los medios o en su zona de influencia. Ahora es necesario contar con un tercero que ayude a cuantificar sus resultados, normativice y estandarice procesos de la responsabilidad social.

2.3.2. Dimensiones de la Responsabilidad Social Asociativa

La responsabilidad social de la empresa se basa en tres dimensiones: Económica, Social y Ambiental. Además, existen dos tipos de enfoques:

- Enfoque interno, que afecta a sus trabajadores, a su impacto medioambiental, a la gestión de sus productos o servicios y a sus condiciones de trabajo.

- Enfoque externo frente a la sociedad se incluye a los proveedores, consumidores, clientes, contratistas, entre otros. Aquí participan los denominados Stakeholders o partes interesadas que no son otros que colectivos con los que la empresa se relaciona y a los que debe generar algún valor si se autodefine como socialmente responsable.

De acuerdo a pensamientos de (Fondo Europeo de Desarrollo Regional, 2015), las dimensiones se traducen en la Triple Cuenta de Resultados mencionando a las dimensiones económicas sociales y ambientales como:

Económico: Entendido como funcionamiento financiero “clásico”, pero también como la capacidad para contribuir al desarrollo económico en el ámbito de la creación de empresas hacia todos los niveles;

Social: Entendido como las consecuencias sociales de la actividad de la empresa en todos los niveles: los/as trabajadores/as (condiciones de trabajo, nivel salarial, etc.), los proveedores, los clientes, las comunidades locales y la sociedad en general, necesidades humanas básicas;

Ambiental: Entendido como la compatibilidad entre la actividad social de la empresa y la preservación de la biodiversidad y de los ecosistemas. Incluye un análisis de los impactos del desarrollo social de las empresas y de sus productos en términos de flujos, consumo de recursos difíciles o lentamente renovables, así como en términos de generación de residuos y emisiones. (p.9)

Para fines didácticos se recurre a la utilización de tablas que facilitan la explicación de las dimensiones y enfoques de la RSA.

Tabla 6

Dimensiones de la Responsabilidad Social Asociativa

DIMENSIÓN ECONÓMICA	
Interna	Externa
Su responsabilidad se enfoca a la generación y distribución del valor agregado entre colaboradores y accionistas, considerando no sólo las condiciones de mercado sino también la equidad y la justicia. Se espera de la empresa que genere utilidades y se mantenga viva y pujante (sustentabilidad).	Implica la generación y distribución de bienes y servicios útiles y rentables para la comunidad, además de su aportación a la causa pública vía la contribución impositiva. Asimismo, la empresa debe participar activamente en la definición e implantación de los planes económicos de su región y su país.
DIMENSIÓN SOCIAL	
Interna	Externa
Implica la responsabilidad compartida y subsidiaria de inversionistas, directivos, colaboradores y proveedores para el cuidado y fomento de la calidad de vida en	Conlleva a la realización de acciones y aportaciones propias y gremiales seleccionadas para contribuir con tiempo y recursos a la generación de condiciones

CONTINÚA 

el trabajo y el desarrollo integral y pleno de todos ellos.	que permitan y favorezcan la expansión del espíritu empresarial y el pleno desarrollo de las comunidades y, por tanto, a un entorno de mercado favorable para el desarrollo de su negocio.
DIMENSIÓN AMBIENTAL	
Interna	Externa
Implica la responsabilidad total sobre las repercusiones ambientales a causa de sus actividades empresariales, por lo tanto, se acude a la prevención y en su caso remedio de los daños que causen o pudieran causar.	Conlleva a la realización de acciones específicas para contribuir a la preservación y mejora de la herencia ecológica común para el bien de la humanidad actual y futura.

Fuente: (Centro Mexicano para la Filantropía, 2004)

2.3.3. Global Reporting Initiative (GRI)

Las Normas GRI son los primeros estándares mundiales de las memorias de sostenibilidad. Cuentan con una estructura modular relacionados entre sí y representan la mejor práctica mundial para informar sobre una serie de impactos económicos, ambientales y sociales. De acuerdo a (Global Reporting Initiative, 2011), menciona que:

Es una organización no gubernamental basada en una red, que tiene como objetivo impulsar los Reportes de Sostenibilidad y de ESG (Medio ambiente, Social y Gobierno Corporativo). El GRI produce la estructura de reportes de sostenibilidad más ampliamente utilizada en el mundo, lo que permite impulsar una mayor transparencia. Tiene “Puntos Focales Regionales” en Australia, Brasil, China, India y los EE.UU. (p.1)

El origen del informe global nace con el fin de apoyar a las organizaciones y proporcionar estándares para la realización de sus reportes de sostenibilidad en temas de la Responsabilidad Social que se establece en la Norma ISO 26000, su importancia radica en el valor que tienen estos informes tanto para empresas, gobiernos y la sociedad para la toma de decisiones.

a. La Responsabilidad Social y Global Reporting Initiative (GRI)

Cabe destacar la relación existente entre la responsabilidad social y el GRI para lo cual se acude a (Duque Orozco, Cardona Acevedo, & Rendon Acevedo, 2013) mencionando:

No obstante, de acuerdo con Strandberg (2010, p. 7), en esa tarea de informar las empresas empezaron a encontrarse con el problema de cómo medir las acciones de RSE y sus resultados, de forma que la información fuese coherente, completa y ordenada. Por tal motivo, surgen y cobran gran importancia varias normas y guías, entre las que se destacan el Pacto Mundial, el Global Reporting Initiative (GRI), SA 8000, AA 1000, la ISO 26000, AECA, los indicadores Ethos de RSE, entre otras. (p. 4)

Esta guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad o más conocida como Global Reporting Initiative (GRI) colabora con la guía de elaboración de memorias de sostenibilidad en el marco GRI, según (Global Reporting Initiative, 2011) señala que:

Consta de un conjunto de Principios que tienen como finalidad definir el contenido de la memoria y garantizar la calidad de la información divulgada. También incluye los denominados Contenidos básicos, que están formados por los Indicadores de desempeño y otros apartados, así como una serie de pautas sobre aspectos técnicos relacionados con la elaboración de memorias. (p. 5).

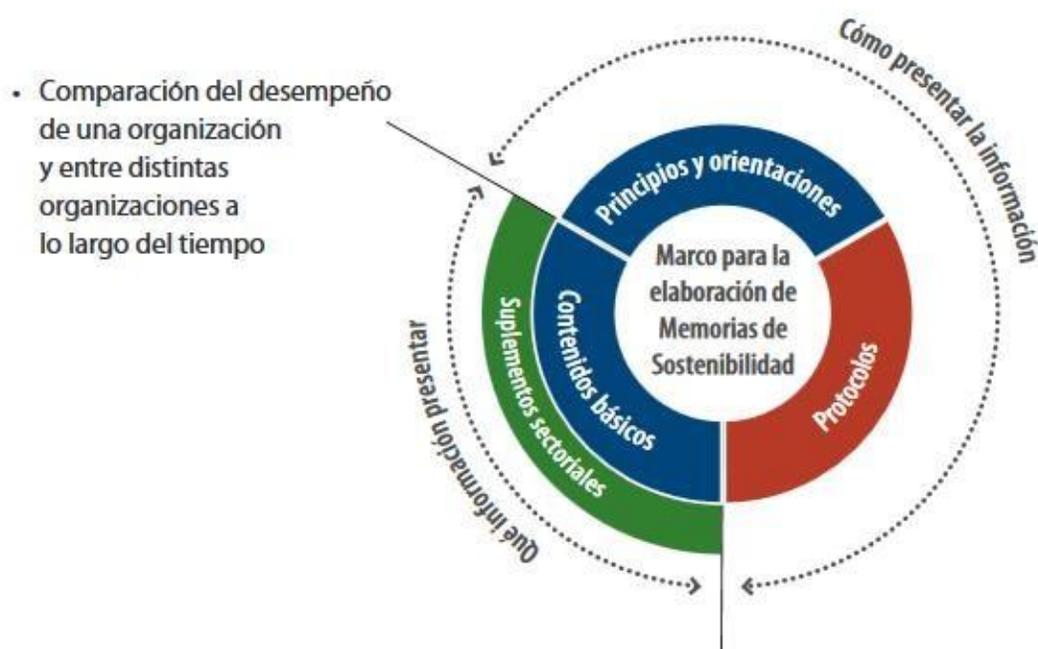


Figura 7. Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad

Fuente: (Global Reporting Initiative, 2011)

Para empezar la guía de elaboración de memorias bajo la metodología GRI, existe un camino marcado, según nos menciona (Global Reporting Initiative, 2011) el cual es:

Se anima a todas las organizaciones (privadas, públicas o sin ánimo de lucro) a que presenten su información con arreglo a la presente guía, tanto si elaboran una memoria por primera vez, como si tienen una dilatada experiencia en la materia, y con independencia de su tamaño, sector o ubicación. La presentación de la información se puede realizar de distintas formas, ya sea en formato web o impreso, como informe separado, o bien dentro de los informes financieros o de las cuentas anuales. El primer paso es determinar el contenido del informe según las Orientaciones incluidas en la parte 1. Algunas organizaciones pueden optar por elaborar sus informes desde el principio con arreglo al Marco de elaboración de memorias del GRI, mientras que otras pueden optar por comenzar con los asuntos más prácticos y factibles y poco a poco ir abordando otros aspectos. Todas las organizaciones informantes deberán describir el alcance de la memoria y se les anima a indicar los planes de ampliación del alcance de sus memorias sucesivas (p. 7).

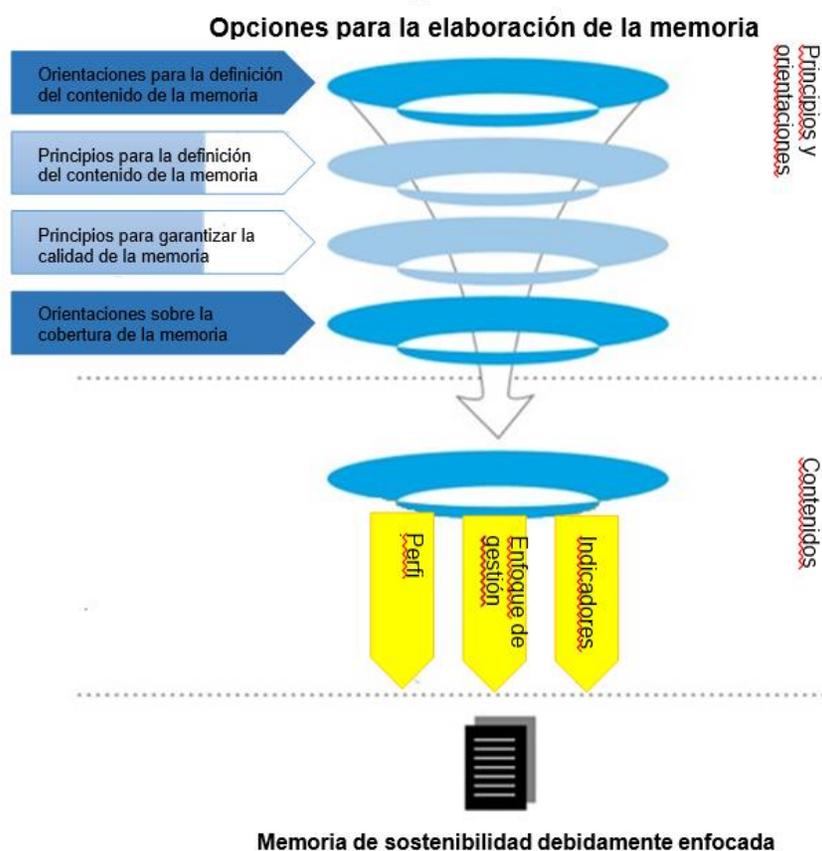


Figura 8. Visión General de la guía para el GRI

Fuente: (Global Reporting Initiative, 2011)

El procedimiento a seguir después de terminar la memoria del GRI, se acude a la medida o nivel de acuerdo a los “niveles de aplicación del GRI”, teniendo como propósito arrojar una clara información para los lectores, y para quienes los redactan son fuente de bases para la elaboración de las memorias GRI.

2.3.4 Agenda de Desarrollo Sostenible

En el año 2015, más de 150 jefes de Estado y de Gobierno se reunieron en la histórica Cumbre del Desarrollo Sostenible en la que aprobaron la Agenda 2030. Esta Agenda contiene 17 objetivos globales los cuales buscan erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad conjunta de la humanidad.

a. Objetivos de la agenda de desarrollo sostenible.

La (Organización de las Naciones Unidas (ONU), 2015) menciona respecto a dichos objetivos planteados lo siguiente:

Estos nuevos objetivos presentan la singularidad de instar a todos los países, ya sean ricos, pobres o de ingresos medianos, a adoptar medidas para promover la prosperidad al tiempo que protegen el planeta. Reconocen que las iniciativas para acabar con la pobreza deben ir de la mano de estrategias que favorezcan el crecimiento económico y aborden una serie de necesidades sociales, entre las que cabe señalar la educación, la salud, la protección social y las oportunidades de empleo, a la vez que luchan contra el cambio climático y promueven la protección del medio ambiente.

Para alcanzar las metas planteadas por la Organización de las Naciones Unidas debe existir la participación de los gobiernos de cada país, de las empresas públicas y privadas y por supuesto la sociedad en general. Es por eso que las compañías de transporte escolar e institucional de la provincia de Cotopaxi deben adherirse e incorporar estos grandes objetivos globales de ayuda a la sociedad y al ambiente.

2.3.5. Generalidades del Balance Social

a. Definición de Balance Social

Se acude al autor (Fernández, Gallegos, & Ortíz, 1993) quien llega a concluir que:

Es una herramienta que ayuda en la gestión empresarial para valorar de forma cuantitativa y cualitativamente el cumplimiento de la responsabilidad social de la entidad en términos de activos y pasivos sociales en las diferentes áreas de la organización tanto interna como externa, durante un periodo determinado y frente a metas de desempeño definidas y aceptadas previamente, con la finalidad de analizar el clima laboral y social, la información interna y externa, planeación de su política social y concentración con los diversos sectores con los cuales la entidad se comunica (p. 5)

Se puede definir que el balance social surge por la necesidad de las organizaciones de expresar su comportamiento respecto de la sociedad y el ambiente. Dicha necesidad nace de los requerimientos de los grupos de interés por conocer el desenvolvimiento de las empresas en lo que respecta al impacto de sus acciones y políticas en el medio ambiente y la sociedad.

b. El Balance Social según la Economía Popular y solidaria (EPS)

Para el investigador (Páez, 2014) quien en su artículo titulado “Importancia del balance social para las organizaciones de la economía popular y solidaria: desarrollo metodológico de la SEPS” ratifica al balance social como:

El Balance Social es aquella herramienta de uso periódico que no necesariamente se confeccionará bajo la fórmula de un balance tradicional contable. A través de la cual se cuanti-cualifica la responsabilidad social de la entidad en ámbitos como el medioambiental, el económico y el social, por medio de un documento público y tomando como referencia una serie de principios y valores previamente establecidos y acordados (ACI, LOEPS y del PNBV) relacionando estos con la misión y visión de la entidad.

Por lo tanto, el balance social se convierte en un medio de autoevaluación con indicadores cualitativos y cuantitativos desarrollando principios cooperativos. Dichos indicadores se direccionan a la protección ambiental y la ayuda social, dimensiones

indispensables en el campo de responsabilidad social todo aquello realizado por las empresas que se adhieren a la Economía Popular y Solidaria.

c. Características del Balance Social

De acuerdo a (Palacios Zurita, 2012) proporciona las principales características del balance social el cual consta de:

Continuidad: debe ser aplicable durante toda la vida de la organización.

Periodicidad: debe presentarse periódicamente a la dirección de la empresa, para que contribuya a la toma de decisiones.

Oportunidad: que soporte la toma de decisiones en forma ágil y eficaz.

Equidad: contar con información justa y equitativa, sin favorecer a ninguna de las partes implicadas.

Confiabilidad: la información y resultante debe ser verídica en relación con los recursos, obligaciones, necesidades, beneficios, etc.

Comprensibilidad: debe ser entendible y presentado con claridad, de tal manera que resulte comprensible para todos los comprometidos.

Las características mencionadas proporcionan los datos más relevantes de un balance social, sirviendo de gran ayuda para las organizaciones que incursionen en la aplicación de este instrumento con el objetivo de ser utilizado como parte de un diagnóstico de la gestión empresarial.

d. Beneficios del Balance Social

Los beneficios relacionados al balance social para (Paredes Espinoza G. , 2015) se traduce como:

- Ofrecer información socioeconómica homogénea y sistemática, que respete la filosofía de la entidad.
- Poner de manifiesto la situación social en un momento determinado y la evolución operada a través del tiempo.

- Permitir que las entidades autoevalúen su gestión social, detecten debilidades y fortalezas e intenten superarlas.
- Facilitar la comparación entre distintas entidades.
- Promover la interacción entre distintas entidades.
- Promover la interacción entre sus miembros y entre distintas entidades.
- Acumular la información del sector y determinar a la incidencia del mismo en la economía global.

2.3.6. Principios cooperativos de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS), Alianza Cooperativa Integral (ACI) y del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) para el Balance Social.

La Economía Popular y Solidaria propone una herramienta de balance social basada en principios provenientes de organizaciones tales como: La Alianza Cooperativa Internacional (ACI), de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS), y del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV).

Tabla 7

Principios ACI, LOEPS y PNBV para el balance social

PRINCIPIOS ACI (7)	PRINCIPIOS DE LOEPS (8)	PRINCIPIOS BUEN VIVIR (10)
Membresía abierta y voluntaria.	Búsqueda del Buen Vivir y del Bien Común	Unidad en la diversidad
Control democrático de los miembros.	Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales	Ser humano que desea vivir en sociedad
Participación económica de los miembros.	Comercio justo, ético y responsable	Igualdad, integración y cohesión social
Autogestión e independencia.	Equidad de género	Cumplimiento de derechos universales y la potenciación de las capacidades humanas

CONTINÚA 

Educación, formación e información.	Respeto a la identidad cultural.	Relación armónica con la naturaleza
Cooperación entre cooperativas.	Autogestión	Convivencia solidaria, fraterna y cooperativa
Compromiso con la comunidad	Responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas.	Trabajo y un ocio liberadores
	Distribución equitativa y solidaria de excedentes.	Reconstrucción de lo público
		Democracia representativa, participativa y deliberativa
		Estado democrático, pluralista y laico

Fuente: (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012)

Mediante estos principios cooperativos de ACI, LOEPS y PNBV se ha construido las macro dimensiones que conforman al balance social planteado por la EPS traduciéndose en indicadores sociales que permiten a las organizaciones diagnosticar el nivel de impacto en la sociedad como entes que promueven buenas costumbres sociales.

2.3.7. Metodologías de Balance Social en el contexto internacional

Respecto a (Espín, Bastidas Aráuz, & Durán Pinos, 2017) acota lo siguiente:

A nivel internacional existe una infinidad de propuestas metodológicas para determinar el balance y responsabilidad social, éstas corresponden a las desarrolladas tanto académicas, privadas y de instituciones públicas de una Nación. Las propuestas que permiten llevar a cabo mediciones del impacto social de la actividad económica en los distintos tipos de empresas, son justamente adaptadas a un modelo económico de lucro y no representa algún tipo de significancia al modelo de economía popular y solidaria, por tal motivo, las metodologías citadas a continuación corresponden a aquellos métodos que tienen cierta similitud en su concepto y que reflejan resultados en su aplicación.

Se destaca también los cometarios de (Espín, Bastidas Aráuz, & Durán Pinos, 2017) quienes tienen entendido que:

En Uruguay, la Asociación de Empresas Privadas desarrolla un "Manual para la preparación e implementación del Balance Social" con el principal objetivo de procurar una concientización de la base social y las relaciones que se desarrollan entre la empresa y los actores sociales, incorporando conceptos que corresponden a la Responsabilidad Social Empresarial. Esta metodología genera un reporte de la contribución social de la empresa, entre los siguientes aspectos: 1) Aporte a la comunidad, 2) Aporte al mejoramiento de la calidad de vida de sus trabajadores, 3) Aporte al cuidado del medio ambiente, 4) Colaboración a causas o proyectos sociales. Para el desarrollo de la metodología, se generan una serie de indicadores de carácter cualitativo y cuantitativo.

Parafraseando a (Ribas, 2001) en su propuesta "Balance social como instrumento para la evaluación de la acción social en las entidades no lucrativas", tiene como objetivo el análisis de las características peculiares con carácter eminentemente social, evaluando a través de dimensiones e indicadores de tipo social, sin embargo, se presentan principales dificultades y limitaciones para elaborar el balance social:

- Dificultad en cuantificar los aspectos sociales en cifras o números;
- Costos de tiempo y dinero para elaborar el balance social;
- Poco cultura de realizar este análisis social;
- Falta de estandarización del término balance social. (P. 115-147)

2.3.8. Macro dimensiones y dimensiones establecidas por la Economía Popular y solidaria (EPS) para el Balance Social

La Superintendencia de la Economía Popular y Solidaria (SEPS) ha definido siete macro dimensiones y veinte y cuatro dimensiones para el balance social que propone. La información que proporciona la EPS indica que se puede adaptar la metodología propuesta de acuerdo a la realidad del sector asociativo al que se aplique. A continuación se elabora una tabla con las macro dimensiones y sus respectivas dimensiones.

Tabla 8*Macro dimensiones y dimensiones establecidas por la EPS*

MACRO DIMENSIÓN	DIMENSIONES
1. Prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales.	1.1. Prelación del trabajo sobre el capital 1.2. Prelación de los intereses colectivos sobre los individuales 1.3. Ocio liberador
2. Asociación voluntaria, equitativa y respeto a la identidad cultural	2.1. Accesibilidad asociativa y cooperativa. 2.2. Retiro de asociados 2.3. Conocimiento cooperativo y del sistema económico social y solidario por parte de los miembros
3. Autogestión y autonomía	3.1. Acceso a cargos institucionales 3.2. Control democrático por los socios 3.3. Transparencia informativa 3.4. Acuerdos con otras organizaciones 3.5. Relación con el Estado 3.6. Estructura del patrimonio 3.7. Equilibrio real de poder entre asociado
4. Participación económica, solidaria y distribución equitativa de utilidades o excedente.	4.1. Concentración de aportes sociales 4.2. Utilización de utilidades y excedentes 4.3. Valor agregado cooperativo
5. Educación, capacitación y comunicación	5.1. Desarrollo de las capacidades de los actores relacionado a la organización 5.2. Promoción de la economía popular y solidaria. 5.3. Investigación y desarrollo
6. Cooperación e integración del Sector Económico Popular y Solidario	6.1. Intercooperación (Solidaridad con entidades del sector de la economía popular y solidaria) 6.2. Integración sectorial
7. Compromiso social, solidario, comunitario y ambiental	7.1. Comercio justo 7.2. Comunidad 7.3. Medio ambiente

Fuente: (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012)

Las macro dimensiones y dimensiones establecidas por esta Economía Popular y Solidaria son necesarias para identificar el impacto que se desarrolla en el sistema asociativo, ya que evaluarlas es de ayuda referencial para los componentes económicos, sociales y ambientales en el sector transportista escolar e institucional.

Como finalidad del proyecto de investigación conlleva a establecer indicadores basados en cada dimensión generando un balance social evaluativo con mejorar el desarrollo comunitario, disminución del impacto ambiental mejorando la calidad de vida.

2.4. Fundamentación legal

2.4.1. Constitución de la República del Ecuador

Según la (Constitución de la República del Ecuador, 2008) existen artículos relacionados con esta investigación los cuales son:

Art.66.- Se reconoce y garantizará a las personas: Apartado 26.

El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas. (p.50)

Art. 278.- Para la consecución del buen vivir, a las personas y a las colectividades, y sus diversas formas organizativas, les corresponde: Producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental

Art 283.- El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir.

El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. **La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios.** (p. 140)

Tabla 9*Resumen constitución de la república del Ecuador*

Artículo	Descripción	Contribución
Art. 66 apartado 26	El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas.	La constitución de la República del Ecuador como carta magna del país, contiene artículos referentes a la ayuda social, por lo tanto, fomenta a las organizaciones a realizar sus actividades en el mercado ecuatoriano con inclusión de responsabilidad social y ambiental.
Art. 278.-	Producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental.	
Art. 283.-	El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios.	

Fuente: (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

2.4.2 Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria

Es necesario acudir a la (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011) mencionando los siguientes artículos relacionados con la investigación:

Art.- 4.- Las formas de organización de la economía popular y solidaria, en sus relaciones sociales y actividad económica, se regirán por los valores de justicia, honestidad, transparencia y **responsabilidad social** y fundarán sus acciones en los principios de la ayuda mutua, el esfuerzo propio, la gestión democrática, el comercio justo y el consumo ético. (p.4)

Art.- 61.- Las cooperativas incorporarán en sus informes de gestión, el **Balance Social** que acreditará el nivel de cumplimiento de los Principios Cooperativos, de los objetivos sociales, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural. (p.27)

Tabla 10*Ley orgánica de economía popular y solidaria*

Artículo	Descripción	Contribución
Art. 4	Las formas de organización de la economía popular y solidaria, en sus relaciones sociales y actividad económica, se regirán por los valores de justicia, honestidad, transparencia y responsabilidad social y fundarán sus acciones en los principios de la ayuda mutua, el esfuerzo propio, la gestión democrática, el comercio justo y el consumo ético.	La Economía Popular y Solidaria en su Ley contiene una estructura con artículos que fomentan las organizaciones a practicar formas de organización solidaria utilizando herramientas de balance social e informes de gestión para mejorar su participación social.
Art. 61	Las cooperativas incorporarán en sus informes de gestión, el Balance Social que acreditará el nivel de cumplimiento de los Principios Cooperativos, de los objetivos sociales, en cuanto a la preservación de su identidad, su incidencia en el desarrollo social y comunitario, impacto ambiental, educativo y cultural.	

Fuente: (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011)

2.4.3 Reglamento a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria

De igual manera la (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012) en su reglamento se mencionan artículos afines a la responsabilidad social:

Art. 89 Las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte, se concederán por la Autoridad competente a favor de las cooperativas y no individualmente a sus socios. Para la constitución, organización, control y regulación de las cooperativas de transporte aéreo, marítimo y terrestre, se estará a lo previsto en las Leyes de la materia respectiva y demás disposiciones que para el efecto dicten los órganos de control y regulación competentes.

Tabla 11*Resumen superintendencia de economía popular y solidaria*

Artículo	Descripción	Contribución
Art. 89	Las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte, se concederán por la Autoridad competente a favor de las cooperativas y no individualmente a sus socios. Para la constitución, organización, control y regulación de las cooperativas de transporte aéreo, marítimo y terrestre, se estará a lo previsto en las Leyes de la materia respectiva y demás disposiciones que para el efecto dicten los órganos de control y regulación competentes.	La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria argumenta en su reglamento que las cooperativas de transporte funcionan bajo una dependencia unificada, es decir que los permisos de cada socio deberán concederse por la cooperativa perteneciente.

Fuente: (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011)

2.4.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Es indispensable incluir en la base legal de la investigación a la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014) referenciando a los principales artículos asociados:

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: **la equidad y solidaridad social**, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Apartado 3: Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran **el servicio de transporte escolar e institucional**, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los

demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

Tabla 12

Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Artículo	Descripción	Contribución
Art. 2	En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.	La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial define al servicio de transporte y sus diferentes clasificaciones, entre ellas al transporte escolar e institucional. Esta Ley es base fundamental de reglamentaciones de seguridad vial para las compañías y cooperativas de transporte además de constituir en sus anexos la equidad en la solidaridad social y respeto hacia los demás involucrados.
Art. 57 (apartado 3)	Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.	

Fuente: (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

2.4.6. Plan Nacional del Buen Vivir

Mediante el (Plan Nacional del Buen Vivir, 2013-2017), el gobierno ecuatoriano ha implementado desde hace varios años atrás una hoja de ruta para alcanzar el “buen vivir” conformado por 12 objetivos puntuales. De aquellos objetivos se plantea a continuación los que mantienen una adherencia con la investigación:

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.

2.2. Reducción de brechas y desigualdades socioeconómicas

Promover mecanismos para el desarrollo de actividades productivas sustentables, con responsabilidad social y ambiental, mediante la generación de incentivos económicos y compensaciones por servicios ambientales, en especial en las áreas

de influencia de los proyectos estratégicos nacionales integrando a la población en proyectos de prevención y mitigación de la contaminación ambiental.

Objetivo 7: Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global

7.8. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental en los procesos de extracción, producción, consumo y pos consumo

a. Impulsar procesos integrales y campañas ciudadanas para fomentar la conciencia y la ética ambiental y prácticas de consumo responsable y consciente que generen una cultura de suficiencia, ahorro y mínimo impacto ambiental negativo.

c. Promover y regular el cumplimiento de prácticas de responsabilidad social y ambiental adecuadas, mediante acuerdos públicos y privados nacionales, con incidencia internacional. (p.237)

7.9. Promover patrones de consumo conscientes, sostenibles y eficientes con criterio de suficiencia dentro de los límites del planeta

e. Consolidar mecanismos de responsabilidad social y ambiental extendida del productor, que sean diseñados con la participación de los consumidores para reducir el impacto ambiental del consumo de bienes y servicios. (p.238)

Objetivo 8: Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible

8.9. Profundizar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario

j. Fomentar la asociatividad para el sistema económico popular y solidario organizado y con poder de negociación, en los diferentes encadenamientos productivos donde ejercen su actividad.

8.10. Articular la relación entre el Estado y el sector privado

i. Aplicar incentivos sujetos a resultados al sector privado, hacia la inclusión productiva de los actores de la economía popular y solidaria y del sector rural.

Tabla 13
Plan Nacional del Buen Vivir

Objetivo	Descripción	Contribución
Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.		
2.2. Reducción de brechas y desigualdades socioeconómicas	Promover mecanismos para el desarrollo de actividades productivas sustentables, con responsabilidad social y ambiental, mediante la generación de incentivos económicos y compensaciones por servicios ambientales, en especial en las áreas de influencia de los proyectos estratégicos nacionales integrando a la población en proyectos de prevención y mitigación de la contaminación ambiental.	
Objetivo 7: Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global		
7.8. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental en los procesos de extracción, producción, consumo y pos consumo	a. Impulsar procesos integrales y campañas ciudadanas para fomentar la conciencia y la ética ambiental y prácticas de consumo responsable y consciente que generen una cultura de suficiencia, ahorro y mínimo impacto ambiental negativo. c. Promover y regular el cumplimiento de prácticas de responsabilidad social y ambiental adecuadas, mediante acuerdos públicos y privados nacionales, con incidencia internacional. (p.237)	
7.9. Promover patrones de consumo conscientes, sostenibles y eficientes con criterio de suficiencia dentro de los límites del planeta	e. Consolidar mecanismos de responsabilidad social y ambiental extendida del productor, que sean diseñados con la participación de los consumidores para reducir el impacto ambiental del consumo de bienes y servicios.	
Objetivo 8: Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible		
8.9. Profundizar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario	j. Fomentar la asociatividad para el sistema económico popular y solidario organizado y con poder de negociación, en los diferentes encadenamientos productivos donde ejercen su actividad.	
8.10. Articular la relación entre el Estado y el sector privado	i. Aplicar incentivos sujetos a resultados al sector privado, hacia la inclusión productiva de los actores de la economía popular y solidaria y del sector rural.	

Fuente: (Plan Nacional del Buen Vivir, 2013-2017)

CAPÍTULO III

FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA

3.1. Naturaleza de la investigación

La humanidad siempre ha tenido la necesidad de alimentar su conocimiento respecto a todo lo que le rodea, convirtiéndose la investigación en algo natural para el hombre. Es así que se originaron varios medios para investigar y llegar a evolucionar el pensamiento humano. Hoy en día, el investigador busca herramientas y técnicas para ejecutar una investigación mencionando a continuación las relacionadas a esta investigación.

3.2. Tipos de investigación

Para avanzar en la investigación, se acudirá a diferentes tipos de investigación para desarrollar la misma. De esta manera se planea facilitar la comprensión y entendimiento del tema planteado a lo largo de la investigación.

3.2.1. Según el objeto de estudio

a. Investigación aplicada

La investigación aplicada tiene como finalidad buscar una solución de un problema mediante la aplicación de conocimientos y teorías conocidas para llegar a conclusiones basadas en hechos reales. También busca la generación de conocimientos con una aplicación de manera directa a los problemas de la sociedad realizando enlaces entre la teoría y el producto.

Es necesario acudir a (Pazmiño Cruzatti, 2007) en su libro titulado: Tiempo de Investigar - Investigación científica 1, menciona que:

La investigación aplicada se encarga de solucionar problemas específicos, lo que supone la equiparación de la teoría con la realidad. Para llevar adelante un proceso investigativo aplicativo, -orienta finalmente a satisfacer las necesidades humanas- es requerimiento escoger un tipo de investigación apropiado para la resolución del problema en estudio, por ello, el requerimiento de conocer los rasgos esenciales de los diferentes tipos de investigación aplicada. (p.32)

El proyecto se desarrolla mediante la investigación aplicada debido a que existe un desconocimiento de la responsabilidad social en las cooperativas de transporte escolar y se aplica conocimientos teóricos inicialmente, para luego promover a la elaboración de una herramienta que evalúe el balance social ya que la investigación aplicada busca el conocer primeramente para después actuar construir y modificar métodos de solución.

3.2.2. Según fuente de información

a. Investigación bibliográfica o documental

Respecto a la investigación documental el autor (Ávila Baray, 2006) en su libro “Introducción a la metodología de la investigación” dice que es:

...una técnica que permite obtener documentos nuevos en los que es posible describir, explicar, analizar, comparar, criticar entre otras actividades intelectuales, un tema o asunto mediante el análisis de fuentes de información. El desarrollo de un proceso de investigación documental completo da como producto diferentes tipos de trabajos documentales entre los que se encuentran compilaciones, ensayos, críticas valorativas, estudios comparativos, memorias, monografías entre otros. (p.50).

En referencia al autor (Gómez Bastar, 2012) la investigación documental “Es cuando la información recabada procede de documentos como libros, periódicos, revistas, documentos filmados o grabados e internet”. (p.84). Por lo que se puede deducir que una investigación documental tiene como propósito utilizar como una fuente primaria de información ya sean estos electrónicos, impresos y audiovisuales, convirtiéndose en una base teórica para la investigación, entendiéndose que existen referencias teóricas de investigaciones realizadas anteriormente.

b. Investigación de campo

Acotando a (Graterol García, 2011) nos menciona respecto a la investigación de campo:

... es un método compuesto por una serie de procesos específicos que se dan mediante un Plan de Trabajo. Este se define como el proceso que controla todo el procedimiento de la investigación, tomando decisiones antes de empezar el trabajo, todo diseño de trabajo en el transcurso de la investigación puede tener modificaciones, dependiendo del caso. Es un proceso que conjuga la teoría, la metodología y las técnicas. No sigue modelos o esquemas rígidos ni tiene etapas ligadas mecánicamente. (p.120)

Según (Baena Paz, 2014) “Las técnicas concretas de la investigación de campo, tienen como propósito recoger y registrar ordenadamente los datos del tema seleccionado como objeto de estudio. La observación y la interrogación son las principales técnicas que se usan en la investigación” (p.20)

Se acude a este tipo de investigación porque la información se recolectará precisamente en las asociaciones y compañías pertenecientes al sector transportista escolar e institucional de Latacunga, es decir, se aplicarán técnicas de recopilación de información como las encuestas hacia los investigados para alcanzar los objetivos de la investigación.

3.2.3. Según el alcance

a. Investigación descriptiva

En el libro titulado: Tiempo de Investigar - Investigación científica 1 correspondiente al autor (Pazmiño Cruzatti, 2007) menciona que:

La investigación descriptiva se ocupa de estudiar los hechos en tiempo presente, es decir aquellos que ocurren en la actualidad. Para cumplir su finalidad suele valerse de la estadística, que coadyuva al análisis cuanti- cualitativo de los sucesos, esto implica la medición exhaustiva de sus componentes. Para que la investigación descriptiva se justifique debe “describirse hasta la saciedad” los objetos en estudio, escudriñando en sus características más particulares. Se

impone, sobre todo, el escogimiento y diseño correcto de los instrumentos de recolección de datos y de los estadígrafos descriptivos adecuados para medir la(s) variables. (p.33)

Se concluye que la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones y costumbres a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas involucradas en el estudio. De esta manera se llega a obtener información detallada del sector transportista escolar y su responsabilidad social.

3.2.4 Según el enfoque de la investigación

a. Enfoque cualitativo

Para generar investigaciones generalmente se radica en características cualitativas y cuantitativas para aquellos trabajos que se orientan en la investigación. Cabe mencionar a los autores (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006) destacando en su libro titulado “Metodología de la Investigación” que un “Enfoque cualitativo utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación” (p.49).

b. Enfoque cuantitativo

Además, acotan los autores que el “Enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías” (p.46).

De aquello se deduce que estos dos enfoques son primordiales para la investigación aplicada al sector transportista, ya que se emplean procesos sistemáticos y empíricos con el fin de generar conocimientos.

3.3. Métodos de investigación

a. Deductivo

Según (Bernal Gómez, 2010) explica la definición del método deductivo:

Es un método de razonamiento que consiste en tomar conclusiones universales para explicaciones específicas. El método comienza con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios, etcétera, de aplicación global y de comprobada validez, y aplicarlos en soluciones o hechos individuales. (p.56)

Este es un método que se encamina a utilizar información general para llegar a un objetivo particular es decir, mediante principios que ofrece la Economía Popular y Solidaria acerca del balance social y la responsabilidad social se puede llegar a conclusiones mediante la aplicación de esta investigación, ya que no existen referentes de investigaciones de buenas prácticas sociales anteriores en compañías de transporte escolar e institucional.

b. Inductivo

Para el método inductivo se acude al mismo autor (Bernal Gómez, 2010) mencionando que:

Se manipula el razonamiento para lograr conclusiones que parten de hechos individuales aprobados como válidos, para llegar a conclusiones, cuya aplicación sea de carácter universal. El método se inicia con un estudio individual de los hechos y se formulan conclusiones universales que se postulan como leyes, principios o fundamentos de una teoría. (p.56)

Se razona que este método realiza un proceso analítico, sintético mediante el cual se parte del estudio de causas y particulares para llegar al descubrimiento de principios y así establecer de una teoría individual para llegar a concluir con una teoría general.

3.5. Diseño de la investigación

El diseño de una investigación se basa en decidir las estrategias y procedimientos metodológicos que se seguirán para dar respuesta al problema y comprobar la hipótesis que se ha planteado. Se escoge por una investigación bibliográfica y de campo, lo que conduce a la utilización de fuentes de recolección de datos, en este caso se aplicará la encuesta conformado por preguntas directas y específicas.

Para reafirmar la funcionalidad y definición de la encuesta es necesario acotar a (Graterol García, 2011) quien enuncia que es: “un proceso prácticamente exclusivo de las ciencias sociales. Parte de la premisa de que, si queremos conocer algo acerca del comportamiento de las personas, lo mejor es preguntárselo directamente a ellas.” (p.77)

3.6. Niveles de investigación

Se considera que la investigación recae en un nivel correlacional porque el objetivo es conocer la relación existente entre las dos variables a investigar. Una herramienta que evalúe el Balance Social y su influencia en la Responsabilidad Social es lo que se busca para observar el comportamiento de las dos variables. Por lo que, para el caso del estudio planteado se busca conocer el nivel de Responsabilidad Social Asociativa para proponer un instrumento de evaluación de Balance Social en el sector transportista escolar de la ciudad de Latacunga – provincia de Cotopaxi.

3.7. Población y muestra

3.7.1. Población

La población se define como un conjunto de individuos de la misma clase y que es limitada por el estudio. Según (Tamayo & Tamayo , 1997) “La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población poseen una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (p.114)

Tabla 14

Población de los directivos de compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga

Nro.	Razón Social	Nombre	Cargo
1	Compañía de Transporte Escolar e Institucional ALSACIA S.A.	Luis Alejandro Plazarte Chasiyuiza	Gerente
2	Compañía de Transporte Estudiantil Divino Niño S.A. "COMESDINISA"	Ing. Héctor Paul Salazar Mise	Gerente
3	Transporte Escolar COMTRANSCHOOL S.A.	Segundo Manuel Mera Gallo	Gerente
4	Compañía de Transporte Escolar e Institucional "COMTRESIN S.A. "	Maribel Elizabeth Bustillos Venegas	Gerente
5	Transporte Estudiantil de Cotopaxi "ESTUTRANS S.A."	Arturo Rafael Salgado	Gerente
6	Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Cuatro de Abril S.A.	César Augusto Venegas	Gerente
7	Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Las Fuentes S.A.	Kleber Patricio Viracocha Huacales	Gerente
8	Compañía de Transporte Escolar e Institucional "ORTETUDS S.A."	Fausto German Molina Herrera	Gerente
9	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Manuel Alfonso Zarzosa Carvajal S.A.	Segundo Raúl Guamaní Vilga	Gerente
10	Transporte Estudiantil Tanicuchi "TRANSESTAN CIA. LTDA."	Edwin Patricio Chasi Patate	Gerente
11	"SERVIESTUDIANTUR CIA. LTDA."	Lorenzo Enrique Falcón	Gerente
Total			11

Fuente: (Unidad de Movilidad Latacunga, 2017)

En este caso la población de directivos se conforma por la totalidad de compañías de transporte escolar e institucional existentes en el cantón Latacunga, estableciéndose 11 directivos.

Tabla 15

Población de los socios de compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga

Nro.	Razón Social	Nro. Socios
1	Compañía de Transporte Escolar e Institucional ALSACIA S.A.	10
2	Compañía de Transporte Estudiantil Divino Niño S.A. "COMESDINISA"	27
3	Transporte Escolar COMTRANSCHOOL S.A.	9
4	Compañía de Transporte Escolar e Institucional "COMTRESIN S.A. "	47
5	Transporte Estudiantil de Cotopaxi "ESTUTRANS S.A."	30
6	Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Cuatro de Abril S.A.	17

CONTINÚA 

7	Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Las Fuentes S.A.	25
8	Compañía de Transporte Escolar e Institucional "ORTETUDS S.A."	15
9	Compañía de Transporte Escolar e Institucional Manuel Alfonso Zarzosa Carvajal S.A.	16
10	Transporte Estudiantil Tanicuchi "TRANSESTAN CIA. LTDA."	10
11	"SERVIESTUDIANTUR CIA. LTDA."	6
Total		212

Fuente: (Unidad de Movilidad Latacunga, 2017)

Respecto a la población de socios de acuerdo a datos de la tabla anterior suman 212 socios, cifra que será utilizada para el cálculo de la muestra y consecuentemente llegar a establecer el número de encuestas que serán aplicadas a los socios.

3.7.2. Muestra

Se entiende que la muestra en una investigación es el subconjunto de la población la cual debe ser significativa para que se pueda al final de la investigación generalizar los resultados obtenidos en la población. Según (Bonilla Blanchar, 2011) analiza el muestreo por conveniencia diciendo que:

Para la selección de los elementos de la muestra, se deja en total libertad a los encuestadores; quién hará ésta teniendo en cuenta fundamentos de conveniencia como distancia del lugar donde se va a realizar el trabajo de campo, facilidad de acceso al lugar de aplicación de las encuestas, conocimiento del lugar, etcétera. (p.195)

Existen dos segmentaciones para la aplicación de la encuesta: dirigida a los directivos y dirigida a los socios. Los directivos al ser una población reducida se utilizará su totalidad, es decir se encuestará a los 11 directivos.

Para los socios que suman un total de 212 se aplicará la formula respectiva para encontrar la muestra.

a. Fórmula para el cálculo de la muestra

$$n = \frac{z^2(p * q)}{e^2 + \frac{(z^2(p * q))}{N}}$$

Donde:

N= Muestra

Z = Nivel de confianza deseado 95%

p = Nivel de éxito 50%

q = Nivel de fracaso 50%

e = Margen de error dispuesto a cometer 5%

N = Tamaño de la población

Datos:

z = 95% z (según tabla) = 1,96

p = 0.5

q = 0.5

e = 0,05

N = 212

$$n = \frac{1,96^2(0,5 * 0,5)}{0,05^2 + \frac{(1,96^2(0,5 * 0,5))}{212}}$$

$$n = 136,61 \approx 137$$

Se establece una muestra de 137 encuestas que serán designadas a los socios, para lo cual se utiliza la siguiente tabla distributiva que otorgará a cada compañía de transporte el número de encuestas a realizarse.

Tabla 16*Distribución de encuestas para cada compañía escolar institucional*

Nombre de la compañía de transporte escolar institucional	Nro. Socios	% respecto al total de socios (212)	Número de encuestas	Equivalencia
Compañía de Transporte Escolar e Institucional ALSACIA S.A.	10	4,7	6,5	7
Compañía de Transporte Estudiantil Divino Niño S.A. "COMESDINISA"	27	12,7	17,4	17
Transporte Escolar COMTRANSCHOOL S.A.	9	4,2	5,8	6
Compañía de Transporte Escolar e Institucional "COMTRESIN S.A. "	47	22,2	30,4	30
Transporte Estudiantil de Cotopaxi "ESTUTRANS S.A."	30	14,2	19,4	20
Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Cuatro de Abril S.A.	17	8,0	11,0	11
Compañía de Transporte Estudiantil de Furgonetas Las Fuentes S.A.	25	11,8	16,2	16
Compañía de Transporte Escolar e Institucional "ORTETUDS S.A."	15	7,1	9,7	10
Compañía de Transporte Escolar e Institucional Manuel Alfonso Zarzosa Carvajal S.A.	16	7,5	10,3	10
Transporte Estudiantil Tanicuchi "TRANSESTAN CIA. LTDA."	10	4,7	6,5	6
"SERVIESTUDIANTUR CIA. LTDA."	6	2,8	3,9	4
TOTAL	212		137	137

Fuente: (Unidad de Movilidad Latacunga, 2017)

Se concluye la aplicación de 137 encuestas dirigidas a los socios distribuidas de manera uniforme a cada compañía de transporte. Además, se adicionan 11 pertenecientes a los directivos, resultando un total de 148 encuestas necesarias para la recolección de información.

3.8. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para (Rojas Soriano, 1996) señala al referirse a las técnicas e instrumentos para recopilar información lo siguiente:

Que el volumen y el tipo de información-cualitativa y cuantitativa- que se recaben en el trabajo de campo deben estar plenamente justificados por los objetivos e hipótesis de la investigación, o de lo contrario se corre el riesgo de recopilar datos de poca o ninguna utilidad para efectuar un análisis adecuado del problema (p.197)

La recolección de datos según (Graterol García, 2011) es:

... una fase completamente mecánica, la cual puede llevarse a cabo de forma manual o computarizada. Todo depende del tipo de muestra que se haya determinado dentro de la investigación, es decir, la muestra que representa el objeto de estudio...Para ello deberá considerar cuatro pasos, los cuales son: Agrupación, Categorización, Codificación y Tabulación. (ACCT). Agrupación: Consiste en la facultad que tiene el investigador de agrupar todas las respuestas similares o con gran parecido, de tal manera que la información obtenida pueda manejarse con mayor comodidad, tratando que los grupos que la conforman no serán demasiados y se haga fácil el proceso.

Categorización: La agrupación anterior conlleva al señalamiento de las categorías o ítems en que estas respuestas deben concentrarse. Establecerá las que considere convenientes para su estudio según lo señalado en la fase de operacionalización.

Codificación: Consiste en la expresión numérica a la que será sometida cada una de las respuestas verbales y que, en el caso estudiado, corresponderá asignarle a cada una 8 de las categorías.

Tabulación: Consiste en la contabilización que se efectúa de cada una de las preguntas para determinar numéricamente las respuestas obtenidas. (p.8-9)

Bajo estas circunstancias de recolección de datos, surge la necesidad de seguir los pasos mencionados, indicando que la presente investigación se aplicará la técnica de recolección documental a través de fuentes secundarias, debido a que la información necesaria se acudirá a tres fuentes informativas quienes son:

- Bases digitales de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS),
- Unidad de Movilidad de la ciudad de Latacunga y;

- La información que se obtenga a través de las encuestas aplicadas a los directivos, socios y clientes de las compañías de Transporte Escolar e Institucional de la ciudad de Latacunga.

3.8.1. Diseño del instrumento de recolección de información

El instrumento a utilizar en la investigación es la encuesta y acudiendo a fuentes fidedignas respecto a este instrumento el autor (Mendez, 1995) comenta que “tiene aplicación en aquellos problemas que se pueden investigar por método de observación, análisis de fuentes documentales y demás sistemas de conocimiento. La encuesta permite el conocimiento de las motivaciones, actitudes, opiniones de los individuos con relación a su objeto de investigación” (p.106).

El cuestionario ha sido formulado de tal manera que contienen diferentes tipos de interrogantes clasificadas como:

a. Preguntas abiertas

“Proporcionan una información más amplia y son particularmente útiles cuando no tenemos información sobre las posibles respuestas de las personas o cuando ésta es insuficiente.” (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006) (p.31)

b. Preguntas cerradas

“Contienen categorías u opciones de respuesta que han sido previamente delimitadas. Es decir, se presentan a los participantes las posibilidades de respuesta, quienes deben acotarse a éstas. Pueden ser dicotómicas (dos posibilidades de respuesta) o incluir varias opciones de respuesta”. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006) (p.31)

3.8.2. Validez y confiabilidad del instrumento de recolección

Para este apartado fue necesario acudir a profesionales expertos en las áreas metodológicas y científicas para respaldar el contenido de forma y fondo de la encuesta. Los profesionales que se mencionan a continuación son dueños de una amplia trayectoria, experiencia y conocimientos que avalan la encuesta.

- Eco. Marco Antonio Veloz Jaramillo docente del área financiera perteneciente al Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y del Comercio de la Universidad De Las Fuerzas Armadas ESPE Extensión Latacunga
- Ing. Wilson Eduardo Faz Cevallos docente del área financiera perteneciente al Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y del Comercio de la Universidad De Las Fuerzas Armadas ESPE Extensión Latacunga.
- Ing. Julio Cesar Tapia León docente y director de la Carrera de Ingeniería en Finanzas y Auditoria de la Universidad De Las Fuerzas Armadas ESPE Extensión Latacunga.

El modelo final de la encuesta se encuentra en la sección de anexos en esta investigación ([Anexo 1 Cuestionario](#))

3.9. Técnicas de análisis de datos

Para el análisis cuantitativo de los datos se ha seleccionado al programa de análisis SPSS (*Statistical package for the Social Sciences*) caracterizado por brindar precisión de la información de los datos ingresados lo que es indispensable a la hora de realizar análisis e interpretaciones de los resultados.

Utilizando el respaldo de (Naghi Namakforoosh, 2005) indica que:

SPSS es un programa especializado en estudios sociales y mercadotécnicos. Es un paquete muy conocido, porque desde que fueron utilizadas las computadoras en el año setenta, este programa fue introducido para análisis estadísticos en el campo de estudios sociales. El SPSS sirve para tabulación de datos, gráficas y preparación de reportes. Al mismo tiempo, este programa es capaz de conducir análisis estadísticos más avanzados de variables múltiples. (p.269)

Para analizar los datos obtenidos después de la aplicación del instrumento en la investigación, se mantendrá un orden lógico y práctico, así pues de este modo la tabulación de los datos recolectados se procederá de acuerdo a las siguientes fases planificadas:

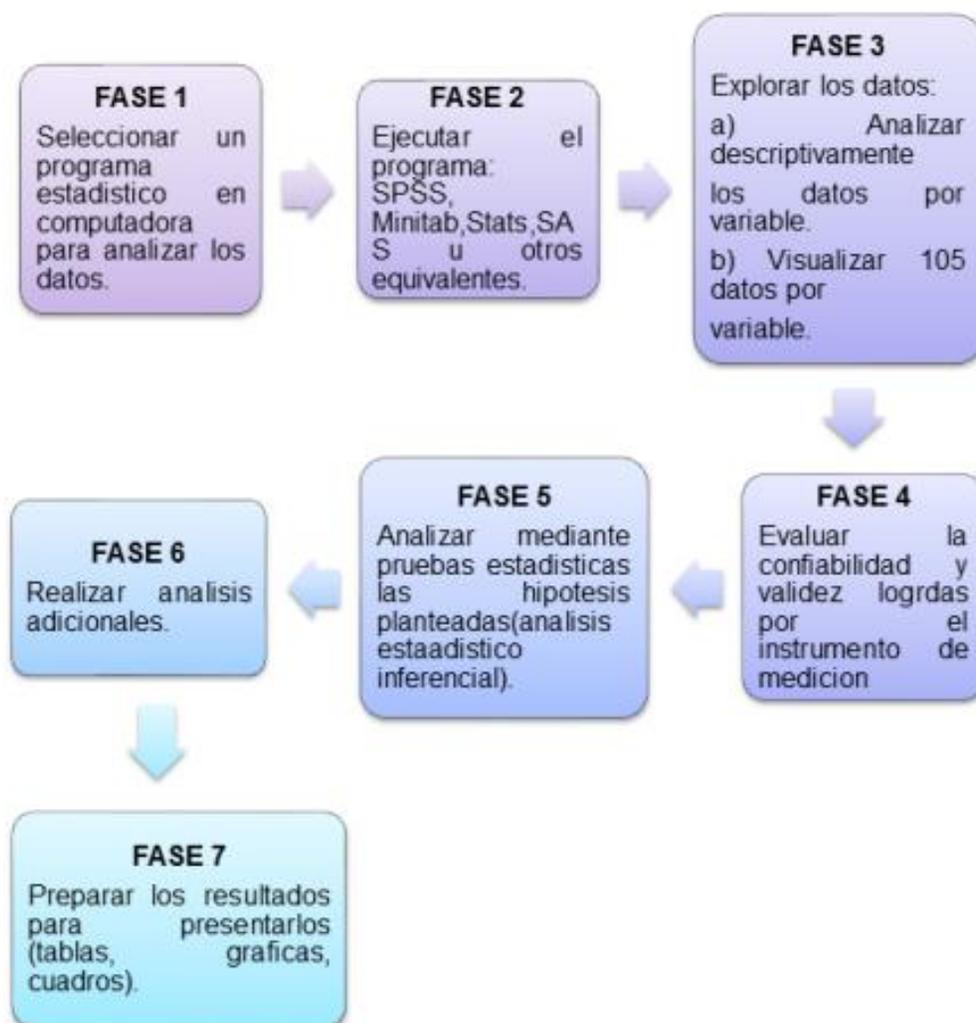


Figura 9. Proceso para efectuar análisis estadístico.

Fuente: (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006)

El programa SPSS cumple con las expectativas necesarias para la investigación y será útil para tabulaciones de la encuesta, generar gráficos explicativos para llegar a interpretaciones coherentes. También será útil para el cálculo del chi cuadrado

mediante el ingreso de las preguntas que contengan las dos variables a estudiar y formar tablas de contingencia, resultando una herramienta primordial para la verificación de la hipótesis.

3.10. Categorización y operacionalización de variables

a. Categorización de variables

Según (Cazau, 2004) la categorización de Variables “es el proceso por el cual especificamos cuáles serán las categorías de la variable que nos interesan y a su vez las categorías o valores son las diferentes posibilidades de variación que una variable puede tener “(p.1)

b. Operacionalización de variables

Se acude al mismo autor (Cazau, 2004) quien dice que la Operacionalización de variables “es el proceso por el cual se transforma o se traduce una variable teórica en variables empíricas, claramente observables, con la finalidad de poder medirlas”. (p.2)

Tabla 17

Operacionalización de variable independiente: balance social

Definición conceptual	Categoría	Indicadores	Ítems	Instrumento
El Balance Social es un modelo que permite a través de dimensiones, variables e indicadores evaluar el nivel de cumplimiento de la Responsabilidad Social, en este caso se aplica al sector transportista escolar e institucional con el fin de implementar esta herramienta para beneficio de los interesados.	Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales	Promoción nuevos trabajadores por año. Trabajadores despedidos Horas hombre Remuneración Digna Trabajadores con capacidades especiales Clima Laboral Servicios de comida para los trabajadores Servicios de transporte para los trabajadores Trabajo Comunitario	¿Se encuentra usted al tanto sobre el formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria propone a las compañías?	Encuesta
	Asociación voluntaria, equitativa y respeto a la identidad cultural	Registro Formal de Ingreso Proceso de ingreso de nuevos socios Registro de retiro de asociados Política clara que establece los procesos (no discriminatorios) para la salida de socios Conocimiento de las leyes y normativas	¿Ha tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria?	Encuesta
	Autogestión y autonomía	Asambleas asistidas Transparencia informativa Acuerdos o convenios con otras organizaciones Aportes al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IESS Sanciones y multas	¿Está al tanto del formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria ha planteado?	Encuesta
	Participación económico-social y distribución equitativa de excedentes	Aportes de socios Valor agregado cooperativo distribuido a trabajadores Valor agregado cooperativo distribuido a los socios Valor agregado cooperativo distribuido a la comunidad	Considera usted que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a: socios, cooperativa, comunidad o usuarios.	Encuesta

CONTINÚA 

Educación, capacitación y comunicación	Empleados capacitados Directivos capacitados Inversión total en capacitación Tiempo de permanencia en la institución de las personas capacitadas Ascensos como resultado de la capacitación Medios de comunicación externos utilizados Medios de comunicación internos utilizados Inversión en medios de comunicación externos Inversión en medios de comunicación internos	¿Ha considerado la compañía realizar algún tipo de apoyo hacia la comunidad? ¿Ha considerado la compañía iniciativas de apoyo hacia los socios? ¿Ha considerado la compañía iniciativas de apoyo para los usuarios?	Encuesta
Cooperación e integración del sector económico popular y solidario	Operaciones con proveedores de la EPS Operaciones con clientes de la EPS Organismos de integración a los que pertenece la organización Acuerdos suscritos con entidades de la EPS	¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?	Encuesta
Compromiso social, solidario, comunitario y ambiental	Transacciones equitativas Compromiso con la comunidad Capacitación en medio ambiente Actividades medioambientales	Considera usted que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a: socios, compañía, comunidad o usuarios	Encuesta

Fuente: (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012)

Tabla 18

Operacionalización de la variable dependiente: Responsabilidad Social

Variable dependiente: Responsabilidad Solidaria Asociativa				
Definición conceptual	Categoría	Indicadores	Ítems	Instrumento
La Responsabilidad Social conlleva actividades y políticas desarrolladas por cualquier grupo u organización que contribuyan a la sociedad aportando bienestar, ya sea en el campo económico, social o ambiental. La responsabilidad social no es una ley para las empresas sino una opción estratégica para mejorar su renombre en su sector mediante políticas que ayuden a apaliar la pobreza.	Dimensión Social	Armonía laboral y familiar Programas de salud y bienestar social Programas de educación para la familia Programas de seguro exequial Recreación, Ocio, Esparcimiento Cargos institucionales diferenciado por género Código de ética	¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa? ¿Ha tenido la oportunidad de recibir información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa?	Encuesta
	Dimensión Económica	Impuestos totales pagados Estructura financiera Subvenciones recibidas Distribución de utilidades	¿Ha realizado la compañía algún tipo de contribución a la comunidad? ¿En reuniones que se realizan en la organización, se ha tratado asuntos sobre la Responsabilidad Solidaria Asociativa?	Encuesta
	Dimensión Ambiental	Normativa medioambiental Programas ambientales	De los siguientes beneficios que ofrece la responsabilidad solidaria asociativa escoja el que usted considera el más importante ¿Qué tipo de contribución estaría usted de acuerdo en realizar a favor de la comunidad?	Encuesta

Fuente: (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2012)

3.11. Hipótesis

La hipótesis conduce a una definición en donde (Van Dalen, 1974) establece que:

La hipótesis son posibles soluciones del problema que se expresan como generalizaciones o proposiciones. Se trata de enunciados que constan de elementos expresados según un sistema ordenado de relaciones, que pretenden describir o explicar condiciones o sucesos aún no confirmados por los hechos.

Por lo tanto, para este proyecto investigativo se plantea las siguientes hipótesis:

H_0 : La aplicación del Balance Social NO incide en la Responsabilidad Social Asociativa del sector transportista escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

H_1 : La aplicación del Balance Social incide en la Responsabilidad Social Asociativa del sector transportista escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

3.12. Técnicas de comprobación de hipótesis

La (Sociedad Andaluza de Medicina Intensiva y Unidades Coronarias, 2011) emite el siguiente criterio:

La prueba de chi o Ji cuadrado (X^2), es sin duda la más conocida y probablemente la más utilizada para el análisis de variables cualitativas. Su nombre lo toma de la distribución Chi cuadrado de la probabilidad, en la que se basa. La prueba de chi cuadrado de independencia entre dos variables cualitativas fue desarrollada ya en 1900 por Pearson, y su utilidad es precisamente evaluar la independencia entre dos variables nominales u ordinales, dando un método para verificar si las frecuencias observadas en cada categoría son compatibles con la independencia entre ambas variables

Es evidente que el Chi cuadrado es una técnica de comprobación de la hipótesis que relaciona a dos variables categóricas. Al utilizar la prueba para evaluar la hipótesis se utilizó un nivel de significancia del 95% y un margen de error aceptable del 5%.

El proceso utilizado para la comprobación de la hipótesis se conforma de la siguiente manera:

- **Análisis de los resultados estadísticos.** De las encuestas realizadas se analiza los resultados estadísticos destacando tendencias o relaciones fundamentales de acuerdo con los objetivos e hipótesis.
- **Interpretación de los resultados.** Para la interpretación de los resultados se los realizará pregunta por pregunta mediante apoyo del marco teórico.
- **Comprobación de Hipótesis.** Para la presente investigación se efectuará la respectiva comprobación de hipótesis mediante la prueba estadística Chi Cuadrado.
- **Establecimiento de conclusiones y recomendaciones.** En el estudio de la investigación se realizarán sus respectivas conclusiones y recomendaciones luego del análisis y la interpretación correspondiente de los datos obtenidos en las encuestas.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Análisis de los resultados

La ejecución de la investigación se realizó en el cantón Latacunga perteneciente a la provincia de Cotopaxi – Ecuador, utilizando técnicas de recolección de datos específicamente la encuesta que contenía un cuestionario dirigido a los directivos de las compañías de transporte y a los socios. Es trascendente informar que directivos y socios de las compañías fueron de vital importancia para el desarrollo de las encuestas, encontrando accesibilidad y apoyo de cada persona encuestada para obtener datos fidedignos y apegados a la realidad.

Se aplicaron un total de 148 encuestas, 11 por parte de los directivos y 137 a los socios escogidos de cada compañía según su número de asociados realizando un promedio ponderado.

4.1.1 Análisis de los resultados – Directivos

Pregunta 1: Sector de ubicación de la compañía

Tabla 19

Sector de ubicación de la compañía

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Urbana	10	90,9	90,9	90,9
	Rural	1	9,1	9,1	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

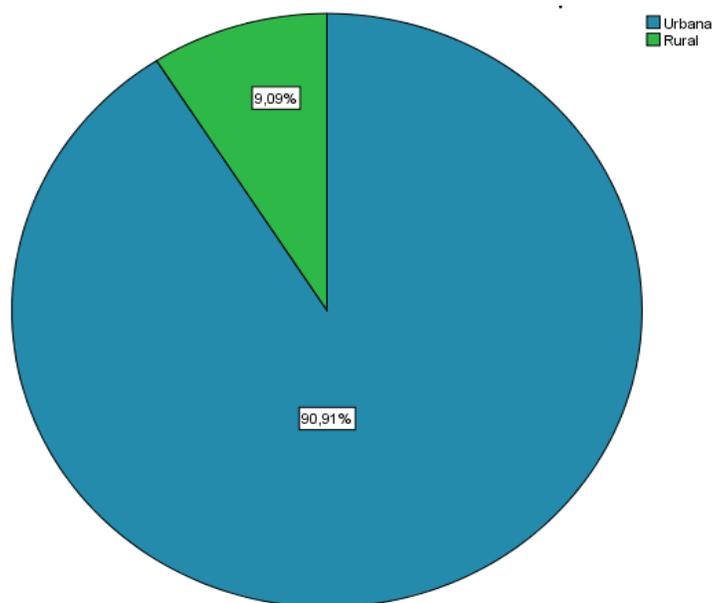


Figura 10. Sector de ubicación de la compañía

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 90,9% mencionaron que sus compañías de transporte están ubicadas en el sector urbano. Mientras que el 9,1% se ubica en el sector rural.

Análisis:

En base a los resultados obtenidos se evidencia que la mayoría de oficinas de transporte escolar-institucional se encuentran en el sector urbano como se lo esperaba, ya que por motivos de sesiones entre socios y atención a usuarios de sus servicios se buscan sitios de fácil acceso para los involucrados. Existe un caso particular de la compañía "TRANSESTAN CIA. LTDA.", quienes cuentan con su sede en la vía Lasso-Tanicuchí.

Pregunta 2: Años de actividad de la compañía

Tabla 20

Años de actividad de la compañía

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	más de 10 años	11	100,0	100,0	100,0

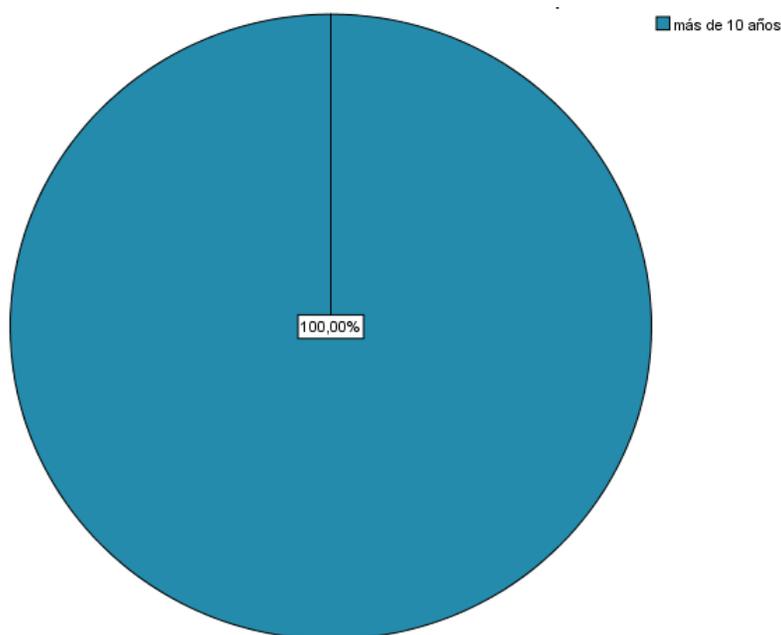


Figura 11. Años de actividad de la compañía

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 100% mencionaron que sus organizaciones llevan más de 10 años de actividad en la ciudad de Latacunga.

Análisis:

Se puede discernir en cuanto a los años de existencia de las compañías que en su totalidad de directivos señalan el segmento de “más de 10 años” porque todas las entidades que brindan sus servicios de transporte tienen más de una década brindando sus servicios y en casos específicos la compañía Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS S.A” siendo una de las más importantes en la ciudad de Latacunga también se destaca como pionera llevando 25 años de servicio a la comunidad.

Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?

Tabla 21
Conocimiento RSA

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	10	90,9	90,9	90,9
	No	1	9,1	9,1	100,0
Total		11	100,0	100,0	

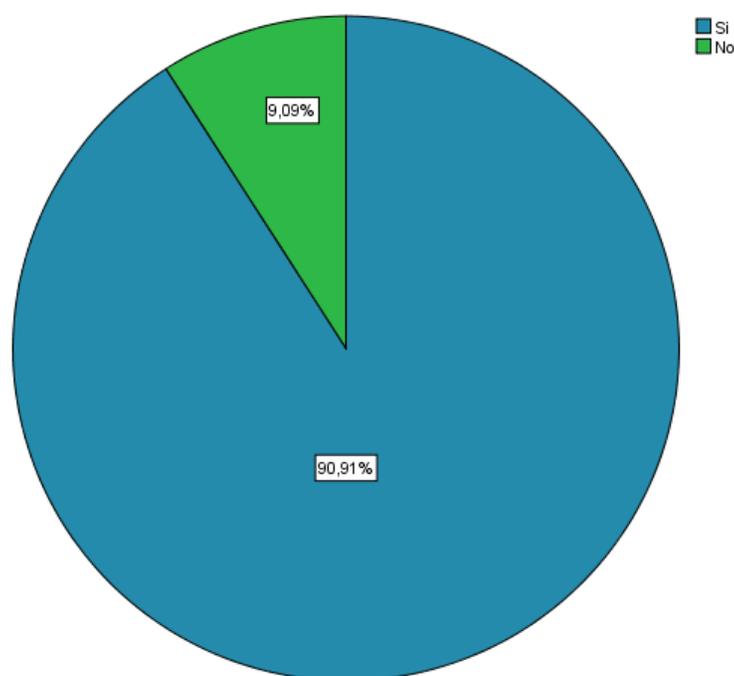


Figura 12. Conocimiento RSA

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 90,9% mencionaron que tienen conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa. Mientras que el 9,1% desconocen temas de RSA.

Análisis:

La recolección de datos de esta pregunta arroja resultados positivos de los directivos en cuanto a conocimientos sobre las actividades que realizan las compañías con

Responsabilidad Social Asociativa siendo, observándose datos porcentuales aceptables de conocimiento asociativo responsable.

Pregunta 4: ¿Ha tenido la oportunidad de recibir información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa?

Tabla 22

Información de normativa RSA

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	1	9,1	9,1	9,1
	No	10	90,9	90,9	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

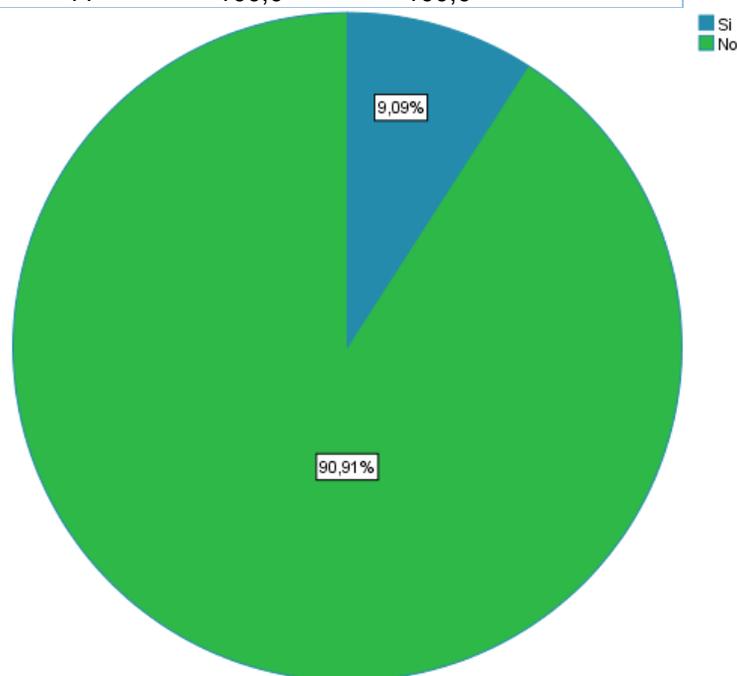


Figura 13. Información de normativa RSA

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 90,9% mencionaron que no han recibido información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa. Mientras que el 9,1% si han receptado información de la normativa de RSA.

Análisis:

Se analiza mediante los resultados obtenidos una aceptabilidad en casi su totalidad de directivos mencionando que no han recibido ninguna información sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa resultando un poco alarmante los datos estadísticos, evidenciando un campo en el que debe hacerse presente la EPS como entidad informativa y de control.

Pregunta 5: ¿En reuniones que se realizan en la organización, se ha tratado asuntos sobre la Responsabilidad Solidaria Asociativa?

Tabla 23
Reuniones de RSA

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	9	81,8	81,8	81,8
	No	2	18,2	18,2	100,0
Total		11	100,0	100,0	

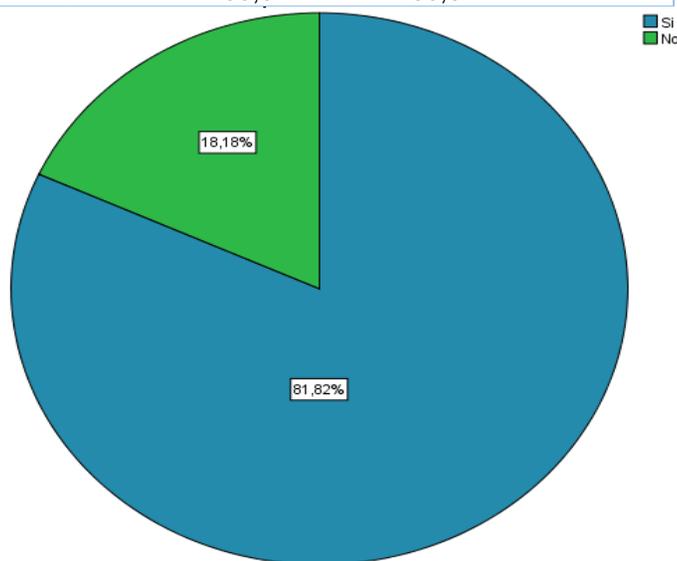


Figura 14. Reuniones de RSA

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 81,8% mencionaron que si tratan temas de RSA en reuniones con los

socios. Mientras que el 18,2% aceptan que no han otorgado tiempo en reuniones sobre este tema.

Análisis:

Considerando los resultado obtenidos se pudo identificar que más de la mitad de directivos mencionaron que si se han dialogado temas de RSA en reuniones de manera intermitente, tratando asuntos e ideas de cómo poder ayudar a la comunidad pero sin llegar a consumir totalmente proyectos de ayuda social.

Pregunta 6: De los siguientes beneficios que ofrece la responsabilidad solidaria asociativa escoja el que usted considera el más importante: Desarrollo económico, social y ambiental; Mejora la imagen empresarial; Confianza y credibilidad; Cumplimiento de normativas.

Tabla 24

Beneficios de la RSA

		Frecuen cia	Porcenta je	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desarrollo económico, social y ambiental	5	45,5	45,5	45,5
	Mejora la imagen empresarial	2	18,2	18,2	63,6
	Confianza y credibilidad	3	27,3	27,3	90,9
	Cumplimiento de normativas	1	9,1	9,1	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

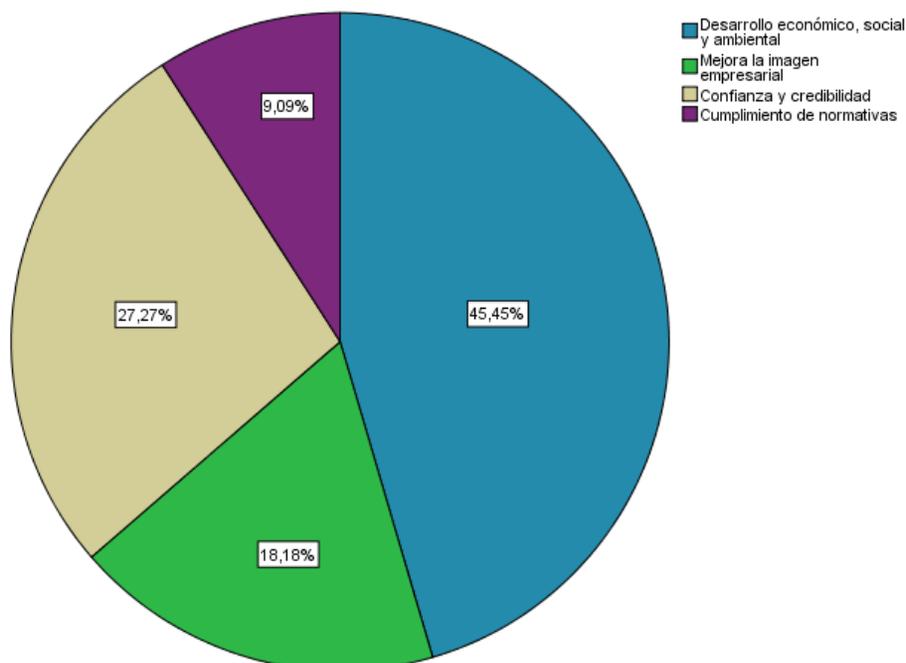


Figura 15. Beneficios de la RSA

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 45,5% mencionaron que el mayor beneficio que otorga la RSA es el desarrollo económico, social y ambiental. Por otra parte el 18,2% coinciden que el mejoramiento de la imagen empresarial es el mayor beneficio, mientras que el 27,3% apoyan como mayor beneficio a la confianza y credibilidad. Por último, con el 9,1% consideran que el cumplimiento de normativas es el mayor beneficio que aporta la RSA

Análisis:

Se puede evidenciar que los directivos consideran que el mayor beneficio que otorga la RSA es el desarrollo económico, social y ambiental, seguido con un apoyo considerable al tema de la confianza y credibilidad ya que al ser partícipes de actividades sociales las organizaciones se nutren de una mejor imagen hacia el público en general.

Pregunta 7: ¿Ha realizado la compañía algún tipo de contribución a la comunidad?

Tabla 25.
Contribución a la comunidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	8	72,7	72,7	72,7
	No	3	27,3	27,3	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

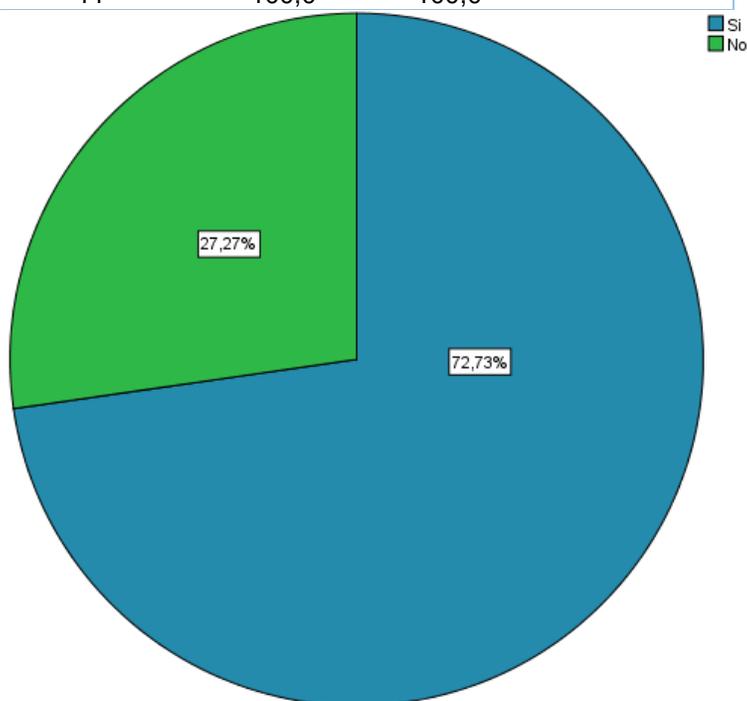


Figura 16. Contribución a la comunidad

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 72,7% coincide que la compañía si ha realizado algún tipo de contribución para la comunidad, mientras que el 27,3% no ha ejecutado ningún tipo de contribución.

Análisis:

En base a la información recolectada los directivos responden que las compañías si han realizado algún tipo de contribución para la comunidad pero de manera informal,

existen compañías que han apoyado a mingas sectoriales, contribuciones económicas a procesiones religiosas o disponiendo de sus unidades al Hogar de Ancianos “Instituto Estupiñán” de la ciudad de Latacunga.

Pregunta 8: ¿Qué tipo de contribución estaría usted de acuerdo en realizar a favor de la comunidad?

Tabla 26

Tipo de contribución a la comunidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Donaciones a instituciones sociales	6	54,5	54,5	54,5
	Programas medioambientales	1	9,1	9,1	63,6
	Voluntariado	4	36,4	36,4	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

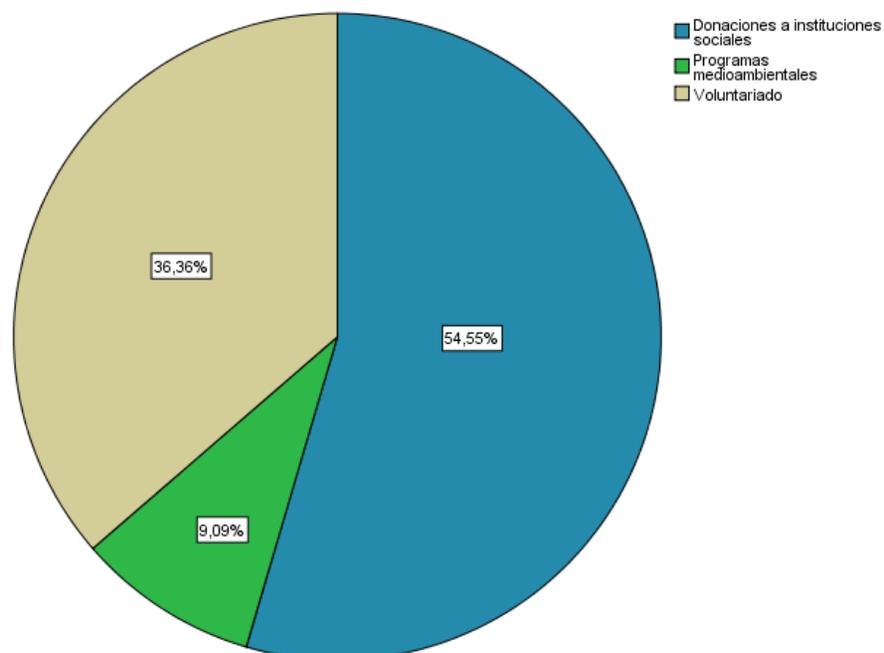


Figura 17. Tipo de contribución a la comunidad

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 54,5% están de acuerdo en contribuir con donaciones a instituciones sociales, el 9,1% indicaron en contribuir con programas medioambientales y el restante 36,4% mencionaron al voluntariado como mejor opción de apoyo a la comunidad.

Análisis:

De los resultados se pueden discernir que los directivos mencionan como la principal contribución que podrían realizar las compañías a la comunidad son las “donaciones a instituciones sociales”, esta respuesta tiene gran acogida ya que la ciudad de Latacunga cuenta con una institución de ayuda social llamada “Hogar de Ancianos Instituto Estupiñán”. La organización ayuda a personas de la tercera edad más vulnerables, su funcionamiento depende de recursos propios y el apoyo solidario de personas e instituciones sensibles que buscan transformar esta realidad.

Pregunta 9: ¿Ha considerado la compañía realizar algún tipo de apoyo hacia la comunidad?

Tabla 27

Apoyo para la comunidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	9	81,8	81,8	81,8
	No	2	18,2	18,2	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

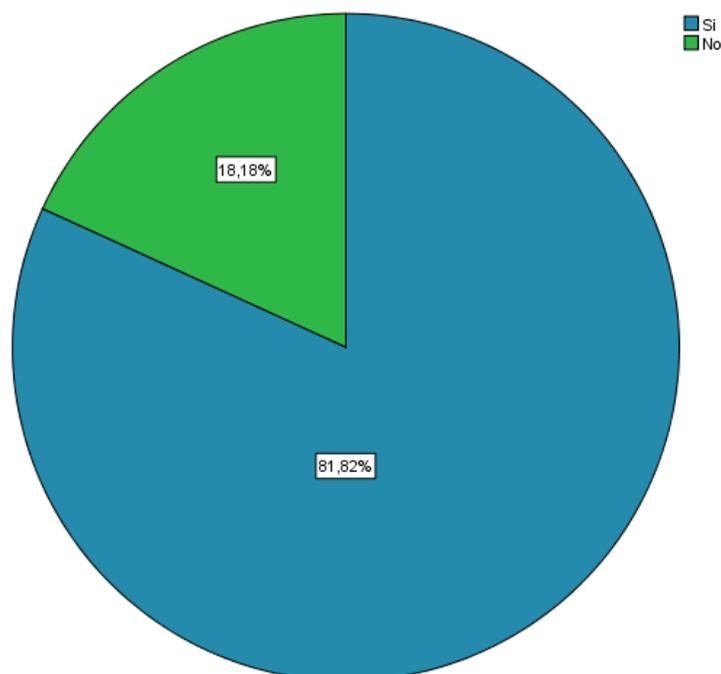


Figura 18. Apoyo para la comunidad

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 81,8% si tienen en consideración que la compañía realice algún tipo de apoyo para la comunidad, mientras que el restante 18,2% no considera factible que la compañía ejecute apoyo social.

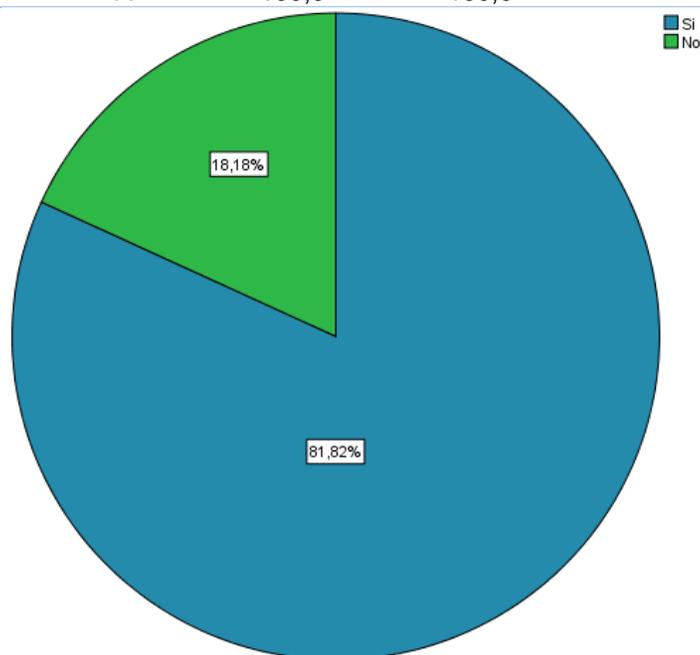
Análisis:

Realizando el análisis a la pregunta planteada se observa una respuesta positiva de los directivos quienes si consideran en su planificación incluir apoyo para la comunidad, siendo estas de tipo económico o trabajos comunitarios.

Pregunta 10: ¿Ha considerado la compañía iniciativas de apoyo hacia los socios?

Tabla 28*Apoyo hacia los socios*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	9	81,8	81,8	81,8
	No	2	18,2	18,2	100,0
Total		11	100,0	100,0	

**Figura 19.** Apoyo hacia los socios**Interpretación:**

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 81,8% si tienen en consideración que la compañía realice algún tipo de apoyo para los socios, mientras que el restante 18,2% no considera factible que la compañía ejecute alguna ayuda para los socios.

Análisis:

Se deduce que los directivos en su gran mayoría apoyan que todos los miembros de la compañía respaldan de manera incondicional a cada uno de sus socios, ya sea de

manera económica o apoyo psicosocial a los miembros que estén atravesando circunstancias adversas.

Pregunta 11: ¿Ha considerado la compañía iniciativas de apoyo para los usuarios?

Tabla 29

Apoyo hacia los usuarios

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	9	81,8	81,8	81,8
	No	2	18,2	18,2	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

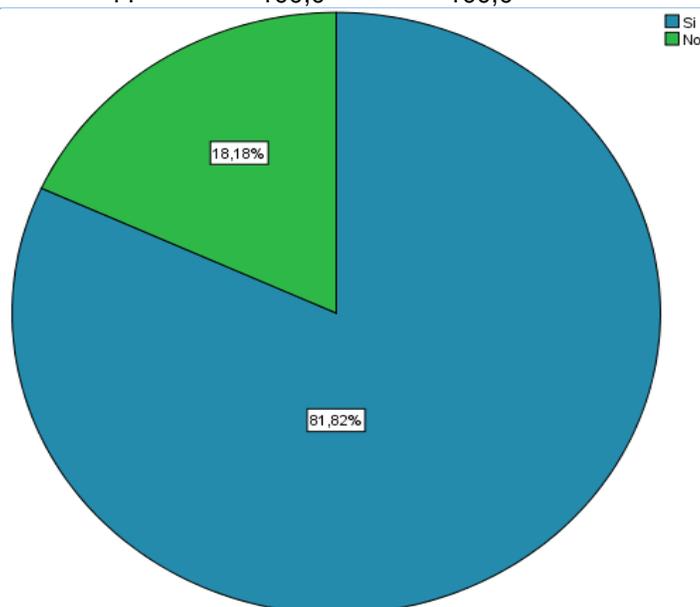


Figura 20. Apoyo hacia los usuarios

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 81,8% si tienen en consideración que la compañía realice algún tipo de apoyo para los usuarios, mientras que el restante 18,2% no considera factible que la compañía ejecute alguna ayuda para los usuarios.

Análisis:

El análisis de los resultados demuestra que los directivos en su gran mayoría responden que es necesario considerar iniciativas de apoyo para los usuarios, una de aquellas se basa en brindar transporte gratuito para los usuarios para trasladarse a lugares turísticos y mejorar la relación entre compañía e usuarios.

Pregunta 12: ¿Se encuentra usted al tanto sobre el formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria que propone a las compañías?

Tabla 30
Formulario del Balance Social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	2	18,2	18,2	18,2
	No	9	81,8	81,8	100,0
Total		11	100,0	100,0	

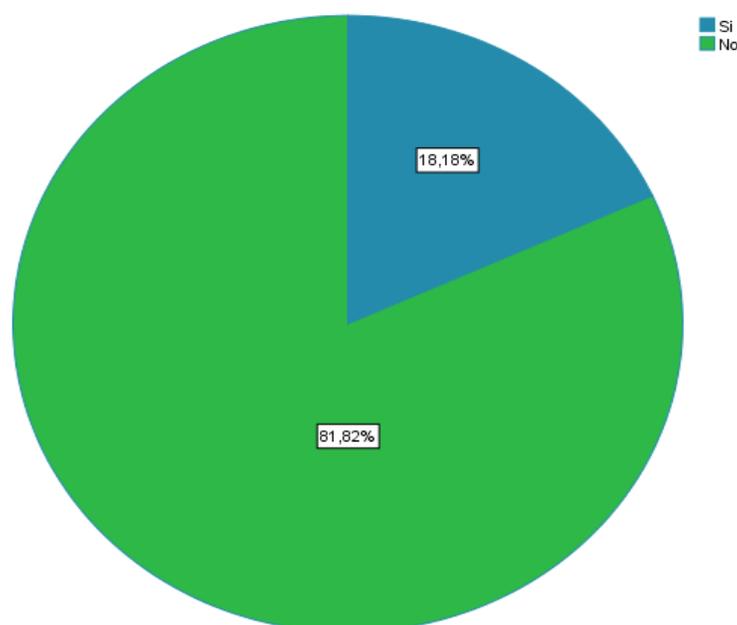


Figura 21. Formulario del Balance Social

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 18,2% ha tenido información sobre el formulario de Balance Social de la SEPS propuesta para las compañías, mientras tanto que el 81,8% desconoce todo tipo de información de dicho formulario.

Análisis:

En cuanto al formulario de Balance Social de la SEPS propuesta para las compañías se llega al análisis en donde la mayoría de los directivos desconocen todo tipo de información de dicho formulario, observándose debilidades de comunicación de la información que emite la EPS a la población.

Pregunta 13: ¿Ha tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la Economía Popular y Solidaria?

Tabla 31

Oportunidad de llenar formulario de BS

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	3	27,3	100,0	100,0
Perdidos	99,0	8	72,7		
Total		11	100,0		

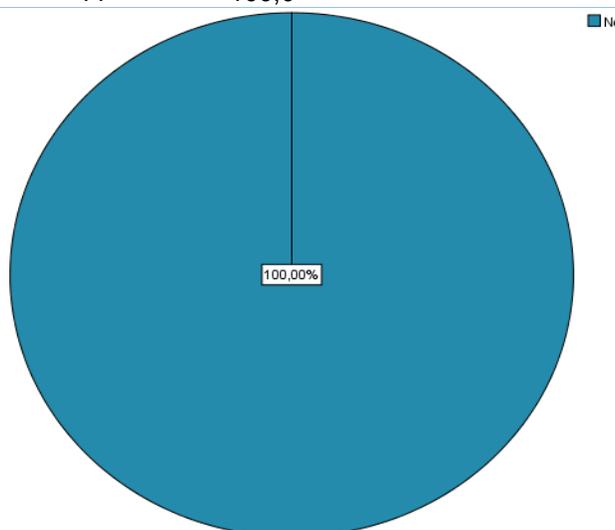


Figura 22. Oportunidad de llenar formulario de BS

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional solamente 3 pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde el 100% no han tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la SEPS.

Análisis:

La pregunta formulada sobre la oportunidad que han tenido los directivos para llenar el formulario de la SEPS solamente 3 encuestados respondieron esta pregunta condicionada, en donde absolutamente concuerdan no haber tenido ninguna oportunidad de llenar el formulario.

Pregunta 14: ¿Considera usted que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a: Socios, Compañía, Comunidad, Usuarios?

Tabla 32
Beneficios del Balance Social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Compañía	2	18,2	66,7	66,7
	Comunidad	1	9,1	33,3	100,0
	Total	3	27,3	100,0	
Perdidos	999,0	8	72,7		
Total		11	100,0		

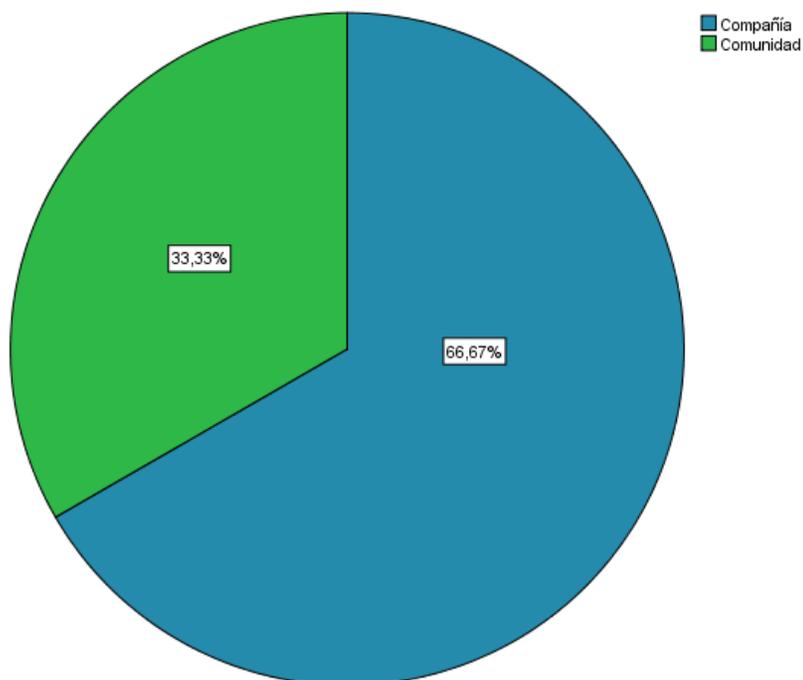


Figura 23. Beneficios del Balance Social

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional solamente 3 pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde el 66,7% consideran que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a la compañía, el 33,3% restante expresan que los beneficios recaen en la comunidad.

Análisis:

Respecto a los mayores beneficios que repercute la elaboración del balance social, solamente 3 socios pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde los directivos mayoritariamente consideran que los beneficios recaen para las compañías ya que consideran una estrategia que mejora la imagen empresarial y fomenta una mejor relación con los usuarios.

Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?

Tabla 33
Herramienta para el Balance Social

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	10	90,9	90,9	90,9
	No	1	9,1	9,1	100,0
	Total	11	100,0	100,0	

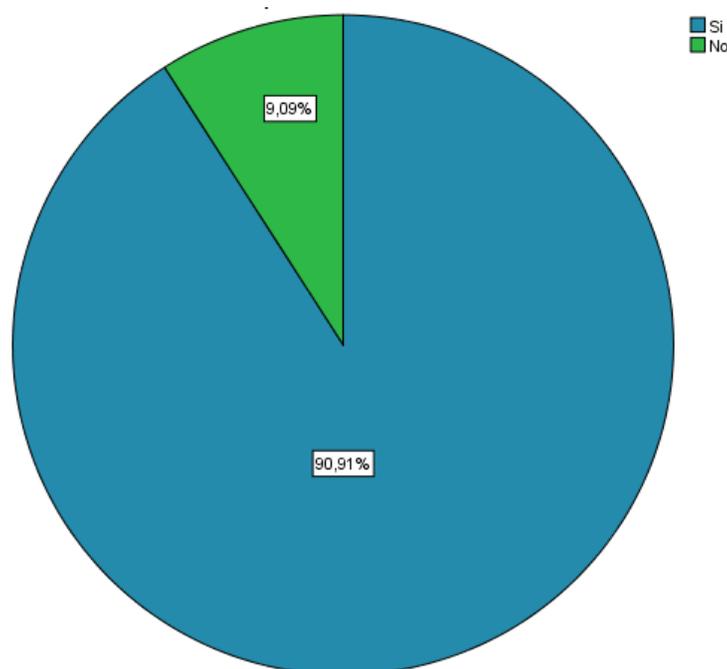


Figura 24. Herramienta para el Balance Social

Interpretación:

De las 11 encuestas aplicadas a los directivos de las compañías de transporte escolar-institucional, el 90,9% está de acuerdo que sus compañías cuenten con una herramienta de evaluación social, por otra parte el 9,1% no ven necesario que las compañías utilicen dicha herramienta.

Análisis:

De manera contundente se evidencia que los directivos si están de acuerdo que sus compañías cuenten con una herramienta de evaluación social, resultando favorable

para la investigación observar una apertura de las compañías de Latacunga para la aplicación de la herramienta de evaluación social.

4.1.2 Análisis de los resultados – Socios

Pregunta 1: Sector de ubicación de la compañía

Tabla 34

Sector de ubicación de la compañía (socios)

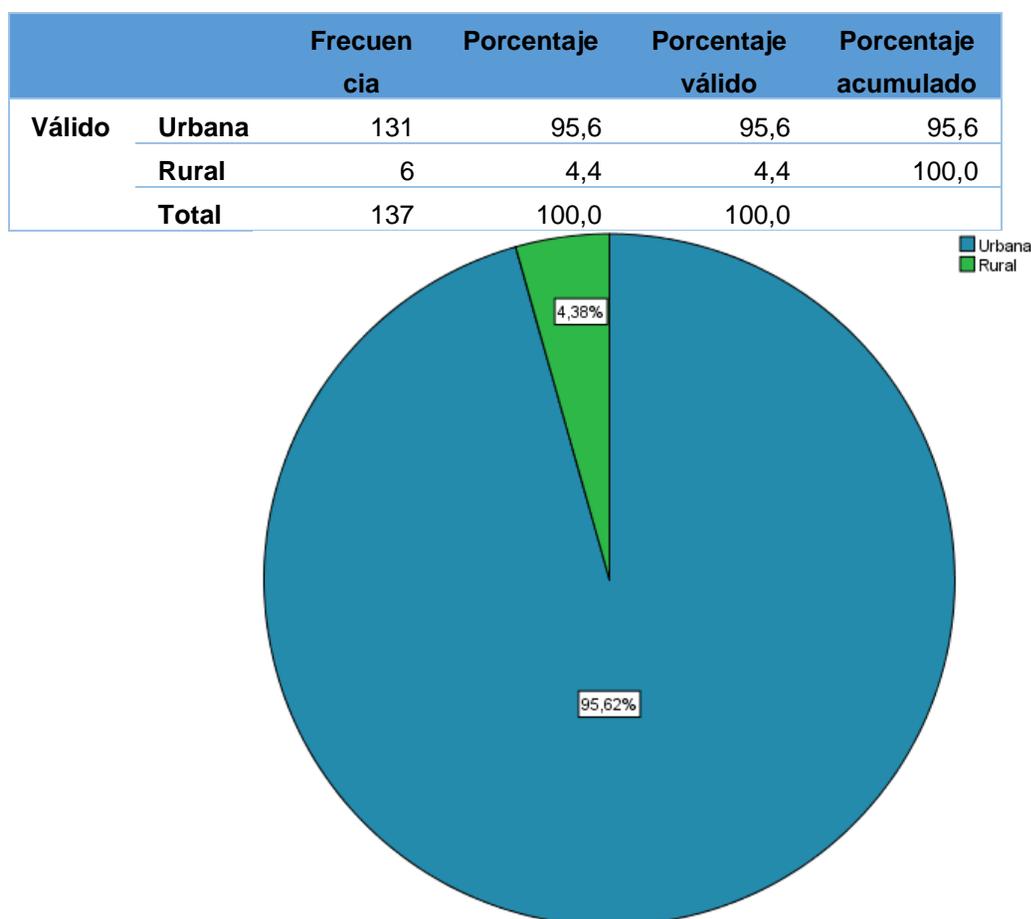


Figura 25. Sector de ubicación de la compañía (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios de las compañías de transporte escolar-institucional, se observa que un 95,6% mencionaron que sus compañías están ubicadas en el sector urbano, mientras que el 4,4% se ubica en el sector rural.

Análisis:

En base a los resultados obtenidos se evidencia que la mayoría de oficinas de transporte escolar-institucional se encuentran en el sector urbano como se lo esperaba, ya que por motivos de sesiones para los socios y para la atención a usuarios de sus servicios se buscan sitios de fácil acceso para los involucrados. Existe un caso particular de la compañía “TRANSESTAN CIA. LTDA.”, quienes cuentan con su sede en la vía Lasso-Tanicuchí.

Pregunta 2: Años de actividad de la compañía

Tabla 35

Años de actividad de la compañía (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	más de 10 años	137	100,0	100,0	100,0

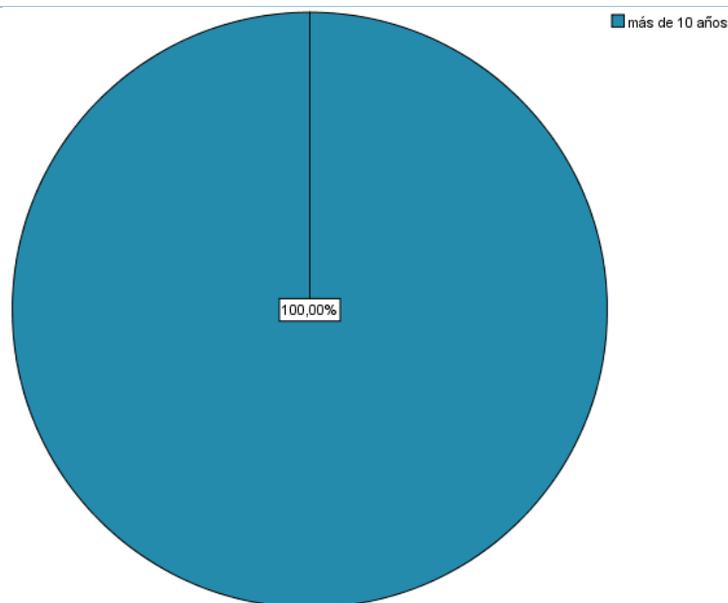


Figura 26. Años de actividad de la compañía (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 100% mencionaron que las organizaciones llevan más de 10 años de actividad en la ciudad de Latacunga.

Análisis:

Se puede discernir en cuanto a los años de existencia de las compañías que en su totalidad de directivos señalan el segmento de “más de 10 años” porque todas las entidades que brindan sus servicios de transporte tienen más de una década brindando sus servicios y en casos específicos la compañía Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS S.A”, siendo una de las más importantes en la ciudad de Latacunga también se destaca como pionera llevando 25 años de servicio a la comunidad.

Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?

Tabla 36

Conocimiento RSA (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	95	69,3	69,3	69,3
	No	42	30,7	30,7	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

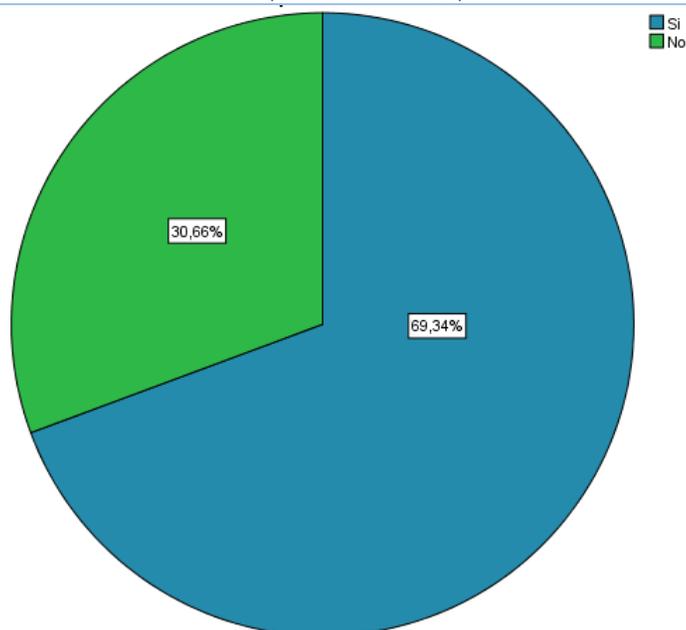


Figura 27. Conocimiento RSA (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 69,3% mencionaron que tienen conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa. Mientras que el 30,7% desconocen temas de RSA.

Análisis:

La recolección de datos de esta pregunta arroja resultados positivos de los socios en cuanto a conocimientos sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa, observándose datos porcentuales aceptables de conocimiento asociativo responsable.

Pregunta 4: ¿Ha tenido la oportunidad de recibir información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa?

Tabla 37

Información de normativa RSA (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	8	5,8	8,4	8,4
	No	87	63,5	91,6	100,0
	Total	95	69,3	100,0	
Perdidos	9,0	42	30,7		
Total		137	100,0		

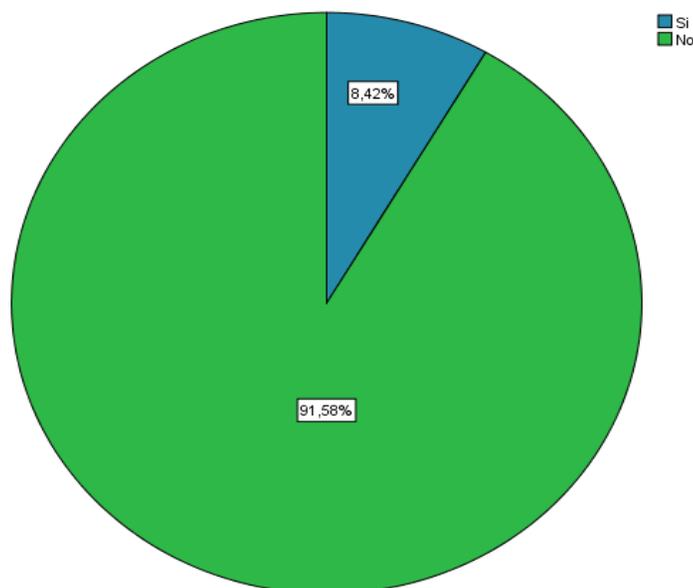


Figura 28. Información de normativa RSA (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional solamente 95 encuestados pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde, el 91,58% mencionaron que no han recibido información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa. Mientras que el 8,42% si han receptado información de la normativa de RSA.

Análisis:

Se analiza mediante los resultados obtenidos una aceptabilidad en casi su totalidad de los socios han mencionado que no han recibido ninguna información sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa resultando un poco alarmante los datos estadísticos, evidenciando un campo en el que debe hacerse presente la EPS como entidad informativa y de control.

Pregunta 5: ¿En reuniones que se realizan en la organización, se ha tratado asuntos sobre la Responsabilidad Solidaria Asociativa?

Tabla 38
Reuniones de RSA (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	93	67,9	67,9	67,9
	No	44	32,1	32,1	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

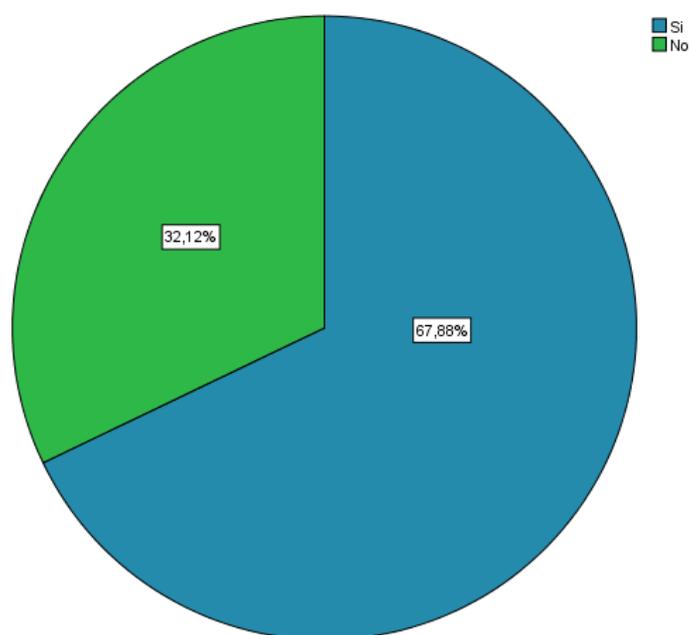


Figura 29. Reuniones de RSA (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 67,9% mencionaron que si se han dialogado temas de RSA en reuniones con los socios. Mientras que el 32,1% aceptan que no han otorgado tiempo en sesiones sobre este tema.

Análisis:

Considerando los resultados obtenidos se pudo identificar que más de la mitad de los socios mencionaron que si se han dialogado temas de RSA en reuniones de manera

intermitente, tratando asuntos e ideas de cómo poder ayudar a la comunidad pero sin llegar a consumir totalmente proyectos de ayuda social.

Pregunta 6: De los siguientes beneficios que ofrece la responsabilidad solidaria asociativa escoja el que usted considera el más importante: Desarrollo económico, social y ambiental; Mejora la imagen empresarial; Confianza y credibilidad; Cumplimiento de normativas.

Tabla 39
Beneficios de la RSA (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desarrollo económico, social y ambiental	78	56,9	56,9	56,9
	Mejora la imagen empresarial	22	16,1	16,1	73,0
	Confianza y credibilidad	25	18,2	18,2	91,2
	Cumplimiento de normativas	12	8,8	8,8	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

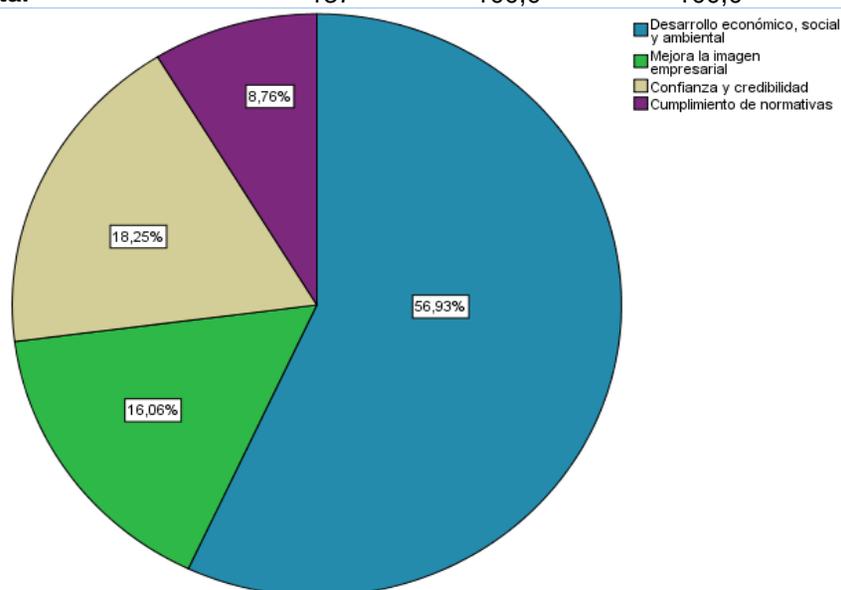


Figura 30. Beneficios de la RSA (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 56,9% consideran que el mayor beneficio que otorga la RSA es el desarrollo económico, social y ambiental. Por otra parte el 16,1% coinciden que el mejoramiento de la imagen empresarial es el mayor aporte, mientras que el 18,2% apoyan como mayor beneficio a la confianza y credibilidad. Por último, con el 8,8% consideran que el cumplimiento de normativas es el mayor beneficio que aporta la RSA.

Análisis:

Se puede evidenciar que los socios consideran que el mayor beneficio que otorga la RSA es el desarrollo económico, social y ambiental, seguido con un apoyo considerable al tema de la confianza y credibilidad ya que al ser partícipes de actividades sociales las organizaciones se nutren de una mejor imagen hacia el público en general.

Pregunta 7: ¿Ha realizado la compañía algún tipo de contribución a la comunidad?

Tabla 40
Contribución a la comunidad (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	81	59,1	59,1	59,1
	No	56	40,9	40,9	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

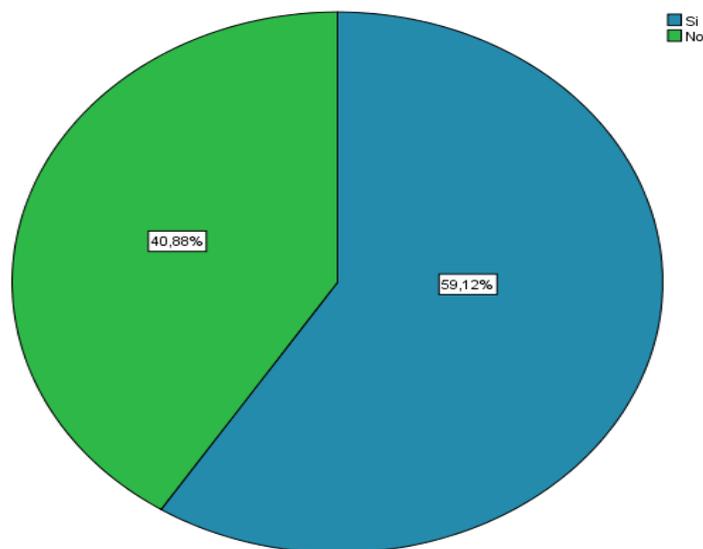


Figura 31. Contribución a la comunidad (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 59,1% coinciden en que las compañías si han realizado algún tipo de contribución para la comunidad, mientras que el 40,9% aceptan no haber ejecutado ningún tipo de contribución.

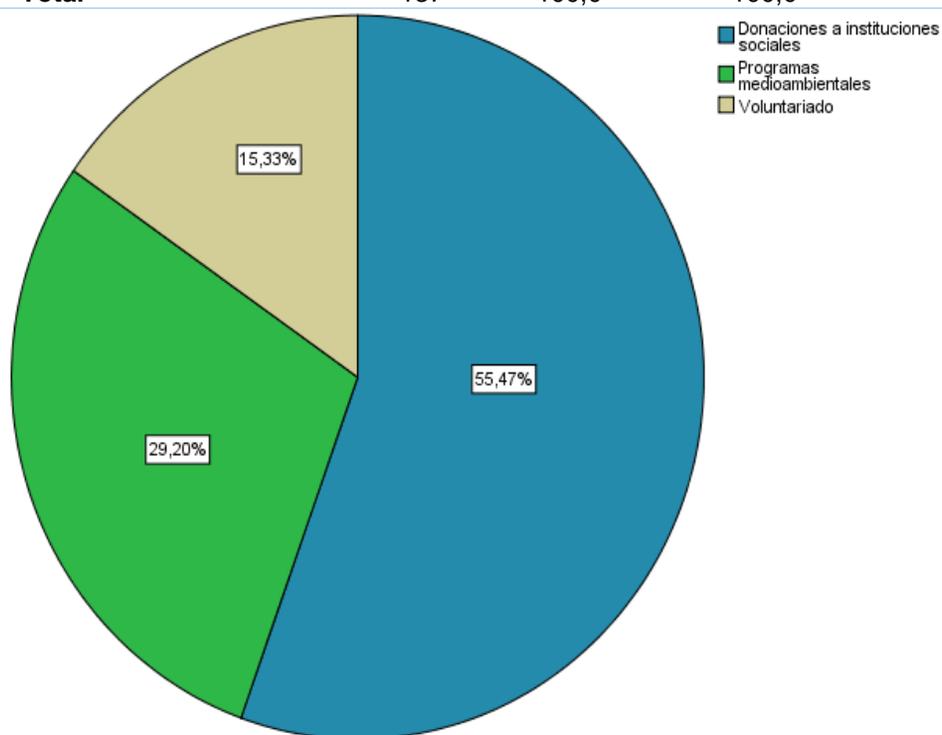
Análisis:

En base a la información recolectada los socios responden que las compañías si han realizado algún tipo de contribución para la comunidad pero de manera informal, existen compañías que han apoyado a mingas sectoriales, contribuciones económicas a procesiones religiosas o disponiendo de sus unidades al Hogar de Ancianos “Instituto Estupiñán” de la ciudad de Latacunga.

Pregunta 8: ¿Qué tipo de contribución estaría usted de acuerdo en realizar a favor de la comunidad?

Tabla 41*Tipo de contribución a la comunidad (socios)*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Donaciones a instituciones sociales	76	55,5	55,5	55,5
	Programas medioambientales	40	29,2	29,2	84,7
	Voluntariado	21	15,3	15,3	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

**Figura 32.** Tipo de contribución a la comunidad (socios)**Interpretación:**

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 54,5% están de acuerdo en contribuir con donaciones a instituciones sociales, el 29,2% indicaron que se podría contribuir con programas medioambientales y el restante 15,3% mencionaron al voluntariado como mejor opción posible de apoyo a la comunidad.

Análisis:

De los resultados se pueden discernir que los socios mencionan como la principal contribución que podrían realizar las compañías a la comunidad son las “donaciones a instituciones sociales”, esta respuesta tiene gran acogida ya que la ciudad de Latacunga cuenta con una institución de ayuda social llamada “Hogar de Ancianos Instituto Estupiñán”. La organización ayuda a personas de la tercera edad más vulnerables, su funcionamiento depende de recursos propios y el apoyo solidario de personas e instituciones sensibles que buscan transformar esta realidad.

Pregunta 9: ¿Ha considerado la compañía realizar algún tipo de apoyo hacia la comunidad?

Tabla 42

Apoyo para la comunidad (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	87	63,5	63,5	63,5
	No	50	36,5	36,5	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

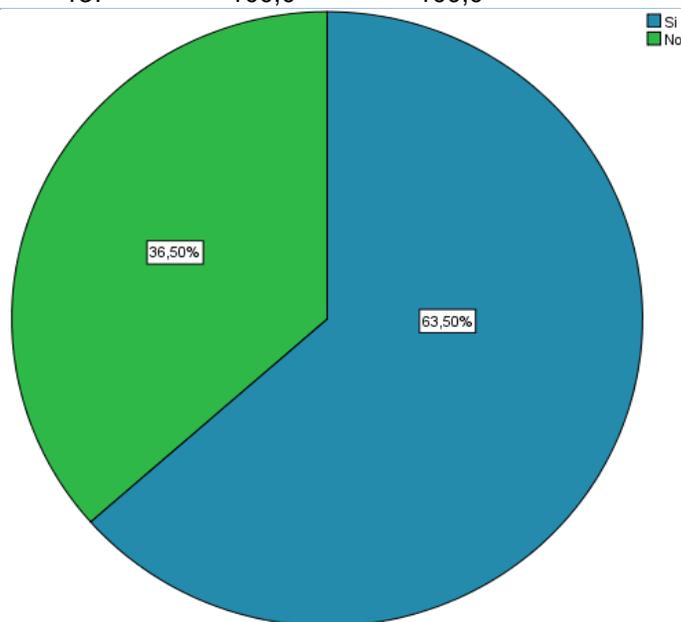


Figura 33. Apoyo para la comunidad (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 63,5% si tienen en consideración que las compañías realicen algún tipo de apoyo para la comunidad, mientras que el restante 36,5% no consideran factible que sus organizaciones ejecuten apoyo social a la comunidad.

Análisis:

Realizando el análisis a la pregunta planteada se observa una respuesta positiva de los socios quienes si consideran en su planificación incluir apoyo para la comunidad, siendo estas de tipo económico o trabajos comunitarios.

Pregunta 10: ¿Ha considerado la compañía iniciativas de apoyo hacia los socios?

Tabla 43

Apoyo hacia los socios (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	91	66,4	66,4	66,4
	No	46	33,6	33,6	100,0
Total		137	100,0	100,0	

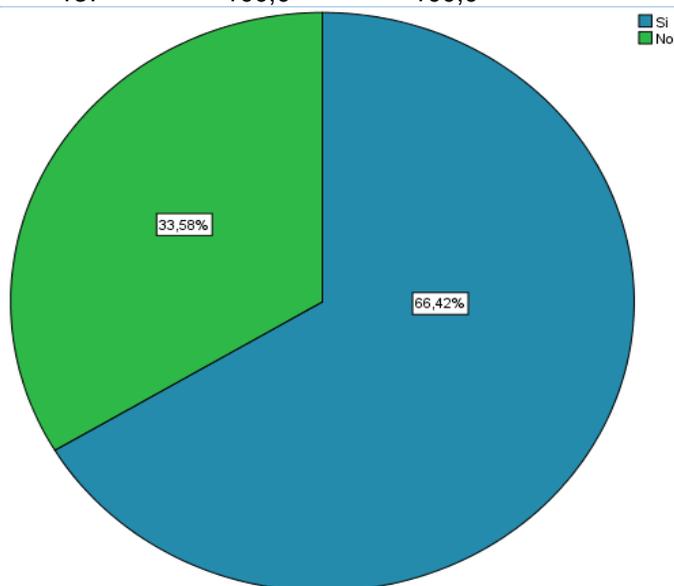


Figura 34. Apoyo hacia los socios (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 66,4% si tienen en consideración que las compañías realicen algún tipo de apoyo para los socios, mientras que el restante 33,6% no consideran factible que las organizaciones ejecuten alguna ayuda para los socios.

Análisis:

Se deduce que los socios en su gran mayoría responden que todos los miembros de la compañía respaldan de manera incondicional a cada uno de sus socios, ya sea de manera económica o apoyo psicosocial a los miembros que estén atravesando circunstancias adversas.

Pregunta 11: ¿Ha considerado la compañía iniciativas de apoyo para los usuarios?

Tabla 44

Apoyo hacia los usuarios (según socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	89	65,0	65,0	65,0
	No	48	35,0	35,0	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

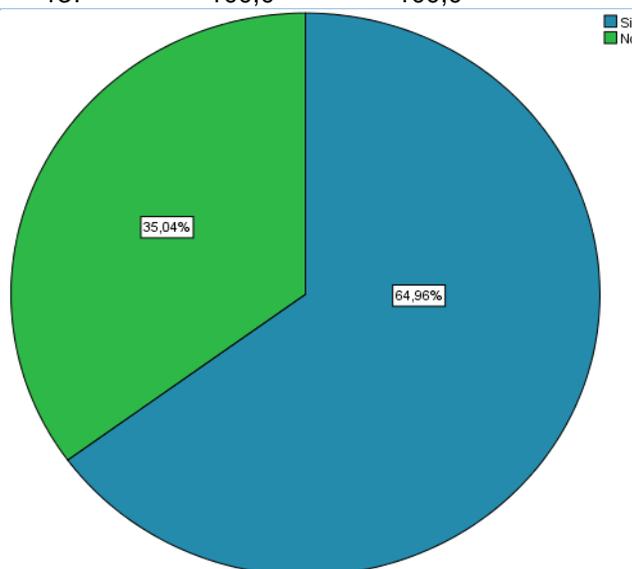


Figura 35. Apoyo hacia los usuarios (según socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 65% si tienen en consideración que las compañías realicen algún tipo de apoyo para los usuarios, mientras que el restante 35% no consideran factible que las organizaciones ejecuten alguna ayuda para los usuarios.

Análisis:

El análisis de los resultados demuestra que los socios en su gran mayoría responden que es necesario considerar iniciativas de apoyo para los usuarios, una de aquellas se basa en brindar transporte gratuito para los usuarios para trasladarse a lugares turísticos y mejorar la relación entre compañía e usuarios.

Pregunta 12: ¿Se encuentra usted al tanto sobre el formulario de Balance Social que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria que propone a las compañías?

Tabla 45

Formulario del balance social (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	13	9,5	9,5	9,5
	No	124	90,5	90,5	100,0
	Total	137	100,0	100,0	

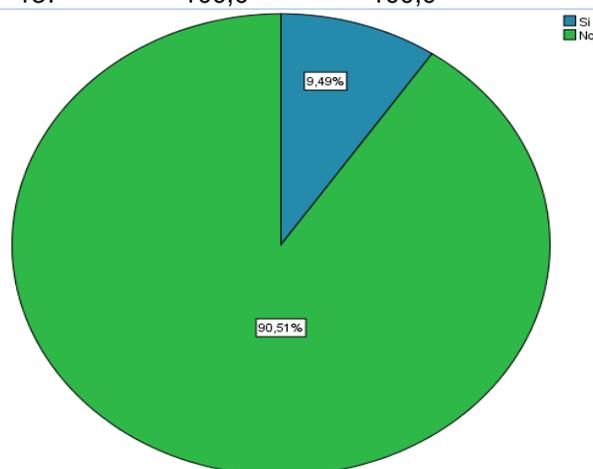


Figura 36. Formulario del balance social (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 9,5% han tenido información sobre el formulario de Balance Social de la SEPS propuesta para las compañías, mientras tanto que el 90,5% desconocen todo tipo de información de dicho formulario.

Análisis:

En cuanto al formulario de Balance Social de la SEPS propuesta para las compañías se llega al análisis en donde la mayoría de los socios desconocen todo tipo de información de dicho formulario, observándose debilidades de comunicación de la información que emite la EPS a la población.

Pregunta 13: ¿Ha tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la Economía Popular y Solidaria?

Tabla 46

Oportunidad de llenar formulario de BS (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	5	3,6	38,5	38,5
	No	8	5,8	61,5	100,0
	Total	13	9,5	100,0	
Perdidos	99,0	124	90,5		
Total		137	100,0		

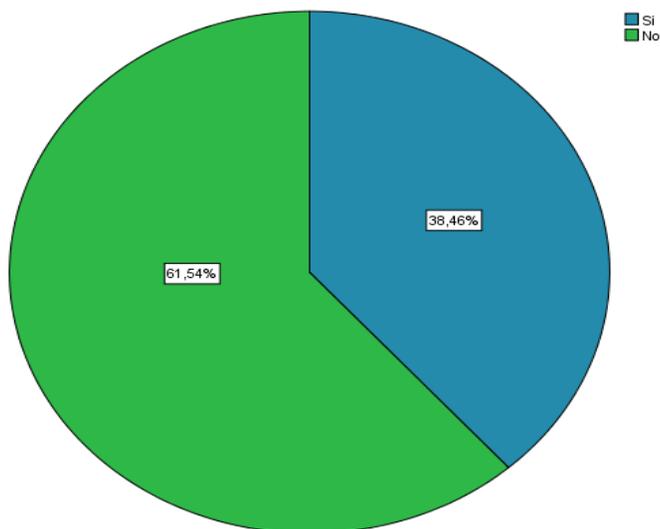


Figura 37. Oportunidad de llenar formulario de BS (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional solamente 13 encuestados pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde, el 61,5% no han tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la SEPS, y el 38,5% si han llenado total o parcialmente el formulario.

Análisis:

La pregunta formulada sobre la oportunidad que han tenido los socios para llenar el formulario de la SEPS solamente 13 encuestados han respondido esta pregunta condicionada, en donde la mayoría concuerdan no haber tenido ninguna oportunidad de llenar el formulario.

Pregunta 14: ¿Considera usted que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a: Socios, Compañía, Comunidad, Usuarios?

Tabla 47
Beneficios del Balance Social (según socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Socios	3	2,2	23,1	23,1
	Compañía	6	4,4	46,2	69,2
	Comunidad	2	1,5	15,4	84,6
	Usuarios	2	1,5	15,4	100,0
	Total	13	9,5	100,0	
Perdidos	999,0	124	90,5		
Total		137	100,0		

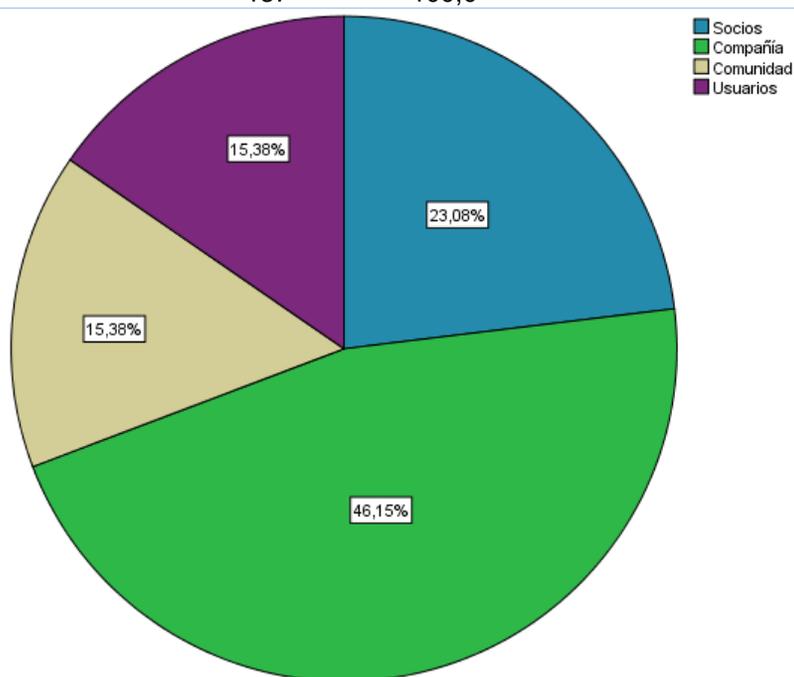


Figura 38. Beneficios del Balance Social (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional solamente 13 encuestados pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde, el 23,1% consideran que la elaboración de un Balance Social trae mayores beneficios a los socios, el 46,2% expresan que los beneficios recae para la compañía, el 15,4% concluyen que es beneficioso para la comunidad y el restante 15,4% comentan que los beneficios son para los usuarios.

Análisis:

Respecto a los mayores beneficios que repercute la elaboración del balance social, solamente 13 socios pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde los directivos mayoritariamente consideran que los beneficios recaen para las compañías ya que consideran una estrategia que mejora la imagen empresarial y la relación con los usuarios.

Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?

Tabla 48

Herramienta para el Balance Social (socios)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	116	84,7	84,7	84,7
	No	21	15,3	15,3	100,0
Total		137	100,0	100,0	

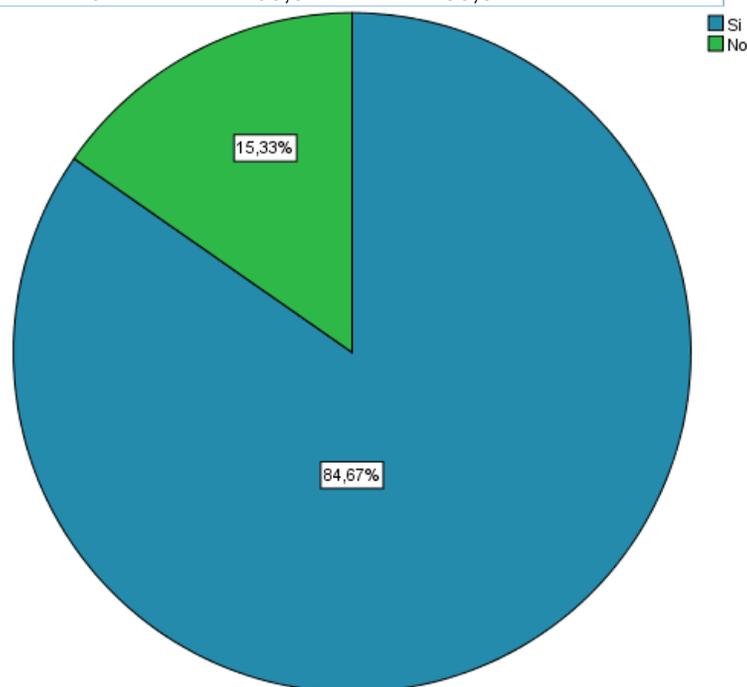


Figura 39. Herramienta para el Balance Social (socios)

Interpretación:

De las 137 encuestas aplicadas a los socios pertenecientes a las compañías de transporte escolar-institucional, el 84,7% están de acuerdo que sus compañías cuenten con una herramienta de evaluación social, por otra parte el 15,3% no ven necesario que las compañías utilicen dicha herramienta.

Análisis:

De manera contundente se evidencia que los socios si están de acuerdo que sus compañías cuenten con una herramienta de evaluación social, resultando favorable para la investigación observar una apertura de las compañías de Latacunga para la aplicación de la herramienta de evaluación social.

4.2 Discusión de los resultados

Mediante los resultados obtenidos de la encuesta aplicada a través de un cuestionario de preguntas cerradas a los directivos y socios de las compañías de transporte escolar-institucional del cantón Latacunga se resume de la siguiente forma:

La mayor concentración de compañías se ubica en las zonas urbanas, asegurando así los directivos con 90,9% y los socios en un 95,6%. Esto ocurre a la existencia de una sola compañía en el sector rural tratándose de la compañía de transporte estudiantil Tanicuchi “TRANSESTAN CIA. LTDA.”.

Dirigiéndose a la pregunta de los años de existencia de las mismas según directivos y socios concuerdan en el segmento de “más de 10 años” porque la totalidad de entidades que brindan sus servicios de transporte tienen más de una década brindando sus servicios y en casos específicos la compañía Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS S.A” como pionera lleva 25 años.

Los socios con 69,3% mencionaron que tienen conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa siendo superados por los directivos con un conocimiento del tema en 90,9%, observándose datos porcentuales aceptables de conocimiento asociativo responsable.

Por otro lado, la mayor parte de directivos siendo un 90,9% y casi en su totalidad de socios con el 91,58% mencionaron que no han recibido información detallada sobre la normativa legal de Responsabilidad Solidaria Asociativa resultando un poco alarmante los datos estadísticos de aquella pregunta.

Respecto a reuniones con contenido de responsabilidad social el 67,9% de socios mencionaron que si se han dialogado temas de RSA en reuniones en donde los directivos con un 81,8% acotaron la misma respuesta.

El 56,9% de socios consideran que el mayor beneficio que otorga la RSA es el desarrollo económico, social y ambiental, viéndose apoyados por directivos con 45,5%.

El 59,1% de socios coinciden en que las compañías si han realizado algún tipo de contribución para la comunidad y los dirigentes responden con un 72,7% apoyando la consulta.

En cuanto a la principal contribución que podrían realizar las compañías a la comunidad se mencionan con el 54,5% de socios estar de acuerdo en contribuir con donaciones a instituciones sociales y de la misma manera los directivos responden con un 54,5%.

El 63,5% socios si tienen en consideración que las compañías realicen algún tipo de apoyo para la comunidad respaldando su respuesta con el 81,8% de directivos.

El 66,4% de socios si tienen en consideración que las compañías realicen algún tipo de apoyo para los socios y los directivos concuerdan con un 81,8%.

El 65% de socios si tienen en consideración que las compañías realicen algún tipo de apoyo para los usuarios y de la misma manera los directivos con un 81,8%.

En cuanto al formulario de Balance Social de la SEPS propuesta para las compañías el 90,5% de socios desconocen todo tipo de información de dicho formulario y directivos señalan con un 81,8% igualmente su desconocimiento.

La pregunta formulada sobre la oportunidad de los socios de poder llenar el formulario de la SEPS solamente 13 encuestados pudieron responder esta pregunta

condicionada, en donde, el 96,3% no han tenido la oportunidad de llenar el formulario propuesto por la SEPS, y en donde la respuesta igualmente condicionada de 3 directivos concuerdan no haber llenado el formulario.

Respecto a los mayores beneficios que repercute la elaboración del balance social, solamente 13 socios pudieron responder esta pregunta condicionada, en donde consideran un 46,2% que los beneficios recaen para las compañías, coincidiendo de igual manera los directivos con un 66,67%.

Finalmente, el 84,7% de socios están de acuerdo que sus compañías cuenten con una herramienta de evaluación social y los socios apoyan la iniciativa en un 90,90 resultando favorable para la investigación observar una apertura de los socios y directivos de las compañías de Latacunga para la aplicación de la herramienta de evaluación social.

4.3 Verificación de la Hipótesis

Para la comprobación de la hipótesis se sustentará de la siguiente manera: con la utilización de la fórmula del estadístico de prueba y mediante el software estadístico SPSS.

4.3.1 Comprobación de la hipótesis la mediante el estadístico de prueba

a. Fórmula Chi-cuadrado

La comprobación de la hipótesis se realizará mediante la prueba estadística Chi-cuadrado, aplicando la siguiente fórmula:

$$x^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

Dónde:

X²= Valor Chi-cuadrado

O= Frecuencia observada (datos obtenidos)

E= Frecuencia esperada

Σ= Sumatoria

b. Planteamiento de la hipótesis

H₀: La aplicación del Balance Social NO incide en la Responsabilidad Social Asociativa del sector transportista escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

H₁: La aplicación del Balance Social incide en la Responsabilidad Social Asociativa del sector transportista escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

c. Calcular el valor de Chi-cuadrado

Para el cálculo del Chi-cuadrado se procede a identificar las variables de la investigación, la variable dependiente “Responsabilidad Social Asociativa” y la variable independiente “El Balance Social”. Para lo cual se toman las siguientes preguntas de la encuesta aplicada.

Para la variable independiente:

Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?

Para la variable dependiente:

Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?

Tabla 49*Datos observados y tabla de contingencia*

Pregunta	Si	No	Total
Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?	117	31	148
Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?	95	53	148
Total	212	84	296

Una vez que se han determinado los datos observados, se procede a calcular los datos esperados aplicando la siguiente fórmula:

$$E = \frac{(\text{total de la fila}) * (\text{total de la columna})}{\text{Total de la fila y columna}}$$

Tabla 50*Datos esperados*

Pregunta	Si	No	Total
Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?	106	42	148
Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?	106	42	148
Total	212	84	296

Una vez obtenidos los datos observados y datos esperados, se calcula el Chi-cuadrado aplicando la fórmula como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 51
Cálculo del Chi Cuadrado

$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$	O	E	(O - E)	(O - E) ²	(O - E) ² /E
Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?	117	106	11	121	1,14
Pregunta 15: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?	31	42	-11	121	2,88
Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?	95	106	-11	121	1,14
Pregunta 3: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?	53	42	11	121	2,88
Total	296	296	0	484	8,04

Finalmente, reemplazando los resultados obtenidos de los datos observados y los esperados en la fórmula del chi cuadrado se obtiene un chi calculado de 8,04.

d. Grados de libertad

Los grados de libertad permite identificar la prueba Chi- cuadrado tabulado mediante la tabla de distribución de frecuencias, para ello se aplica a siguiente fórmula:

$$GL = (f - 1) * (c - 1)$$

$$GL = (2 - 1) * (2 - 1)$$

$$GL = 1$$

Donde:

GL= Grados de libertad

f = Filas

c = Columnas

e. Valor crítico

Para el cálculo del valor crítico se considera un nivel de significancia del 5% (0,05), con una probabilidad del 95% (0,95) y 1 grado de libertad, en donde se obtiene un Chi-cuadrado tabulado de 3.8415 según la tabla de distribución.

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,0025	0,05	0,1
1	10.8274	9.1404	7.8794	6.6349	5.0239	3.8415	2.7055
2	13.8150	11.9827	10.5965	9.2104	7.3778	5.9915	4.6052
3	16.2660	14.3202	12.8381	11.3449	9.3484	7.8147	6.2514
4	18.4662	16.4238	14.8602	13.2767	11.1433	9.4877	7.7794
5	20.5147	18.3854	16.7496	15.0863	12.8325	11.0705	9.2363
6	22.4575	20.2491	18.5475	16.8119	14.4494	12.5916	10.6446

Figura 56. Tabla de distribución de frecuencias Chi-cuadrado

Fuente: (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006)

f. Comprobación de hipótesis – decisión

Para la comprobación de hipótesis se considera lo siguiente:

- Si X^2 calculado $\geq X^2$ tabulado, se rechaza la hipótesis nula (H_0), por lo tanto se acepta la hipótesis alternativa (H_1);
- Si X^2 calculado $< X^2$ tabulado, se rechaza la hipótesis alternativa (H_1), por consiguiente se acepta la hipótesis nula (H_0).

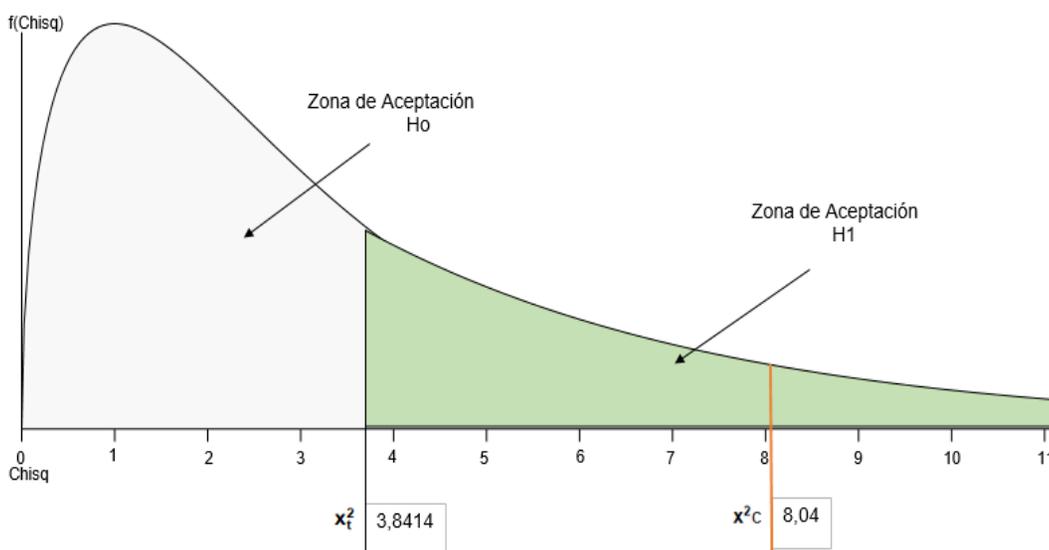


Figura 40. Comprobación de hipótesis (Chi-cuadrado)

Analizando la figura anterior, se llega a la siguiente conclusión sobre las hipótesis:

$8,04 > 3,8415$, por lo que se rechaza (H_0), y se acepta (H_1).

Considerando el resultado de la comprobación de hipótesis, se determinó que Chi-cuadrado calculado 8,04 es mayor que Chi-cuadrado tabulado 3,8415; por lo tanto se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_1), es decir: El estudio del balance social aplicado al sector transportista escolar e institucional en la ciudad de Latacunga si permitirá desarrollar una responsabilidad social asociativa.

4.3.2 Comprobación de la Hipótesis mediante el software SPSS V.23

Según (Morán Delgado & Alvarado Cervantes, 2013) menciona el procedimiento para la comprobación de hipótesis con el uso de SPSS y este consta de los siguientes pasos:

- “Paso 1. Plantear hipótesis
- Paso 2. Estadístico de prueba
- Paso 3. Regla de decisión
- Paso 4. Calcular Chi cuadrado
- Paso 5. Toma de decisión” (p.5-8)

Se observa una secuencia de procesos que acarrearán a la toma de decisión entre las dos hipótesis, la nula y la alternativa, es así como la comprobación de hipótesis corrobora y apoya la decisión que se tomará según se desarrolle la investigación.

a. Planteamiento de la hipótesis

H_0 : La aplicación del Balance Social NO incide en la Responsabilidad Social Asociativa del sector transportista escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

H_1 : La aplicación del Balance Social incide en la Responsabilidad Social Asociativa del sector transportista escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

b. Estadístico de prueba

Para la comprobación de hipótesis se ha seleccionado las variables: ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social? y ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa? Tomando en cuenta que estas son de carácter cualitativo se utilizará el estadístico de prueba Chi Cuadrado, para medir la relación entre las dos variables.

c. Regla de decisión

Es necesario considerar en este punto un nivel de significancia del 5% (0,05) por lo tanto, representa alcanzar una probabilidad del 95% (0,95). Los grados de libertad de la misma manera representan el valor de 1.

d. Cálculo del Chi cuadrado (χ^2)

Para el cálculo del chi cuadrado mediante el software SPSS se realizan procedimientos que resultan en tablas resumen donde se detallan los valores necesarios para la toma de decisiones respecto a la hipótesis planteada. El procedimiento dentro del software es el siguiente:

- Dirigirse a MENÚ opción: “Analizar”
- Ubicarse en “Estadísticos Descriptivos” opción: “Tablas de Contingencia”
- Dentro de “Tablas de Contingencia” seleccionar en fila: la pregunta que contiene la variable independiente, y en columna la pregunta que contiene la variable dependiente.
- Seleccionar en “Estadísticos”: “chi cuadrado” y ejecutar el programa.
- El software SPSS automáticamente desplegará las tablas con la información solicitada, las cuales serán interpretadas para la respectiva comprobación de hipótesis.
- Cabe destacar que para el funcionamiento correcto de la herramienta SPSS es necesario ingresar inicialmente el contenido de las encuestas para su tabulación, señalando que para esta investigación son 148 encuestas que incluyen 15 preguntas cerradas.

Tabla 52

Resumen de procesamiento de casos por SPSS

Preguntas	Casos					
	Válidos		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social? * ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?	148	100,0%	0	0,0%	148	100,0%

Se evidencia que el número de casos validos llega al 100% demostrando que las dos preguntas escogidas no tienen casos perdidos, es decir, han sido respondidas en su totalidad por los socios y directivos.

Tabla 53

Tabla cruzada entre las dos variables mediante SPSS

		¿ Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?			Total
			Si	No	
¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social?	Si	Recuento	88	39	127
		% del total	59,5%	26,4%	85,8%
	No	Recuento	8	13	21
		% del total	5,4%	8,8%	14,2%
Total		Recuento	96	52	148
		% del total	64,9%	35,1%	100,0%

La tabla cruzada o tabla de contingencia realizan interrelaciones entre las dos preguntas, obteniendo valores de recuentos esperados y sus totales.

Tabla 54

Pruebas de chi-cuadrado segun SPSS

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)	Significación exacta (bilateral)	Significación exacta (unilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	7,695 ^a	1	,006		
Corrección de continuidad ^b	6,387	1	,011		
Razón de verosimilitud	7,326	1	,007		
Prueba exacta de Fisher				,012	,007
N de casos válidos	148				

Por último, se proyecta una tabla con los resultados del cruce de las dos variables estudiadas con valores que serán útiles para la comprobación de la hipótesis y toma de decisiones.

e. Comprobación de hipótesis – Decisión

Para tomar la decisión se considera el valor resultante entre la celda Chi-cuadrado de Pearson y Significación asintótica (bilateral) es decir **0,006**; como dicho valor es menor a 0,05 (nivel de significancia), implica lo siguiente: se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, ratificando dicho resultado con la aplicación del estadístico de prueba y su fórmula.

CAPÍTULO V DISEÑO DE LA PROPUESTA

5.1. Presentación de la propuesta

El modelo de simulación para la evaluación del balance social ha sido elaborado con la finalidad de convertirse en un gran aporte para las organizaciones de transporte escolar del cantón Latacunga, permitiendo a las compañías conocer su situación actual respecto a la RSA para posteriormente corregir falencias de cooperación social.

El Balance Social es la herramienta con la que pueden comunicar a la sociedad en su conjunto la RSA que se ha aplicado, convirtiéndose en un instrumento de gestión para planear, organizar, dirigir, registrar, controlar y evaluar en términos cuantitativos y cualitativos la gestión social de una empresa, en un periodo determinado y frente a metas preestablecidas.

Para las compañías de transporte escolar quienes son las beneficiarias para implementar la herramienta de evaluación social, pueden obtener información veraz y precisa del impacto que tienen sus actividades sociales a favor de sus empleados, proveedores y a su sector externo como lo es la sociedad en general.

5.1.1. Título

Modelo de balance social para el sector de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga - provincia de Cotopaxi.

5.1.1. Beneficiarios

Compañías de transporte escolar e institucional de la ciudad de Latacunga.

5.1.1. Localización

Cantón Latacunga

5.1.1. Objetivo

Diseñar una herramienta de evaluación social que facilite a las compañías de transporte escolar e institucional del cantón Latacunga obtener información veraz y precisa del impacto que tienen sus actividades de RSA a favor de sus empleados, proveedores y a su sector externo como lo es la sociedad en general.

5.2. Justificación de la propuesta

El Balance Social es una herramienta de gran impacto para la toma de decisiones de los directivos de las compañías de transporte, además de ser fuente fidedigna de información social, ambiental y económica, permitiendo además contar con los siguientes ítems:

- Permite la autoevaluación de la gestión social, detectar debilidades y fortalezas e intentar superarlas mediante la corrección de los errores.
- Evita la manipulación de la información.
- Promueve la interacción entre sus miembros y entre distintas entidades.
- Visibiliza, interna y externamente, las acciones sociales no perceptibles a través del balance social.
- Facilita la comparación entre distintas asociaciones.
- Es una herramienta de gestión para la mejora continua.

Es evidente que las prácticas de responsabilidad social no tienen gran participación en las compañías de transporte en la ciudad de Latacunga, específicamente en el sector escolar e institucional, y mucho menos cuentan con guías auto evaluables que incluyan indicadores sociales. He aquí la importancia de dicha herramienta de autoevaluación social, por tal motivo, se ha propuesto su diseño y aplicación mediante la introducción de datos fidedignos que posteriormente serán plasmados en indicadores

para emitir conclusiones que permitan un mejor entendimiento de la situación actual de las compañías respecto a la participación de RSA.

5.3. Metodología de la propuesta

5.3.1. Definición de criterios

La definición de criterios está establecido por el Sector Financiero Popular y Solidario donde propone un desarrollo metodológico tomando en consideración los Principios Universales Cooperativos (ACI), Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS), y los Principios del Buen Vivir para la elaboración de una herramienta que mida el nivel de Responsabilidad Social Asociativa conocida como Balance Social.

a. Indicadores cuantitativos

Los indicadores cuantitativos son medidos mediante una curva de utilidad diseñada en base a la normativa y leyes vigentes en el Ecuador al momento de la ejecución de la investigación, y de ser necesario mediante la opinión de expertos y su experiencia empírica.



Figura 41. Ejemplo de un Indicador Cuantitativo

En esta figura se observa el indicador “Trabajadores despedidos” donde la curva califica desde 0 a 1 punto el porcentaje de trabajadores desahuciados respecto al total de trabajadores, en donde a partir del 20% en adelante, se obtiene una calificación de 0.

b. Indicadores cualitativos

En cuanto a los indicadores cualitativos son valorados de acuerdo al cumplimiento de los parámetros que se planteen para cada uno de ellos. Tales estándares serán evaluados de la siguiente forma:

- **Satisfactorio:** La asociación cumple a cabalidad con el estándar definido. La calificación es equivalente a 1 o 100% de la valoración.
- **Cuasi Satisfactorio:** La asociación cumple mayoritariamente con el estándar definido, sin embargo, se ha podido evidenciar posibles debilidades en el cumplimiento de objetivos. La calificación es equivalente a 0,70 o 70% de la valoración.
- **Poco Satisfactorio:** La asociación ha cumplido parcialmente con el estándar definido, demostrando debilidades considerables que comprometen el cumplimiento de objetivos. La calificación equivale a 0,35 o 35% de la valoración.
- **Deficiente:** La asociación no cumple con el estándar definido. La calificación equivale a 0 de la valoración.

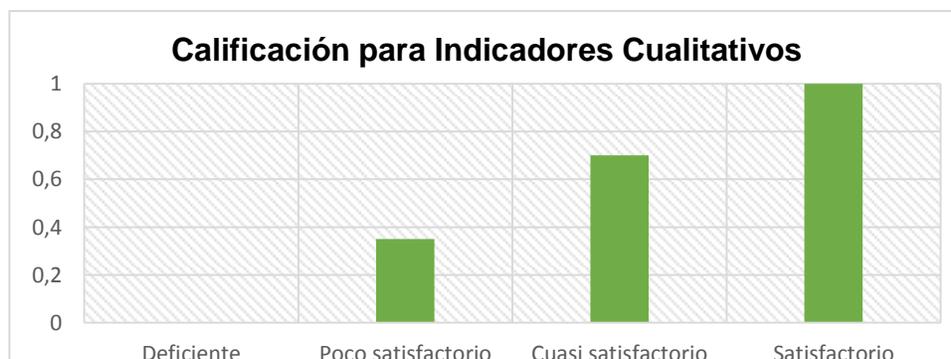


Figura 42. Calificación para Indicadores Cualitativos

5.3.2. Establecimiento de indicadores

El modelo realizado para el sector transportista se basa en la herramienta de balance social propuesto por la Superintendencia de Economía Popular y Solidara (SEPS), compuesto de 55 indicadores cualitativos y cuantitativos que, a su vez, están agrupados en 24 dimensiones y contenidas en 7 macro dimensiones.

Del total de indicadores (55), se han escogido 48 considerando los más relevantes y los que se ajustan a los requerimientos de las compañías de transporte escolar-institucional. Adicionalmente los indicadores que no fueron ejecutados en el modelo de simulación se los reserva con el criterio de ser utilizados a futuro por las compañías.

5.3.3. Proceso de evaluación

Los indicadores deben ser evaluados mediante los parámetros y aspectos mencionados en la teoría de este trabajo investigativo, siguiendo un proceso específico, iniciando con la recolección de información de cada compañía de transporte, después se procede a introducirla en el modelo de balance social, el mismo que arrojará el nivel de evaluación de los indicadores cuantitativos. Además, se incluirán a los indicadores cualitativos siendo evaluadas con su respectiva calificación en base a sus estándares.

Finalmente, el modelo de simulación concebirá la evaluación de cada una de las macro dimensiones y también emitirá una valoración de manera general incluyendo a todos los resultados obtenidos.

5.3.4. Presentación

5.3.5. Informe de aplicación

Para la aplicación del modelo de balance social se escogió a una compañía de transporte escolar – institucional perteneciente a Latacunga. Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS” fue la compañía que colaboró totalmente para la recolección

de datos para la herramienta de evaluación, en donde sus dirigentes encabezados por el señor Arturo Rafael Salgado en calidad de gerente y sus demás socios que conforman la compañía ofrecieron total apertura de la información que se solicitó. La Compañía de Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS” apegándose a las reglamentaciones que exigen los organismos de control dispone de oficinas de atención al cliente ubicado en la ciudad de Latacunga en las calles Avenida Napo y Guayaquil.

Los datos recolectados pertenecen al periodo fiscal del año 2018, específicamente al mes de abril en donde la compañía laboró de manera continua durante dicho mes.

Resultados

Dimensión	Código	Indicador	Tipo	Peso en la macrodimensión	Calificación Macrodimensión	Peso total	Calificación total		
M1: Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales (20%)									
D1. Prelación del trabajo sobre el capital (1.1)	1.1.1	Promoción nuevos trabajadores por año	cualitativo	3%	2,10%	0,60%	0,42%		
	1.1.2	Trabajadores despedidos	cuantitativo	12%	12,00%	2,40%	2,40%		
	1.1.3	Horas hombre	cuantitativo	10%	10,00%	2,00%	2,00%		
	1.1.4	Remuneración Digna	cuantitativo	15%	9,00%	3,00%	1,80%		
	1.1.5	Trabajadores con capacidades especiales	cuantitativo	10%	0,00%	2,00%	0,00%		
	1.1.6	Armonía laboral y familiar	cualitativo	8%	2,80%	1,60%	0,56%		
D2. Prelación de los intereses colectivos sobre los individuales (1.2)	1.2.1	Clima Laboral	cualitativo	5%	3,50%	1,00%	0,70%		
	1.2.2	Programas de salud y bienestar social	cualitativo	5%	1,75%	1,00%	0,35%		
	1.2.3	Programas de educación para la familia	cualitativo	5%	1,75%	1,00%	0,35%		
	1.2.4	Programas de seguro exequial	cualitativo	2%	0,70%	0,40%	0,14%		
	1.2.5	Servicios de comida para los	cualitativo	6%	2,10%	1,20%	0,42%		
	1.2.6	Servicios de transporte para los	cualitativo	4%	2,80%	0,80%	0,56%		
	1.2.7	Trabajo Comunitario	cuantitativo	10%	3,30%	2,00%	0,66%		
D3. Ocio liberador (1.3)	1.3.1	Recreación, Ocio, Esparcimiento	cuantitativo	5%	0,00%	1,00%	0,00%		
Total Macrodimensión					Poco satisfactorio	100%	51,80%	20,00%	10,36%
M2. Asociación voluntaria, equitativa y respeto a la identidad cultura (20%)									
D1. Accesibilidad asociativa y cooperativa (2.1)	2.1.1	Registro Formal de Ingreso	cualitativo	15%	15,00%	3,00%	3,00%		
	2.1.2	Proceso de ingreso de nuevos socios	cualitativo	18%	18,00%	3,60%	3,60%		
D2. Retiro de asociados (2.2)	2.2.1	Registro de retiro de asociados	cualitativo	12%	12,00%	2,40%	2,40%		
	2.2.2	Política clara que establece los procesos (no discriminatorios) para la salida de socios	cualitativo	30%	21,00%	6,00%	4,20%		
D3. Conocimiento cooperativo y del sistema económico social y solidario (2.3)	2.3.1	Conocimiento de las leyes y normativas	cualitativo	25%	17,50%	5,00%	3,50%		
Total Macrodimensión					Cuasi satisfactorio	100%	83,50%	20,00%	16,70%
M3. Autogestión y autonomía (10%)									
D1. Acceso a cargos institucionales (3.1)	3.1.1	Cargos institucionales diferenciado por género	cuantitativo	7%	0,00%	0,70%	0,00%		
D2. Control democrático para socios y asociados (3.2)	3.2.1	Asambleas asistidas	cuantitativo	10%	10,00%	1,00%	1,00%		
D3. Transparencia informativa	3.3.1	Transparencia informativa	cualitativo	15%	15,00%	1,50%	1,50%		
D4. Acuerdos con otras organizaciones externas a la EPS y SFPS (3.4)	3.4.1	Acuerdos o convenios con otras organizaciones	cuantitativo	10%	8,33%	1,00%	0,83%		
D5. Relación con el estado (3.5)	3.5.1	Impuestos totales pagados	cualitativo	15%	15,00%	1,50%	1,50%		
	3.5.2	Áportes al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IESS	cualitativo	18%	18,00%	1,80%	1,80%		
	3.5.3	Subvenciones recibidas	cualitativo	5%	1,75%	0,50%	0,18%		
	3.5.4	Sanciones y multas	cualitativo	8%	2,80%	0,80%	0,28%		
D6. Estructura del patrimonio	3.6.1	Estructura financiera	cualitativo	12%	8,40%	1,20%	0,84%		
Total Macrodimensión					Cuasi satisfactorio	100%	79,28%	10,00%	7,93%

CONTINÚA 

M4. Participación económico-social y distribución equitativa de excedentes (0%)							
D1. Concentración de aportes sociales (4.1)	4.1.1	Aportes de socios	cuantitativo	20%	0,00%	0,00%	0,00%
D2. Utilización de utilidades y excedentes (4.2)	4.2.1	Distribución de utilidades	cuantitativo	15%	0,00%	0,00%	0,00%
D3. Valor agregado cooperativo (4.3)	4.3.1	Valor agregado cooperativo distribuido a trabajadores	cuantitativo	15%	0,00%	0,00%	0,00%
	4.3.2	Valor agregado cooperativo distribuido a los socios	cuantitativo	15%	0,00%	0,00%	0,00%
	4.3.3	Valor agregado cooperativo distribuido a la comunidad	cuantitativo	18%	0,00%	0,00%	0,00%
	4.3.4	Valor agregado cooperativo incorporado a patrimonio común	cuantitativo	12%	0,00%	0,00%	0,00%
	4.3.5	Valor agregado cooperativo distribuido a prestamistas	cuantitativo	5%	0,00%	0,00%	0,00%
Total Macrodimensión		Deficiente		100%	0,00%	0,00%	0,00%
M5. Educación, capacitación y comunicación (15%)							
D1. Inversión en Educación (5.1)	5.1.1	Empleados capacitados	cuantitativo	10%	10,00%	1,50%	1,50%
	5.1.2	Directivos capacitados	cuantitativo	10%	10,00%	1,50%	1,50%
	5.1.3	Inversión total en capacitación	cuantitativo	15%	0,60%	2,25%	0,09%
D2. Incidencia de acciones educativas (5.2)	5.2.1	Tiempo de permanencia en la institución de las personas capacitadas	cuantitativo	18%	18,00%	2,70%	2,70%
	5.2.2	Asesnos como restauración de la	cuantitativo	17%	5,95%	2,55%	0,89%
D3. Comunicación (5.3)	5.3.1	Medios de comunicación externos	cuantitativo	5%	1,75%	0,75%	0,26%
	5.3.2	Medios de comunicación internos utilizados	cuantitativo	10%	7,00%	1,50%	1,05%
	5.3.3	Inversión en medios de comunicación	cuantitativo	5%	4,00%	0,75%	0,60%
	5.3.4	Inversión en medios de comunicación	cuantitativo	10%	9,30%	1,50%	1,40%
Total Macrodimensión		Poco satisfactorio		100%	66,60%	15,00%	9,99%
M6. Cooperación e integración del sector económico popular y solidario (15%)							
D1. Intercooperación (6.1)	6.1.1	Operaciones con proveedores de la EPS	cuantitativo	25%	25,00%	3,75%	3,75%
	6.1.2	Operaciones con clientes de la EPS	cuantitativo	25%	20,50%	3,75%	3,08%
D2. Integración sectorial (6.2)	6.2.1	Organismos de integración a los que pertenece la organización	cuantitativo	25%	17,50%	3,75%	2,63%
	6.2.2	Acuerdos suscritos con entidades de la EPS	cuantitativo	25%	8,75%	3,75%	1,31%
Total Macrodimensión		Cuasi satisfactorio		100%	71,75%	15,00%	10,76%
M7. Compromiso social, solidario, comunitario y ambiental (20%)							
D1. Compromiso social, solidario, comunitario y ambiental (7.1)	7.1.1	Código de ética	cuantitativo	25%	17,50%	5,00%	3,50%
	7.1.2	Transacciones equitativas	cuantitativo	7%	4,90%	1,40%	0,98%
	7.1.3	Compromiso con la comunidad	cuantitativo	14%	4,20%	2,80%	0,84%
	7.1.4	Normativa medioambiental	cuantitativo	7%	2,45%	1,40%	0,49%
	7.1.5	Capacitación en medio ambiente	cuantitativo	14%	5,95%	2,80%	1,19%
	7.1.6	Programas ambientales	cuantitativo	14%	0,70%	2,80%	0,14%
	7.1.7	Actividades medioambientales	cuantitativo	19%	19,00%	3,80%	3,80%
Total Macrodimensión		Poco satisfactorio		100%	54,70%	20,00%	10,94%
TOTAL					100,00%	66,68%	

Figura 43. Resultados aplicación de modelo a “ESTUTRANS”

Los resultados de la aplicación del simulador a la Compañía de Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS” fueron los siguientes:

- **Macrodimensión 1. Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales:** alcanza un cumplimiento del 51,80% de un 100%, encontrando debilidades en indicadores como: la contratación de trabajadores con capacidades especiales, programas de seguro exequial, trabajo comunitario y momentos de recreación para los socios, traduciéndose en una calificación cualitativa de “Poco satisfactorio”.
- **Macrodimensión 2. Asociación voluntaria, equitativa y respeto a la identidad cultural:** tiene un cumplimiento de 83,50% de un 100%, en donde se observa que existe un desconocimiento parcial de las leyes y normativas que rigen a la organización, traduciéndose a términos cualitativos de “Cuasi satisfactorio”.
- **Macrodimensión 3. Autogestión y autonomía:** alcanza un nivel de cumplimiento del 79,28% de un 100%, con falencias en indicadores como: cargos institucionales diferenciado por género, y en multas y sanciones a sus miembros, llegando a términos cualitativos de “Cuasi satisfactorio”.
- **Macrodimensión 5. Educación, capacitación y comunicación:** tiene un cumplimiento de 66,60% de un 100%, encontrándose falencias en: la baja inversión en capacitación para los socios, y mínima utilización de medios de comunicación externos, llegando a valores cualitativos de “Poco satisfactorio”.
- **Macrodimensión 6. Cooperación e integración del sector económico popular y solidario:** alcanza un cumplimiento de 71,75% de un 100%, encontrando debilidades en indicadores como: Acuerdos con organismos pertenecientes a la economía popular y solidaria, resultando cualitativamente a “Cuasi satisfactorio”.
- **Macrodimensión 7. Compromiso social, solidario, comunitario y ambiental:** el modelo califica con 54,70% de un 100%, teniendo indicadores con baja participación de la compañía en aspectos como: compromisos con la comunidad,

normativas y programas ambientales, calificándose de manera cualitativa como “Poco satisfactorio”.

La aplicación de las 6 macro dimensiones con 48 indicadores plasmados en la Compañía de Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS” arrojaron resultados finales con un 66,68% equivalentes a “Poco Satisfactorio”, por lo que se puede deducir que dicho establecimiento cuenta con una responsabilidad social aceptable. Sin embargo, existen varios aspectos que deben ser tomados en cuenta para su mejora, entre ellos se encuentran: el aumento de trabajadores con capacidades especiales, dedicar tiempo de recreación y esparcimiento para los socios, delegar cargos institucionales de manera igualitaria para hombres y mujeres, mayor compromiso con la comunidad e inclusión de programas y normativas ambientales.

5.4. Diseño operativo de la propuesta

La propuesta se desarrolló en base a un modelo general con la utilización de ciertos indicadores emitidos por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), desarrollando un modelo específicamente para el sector transportista con indicadores idóneos para su aplicación.

Se ejecutó los siguientes pasos para el diseño de la propuesta:

- Diseño de la portada del modelo.

The cover features the ESPE logo (Universidad de las Fuerzas Armadas - Innovación para la Excelencia) in the top left. The title is 'MODELO DE BALANCE SOCIAL PARA EL SECTOR DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA - PROVINCIA DE COTOPAXI.' with an image of a yellow school van. The association name is 'Transporte Estudiantil de Cotopaxi "ESTUTRANS"'. A vertical label 'MACRO DIMENSIONES' is on the left. A list of 7 dimensions is in the center, with a 'Ver Resultados' button and a hand cursor icon to the right. The author's name 'Elaborado por: Encalada Herrera Johnatan Israel' is at the bottom, along with the national coat of arms.

ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

MODELO DE BALANCE SOCIAL PARA EL SECTOR DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DEL CANTÓN LATACUNGA - PROVINCIA DE COTOPAXI.

Nombre de la Asociación: Transporte Estudiantil de Cotopaxi "ESTUTRANS"

MACRO DIMENSIONES

- M1. Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales**
- M2. Asociación voluntaria, equitativa y respeto a la identidad cultura**
- M3. Autogestión y autonomía**
- M4. Participación económico-social y distribución equitativa de excedentes**
- M5. Educación, capacitación y comunicación**
- M6. Cooperación e integración del sector económico popular y solidario**
- M7. Compromiso social, solidario, comunitario y ambiental**

Ver Resultados

Elaborado por: Encalada Herrera Johnatan Israel

Figura 44. Portada de la herramienta de balance social

El diseño de la portada contiene como título la herramienta de balance social para el sector de transporte escolar – institucional, seguido de la compañía a la que fue aplicada el modelo. Además, se aprecian las 7 macro dimensiones las cuales contienen hipervínculos que direccionan a cada una de ellas.

Por último se incluye el nombre de la persona que realizó el modelo con su respectivo tutor y se distinguen los sellos de las instituciones colaboradoras.

- Diseño de interfaz del grupo de indicadores de cada macro dimensión.

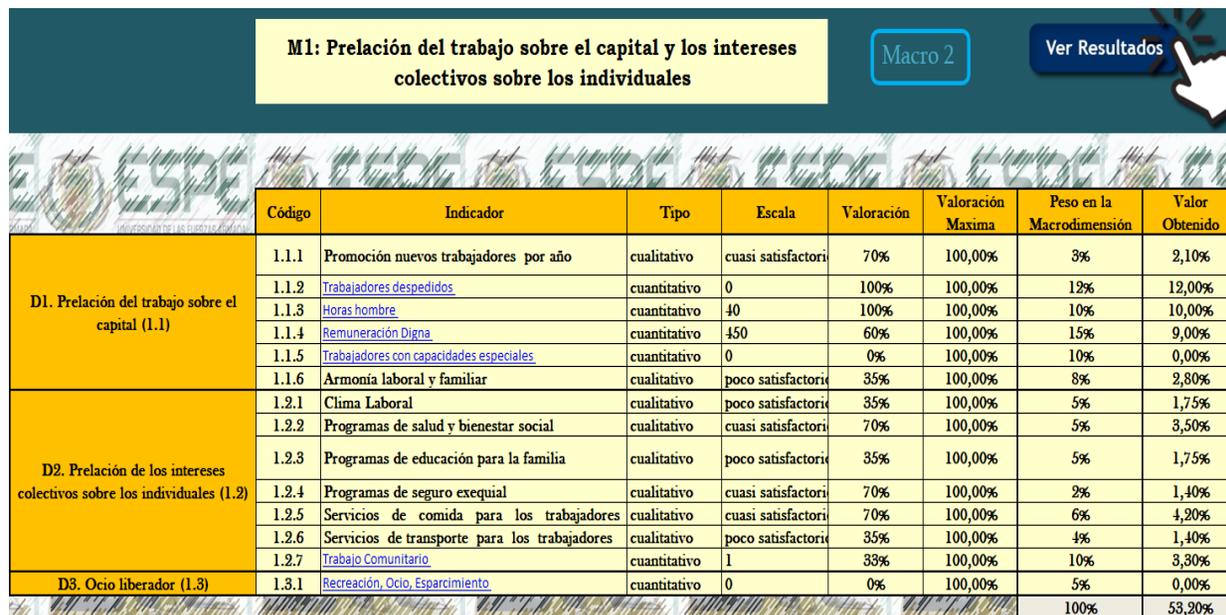


Figura 45. Interfaz del grupo de indicadores de una macro dimensión

Se menciona el número de la macro dimensión así como también a lo que hace referencia la misma, se detalla cada dimensión interna, código, indicador, tipo, escala, peso en la macro dimensión y el valor obtenido del cálculo de cada uno de los indicadores, finalizando con el porcentaje total obtenido.

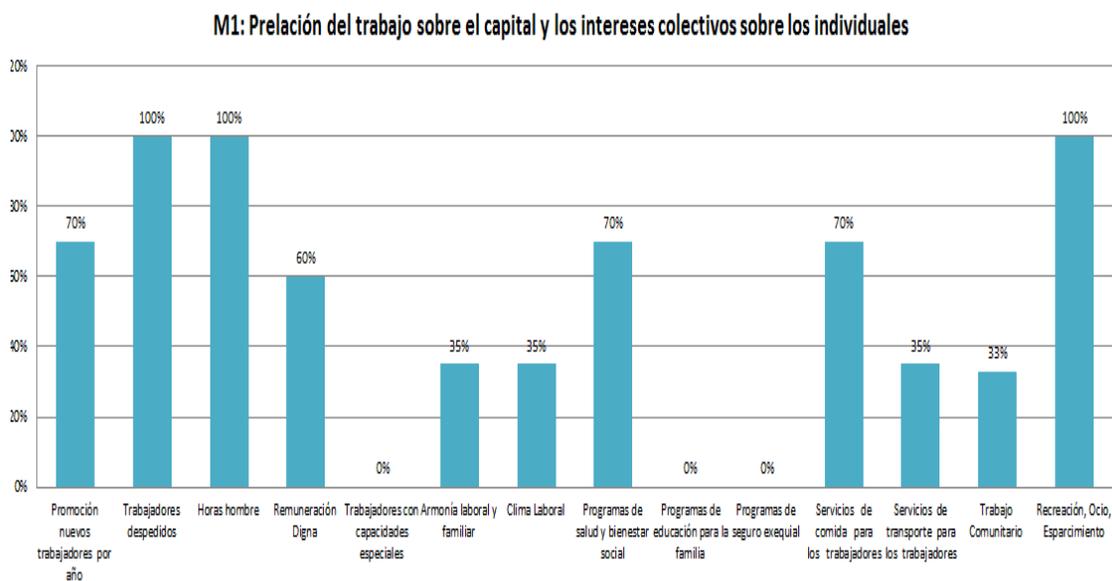


Figura 46. Interfaz de la macro dimensión con resultados gráficos

Adicionalmente para una mejor interpretación de resultados se agregó a cada macro dimensión graficas representadas en columnas agrupadas y con los datos porcentuales obtenidos por cada indicador.

- Diseño de interfaz de un indicador de tipo cuantitativo.

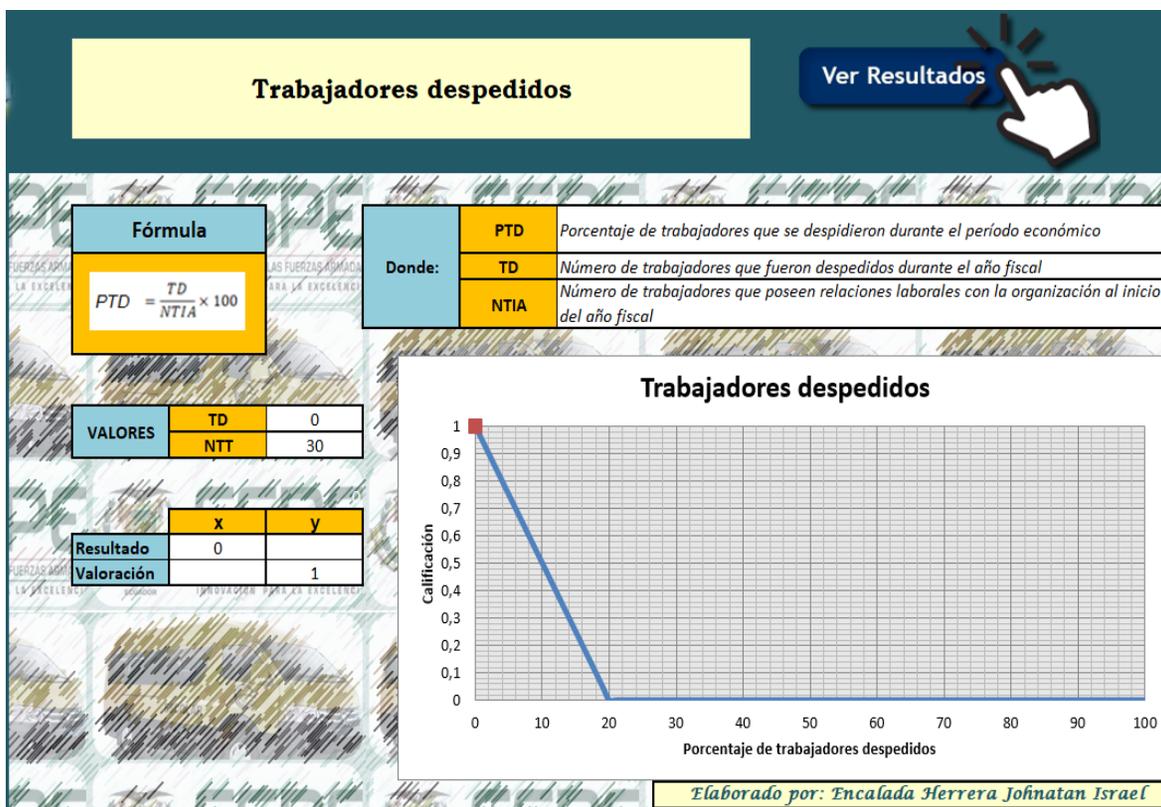


Figura 47. Interfaz de un indicador cuantitativo

Se coloca el nombre del indicador cuantitativo, su fórmula de cálculo, donde se especifica cada una de las variables que intervienen en la fórmula, posterior a eso se ejecuta la fórmula permitiendo obtener un resultado el mismo que se traduce en una gráfica con un marcador que se desplazará de acuerdo al resultado obtenido. También se han incluido hipervínculos con acceso al menú de inicio, a los resultados finales o a su vez acceder a la anterior o siguiente macro dimensión.

- Diseño de interfaz de un indicador de tipo cualitativo.

	Código	Indicador	Tipo	Escala	Valoración	Valoración Máxima	Peso en la Macrodimensión	Valor Obtenido
D1. Accesibilidad asociativa y cooperativa (2.1)	2.1.1	Registro Formal de Ingreso	cualitativo	satisfactorio	100,00%	100,00%	15%	15,00%
	2.1.2	Proceso de ingreso de nuevos socios	cualitativo	satisfactorio	100,00%	100,00%	18%	18,00%
D2. Retiro de asociados (2.2)	2.2.1	Registro de retiro de asociados	cualitativo	satisfactorio	100,00%	100,00%	12%	12,00%
	2.2.2	Política clara que establece los procesos (no discriminatorios) para la salida de socios	cualitativo	cuasi satisfactorio	70,00%	100,00%	30%	21,00%
D3. Conocimiento cooperativo y del sistema económico social y solidario (2.3)	2.3.1	Conocimiento de las leyes y normativas	cualitativo	cuasi satisfactorio	70,00%	100,00%	25%	17,50%
							100%	84%

Figura 48. Interfaz de un indicador cualitativo

Para los indicadores cualitativos se utilizan tablas que contienen: código, indicador, tipo, escala, valoración, peso en la macro dimensión y el valor obtenido. Al tratarse de indicadores cualitativos se los califican mediante parámetros como: satisfactorio, cuasi satisfactorio, poco satisfactorio y deficiente. También se han incluido hipervínculos con acceso al menú de inicio, a los resultados finales o a su vez acceder a la anterior o siguiente macro dimensión.

- Diseño interfaz resultados finales de la evaluación del modelo.

Resultados									
Dimensión	Código	Indicador	Tipo	Peso en la macrodimensión	Calificación Macrodimensión	Peso total	Calificación total		
M1: Prelación del trabajo sobre el capital y los intereses colectivos sobre los individuales (20%)									
D1. Prelación del trabajo sobre el capital (1.1)	1.1.1	Promoción nuevos trabajadores por año	cuantitativo	3%	2,10%	0,60%	0,42%		
	1.1.2	Trabajadores despedidos	cuantitativo	12%	12,00%	2,40%	2,40%		
	1.1.3	Horas hombre	cuantitativo	10%	10,00%	2,00%	2,00%		
	1.1.4	Remuneración Digna	cuantitativo	15%	9,00%	3,00%	1,80%		
	1.1.5	Trabajadores con capacidades	cuantitativo	10%	0,00%	2,00%	0,00%		
	1.1.6	Armonía laboral y familiar	cuantitativo	8%	0,00%	1,60%	0,00%		
D2. Prelación de los intereses colectivos sobre los individuales (1.2)	1.2.1	Clima Laboral	cuantitativo	5%	1,75%	1,00%	0,35%		
	1.2.2	Programas de salud y bienestar social	cuantitativo	5%	3,50%	1,00%	0,70%		
	1.2.3	Programas de educación para la familia	cuantitativo	5%	1,75%	1,00%	0,35%		
	1.2.4	Programas de seguro exequial	cuantitativo	2%	1,40%	0,40%	0,28%		
	1.2.5	Servicios de comida para los	cuantitativo	6%	4,20%	1,20%	0,84%		
	1.2.6	Servicios de transporte para los	cuantitativo	4%	1,40%	0,80%	0,28%		
	1.2.7	Trabajo Comunitario	cuantitativo	10%	3,30%	2,00%	0,66%		
D3. Ocio liberador (1.3)	1.3.1	Recreación, Ocio, Esparcimiento	cuantitativo	5%	0,00%	1,00%	0,00%		
Total Macrodimensión					Poco satisfactorio	100%	50,40%	20,00%	10,08%

Figura 49. Interfaz resultados finales del modelo

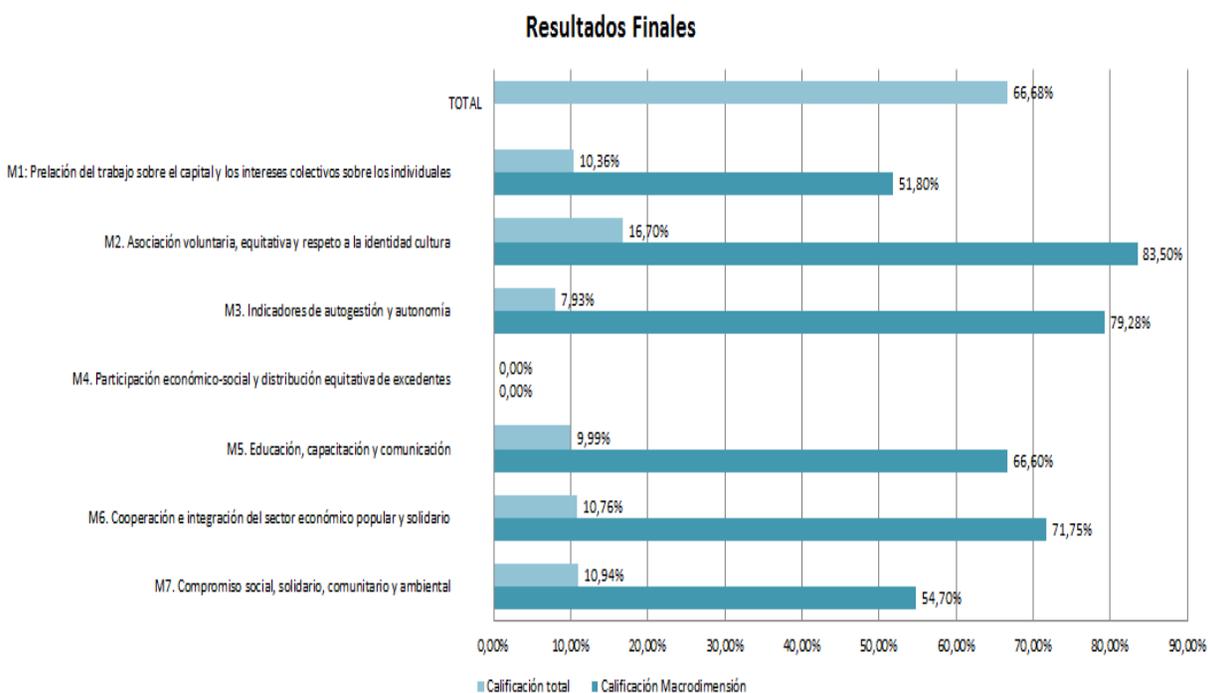


Figura 50. Interfaz resultados finales del modelo con gráficas

Para el diseño de la interfaz del informe se trasladan los resultados de cada uno de las macro dimensiones del modelo, donde se hace mención al nombre de cada macro dimensión, a la ponderación asignada del modelo y a la obtención del resultado de la evaluación, arrojando una calificación total de la evaluación de balance social.

CONCLUSIONES

- Al realizar el estudio de la incidencia del Balance Social sobre la Responsabilidad Social Asociativa en las compañías de transporte escolar e institucional de la ciudad de Latacunga se efectuaron cruces de variables con las preguntas ¿Estaría usted de acuerdo que la compañía cuente con una herramienta que le permita evaluar el balance social? Y ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?, observándose una clara repercusión entre dichas inconstantes arrojando valores estadísticos con un chi cuadrado del 8,04 siendo este superior a 3,84 correspondiente a 1 grado de libertad y significancia de 0,05 por lo que se puede asegurar que el balance social influye considerablemente en la responsabilidad solidaria asociativa en el sector de transporte escolar – institucional de la ciudad de Latacunga.
- Se investigó el nivel de conocimiento del sector transportista estudiantil institucional de Latacunga en cuanto a la aplicación de principios de responsabilidad solidaria asociativa, obteniendo resultados con cumplimiento de ciertos indicadores de la Responsabilidad Social Asociativa, entre ellos se acota que en su gran mayoría las compañías realizan apoyos económicos al sectores vulnerables, cuidan del medio ambiente estableciendo parámetros para una menor contaminación de sus unidades, se apegan a leyes y reglamentos de los organismos de control y sobre todo están conscientes de la importancia de las

buenas prácticas sociales hacia sus usuarios y socios. En términos porcentuales de acuerdo a la pregunta 1: ¿Tiene usted conocimiento sobre las actividades que realizan las compañías con Responsabilidad Social Asociativa?, se ha observado que existe un nivel de conocimiento de la RSA aceptable entre los socios y directivos de las compañías transportistas.

- Se cumplió con el establecimiento de bases conceptuales para la sustentación de la teoría de la Responsabilidad Solidaria Asociativa (RSA) y el Balance Social para asociaciones de transporte escolar e institucional en la ciudad de Latacunga. De esta manera, se ha resuelto que la RSA guarda una estrecha relación con los diferentes actores que conforman las asociaciones, tomando en cuenta los aspectos económicos, sociales, culturales, asociativos y ambientales, garantizando así las condiciones materiales e inmateriales que permitan a sus participantes alcanzar buen vivir. Además, se logró identificar diversos modelos de balance social, entre los más importantes se encuentran los propuestos por el Global Reporting Initiative, y la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS).
- Se estructuró bases metodológicas con diferentes tipos de investigación utilizándose los siguientes: Según su tipo de estudio se estableció una investigación aplicada, ya que tiene como finalidad buscar una solución de un problema mediante la aplicación de conocimientos y teorías conocidas para llegar a conclusiones basadas en hechos reales. Según la fuente de información se utilizó la investigación bibliográfica y de campo, porque tuvo como propósito utilizar fuentes primarias de información convirtiéndose en bases teóricas para la investigación y los datos fueron recolectados precisamente acudiendo a las compañías pertenecientes al sector transportista escolar e institucional de Latacunga. La investigación recayó en un nivel correlacional, porque el objetivo fue conocer la relación existente entre las dos variables a investigar.
- Se recolectó e interpretó la información mediante la aplicación de encuestas para determinar el nivel de compromiso de socios y directivos respecto a los principios de responsabilidad social establecidos por la superintendencia de economía

popular y solidaria, en este caso se estableció la pregunta 3: ¿En reuniones que se realizan en la organización, se ha tratado asuntos sobre la Responsabilidad Solidaria Asociativa? Indicando un nivel de compromiso positivo mayoritario respecto a posibles actividades que están dispuestos a realizar a favor de la ayuda social y ambiental.

- Finalmente, se propuso el diseño de una herramienta de evaluación para el balance social que permitió específicamente a la compañía Transporte Estudiantil de Cotopaxi “ESTUTRANS S.A”, medir sus procesos de responsabilidad social. El modelo se basó en el formato de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria y Solidaria (SEPS) el cual consta de 7 Macro dimensiones y 24 Dimensiones. Se consideraron finalmente 6 Macro dimensiones que incluyen 18 dimensiones y 48 indicadores, los mismos que se dividen en 22 indicadores cuantitativos y 26 cualitativos. Se omitió totalmente a la macro dimensión 4: Participación económico-social y distribución equitativa de excedentes, ya que no se acopla al sector transportista estudiado. En este modelo se estableció estándares de calificación para los indicadores cualitativos donde; 0 es Deficiente; 0,35 es Poco Satisfactorio; 0,70 es Cuasi Satisfactorio y 1 es Satisfactorio. Para los indicadores de tipo cuantitativo se presentaron mediante fórmulas y curvas de utilidad donde su calificación varía de acuerdo a los datos de cada compañía de transporte.

RECOMENDACIONES

- Se sugiere a las compañías de transporte escolar - institucional de la ciudad de Latacunga indagar sobre el tema de Responsabilidad Social Asociativa a través de Organismos Gubernamentales como es la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS) u otras fuentes de información para implementar la cultura de formar asociaciones socialmente responsables con compromiso por el bienestar de los socios, usuarios y la comunidad en general.
- El Estado ecuatoriano debe otorgar incentivos a las organizaciones socialmente responsables, así también, promover la aplicación de políticas de responsabilidad solidaria asociativa en las organizaciones pertenecientes a la economía popular y solidaria, y que tales políticas estén alineadas con el “Plan Nacional del Buen Vivir (2017-2021)”.
- El simulador de evaluación para el balance social fue creado con estándares para cualquier compañía de transporte escolar - institucional, por lo que se recomienda su aplicación y difusión entre las diferentes compañías existentes, para que estas puedan autoevaluarse, tomar correctamente decisiones de ayuda social y buscar la mejora continua empresarial.
- Los directivos de las compañías de transporte deberían capacitar a sus socios acerca de la responsabilidad social, para de esta manera en conjunto poner en práctica las iniciativas de responsabilidad social con el cliente, la comunidad y el medio ambiente, contribuyendo al desarrollo del establecimiento y de sus alrededores.
- Se sugiere prestar atención a los indicadores con resultados deficientes que obtuvo la compañía modelo, con el fin de establecer soluciones y mejorar la participación respecto a la Responsabilidad Social Asociativa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amador Posadas, F. (2002). *Gestiopolis*. Recuperado el 28 de noviembre del 2017. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/la-planeacion-estrategica-en-el-proceso-administrativo/>
- Andreu, A., & De la Morena, J. (2014). Europa y Responsabilidad Social Corporativa: Una alianza positiva.
- Aucapiña Maza, J. B., & Sinchi Sinchi, M. F. (julio de 2012). *Repositorio Digital Universidad Politécnica Salesiana*. Recuperado el 21 de febrero del 2018. Obtenido de <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/2417>
- Ávila Baray, H. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación*.
- Ávila, R. C. (2013). *La economía social en clave internacional. Cuantificación, reconocimiento institucional y visibilidad social en Europa, Iberoamérica y Norte de África*.
- Baena Paz, G. (2014). *Metodología de la Investigación*. Patria.
- Bernal Gómez, C. (2010). *Métodos de Investigación*.
- Bonilla Blanchar. (2011). *Metodología de la Investigación Un Enfoque Práctico*.
- Carroll, A. (1979). *Responsabilidad Social Empresarial Uniagustiniana*. Recuperado el 21 de febrero del 2018. Obtenido de <http://rseuniagustiniana.blogspot.com/2010/09/teoria-de-la-piramide-de-carrol.html>
- Cazau, P. (2004). *Apuntes sobre Metodología de Investigación*.
- Centro Mexicano para la Filantropía. (2004).
- CHAVES, R., & DEMOUSTIER, D. (2013). *The emergence of social economy in public*.
- Chimbo Granda, T., & Tuapante Fárez, S. (2014). *Propuesta de un modelo contable para la implementación de la responsabilidad social empresarial como activo intangible en empresas tipo cia. Ltda. En la ciudad de Cuenca*. Recuperado el 14 de febrero del 2018. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/19914/1/Tesis.pdf>
- Chimbo, & Tuapante. (2013). Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa. 36-37.
- Chiriboga Rosales. (2014). *Diccionario financiero de economía popular y solidaria*.
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*.

- Cotopaxi Noticias. (marzo de 2017). *Cotopaxi Noticias. Recuperado el 28 de noviembre del 2017*. Obtenido de <http://www.cotopaxinoticias.com/cacpeco-recibio-mil-gracias-por-segundo-ano-consecutivo/>
- Davis, K. (1960). *Can business afford to ignore corporate social responsibilities?* California.
- Díaz Pulido, J. (2017). *Ciencia Económica*. Recuperado el 14 de febrero del 2018. Obtenido de <http://www.cienciaeconomica.com/2017/02/los-modelos-economicos.html>
- Duque Orozco, Y., Cardona Acevedo, M., & Rendon Acevedo, I. (2013). *Responsabilidad Social Empresarial: Teorías, índices, estándares y certificaciones*.
- Espín Maldonado, W. P. (agosto de 2016). *Repositorio Institucional de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Recuperado el 28 de noviembre del 2017*. Obtenido de <http://dspace.espech.edu.ec/handle/123456789/5587>
- Espín, M. W., Bastidas Aráuz, M., & Durán Pinos, A. (2017). *Propuesta metodológica de evaluación del balance social en asociaciones de economía popular y solidaria del Ecuador*.
- Espinosa Villacrés, V. A. (2015). *Repositorio Institucional de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Recuperado el 15 de marzo del 2018*. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/10322>
- FENATEI, F. N. (1998). *Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional de Ecuador FENATEI*.
- Fernández, M., Gallegos, M., & Ortiz, J. (1993). *Balance Social: Fundamentos e Implementación*. Universidad Pontificia Bolivariana. Colombia.
- Fondo Europeo de Desarrollo Regional. (2015). *DOC PLAYER*. Recuperado el 14 de febrero del 2018. Obtenido de *Responsabilidad Social Empresarial: Buenas Prácticas y recomendaciones*: <http://docplayer.es/19275039-Responsabilidad-social-empresarial-buenas-practicas-y-recomendaciones.html>
- Fondo Europeo de Desarrollo Regional. (2015). *Triple cuenta de resultados*.
- Freeman, R. (1983). *"Stockholders and Stakeholders: A New Perspective on Corporate Governance"*. California.
- Friedman, M. (1970). *The social responsibility of business is to increase its profits*.
- García Fronti, I. (2006). *La Responsabilidad Social Empresarial. Informes contables sobre su cumplimiento*.

- Global Reporting Initiative. (2011). *Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad*.
- Gómez Bastar, S. (2012). *Metodología de la Investigación*.
- Grajales Guerra, T. (2002). *La metodología de la investigación histórica*.
- Graterol García, M. (2011). *Las técnicas de investigación*.
- Herdman, & Kamitsuru. (2012). *Fases de la Responsabilidad Social*.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación*.
- Holguín Varea, M. R., & Navas Salazar, R. S. (febrero de 2015). *Repositorio Institucional de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE*. Recuperado el 22 de enero del 2018. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/9418>
- Hubenthal . (2010). *Evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al Cambio Climático*.
- Lantos, G. (2001). *The Boundaries of Strategic Corporate Social Responsibility*. Journal of Consumer Marketing, Vol. 18 NO.7, pp. 595-630.
- Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. (2011). Quito.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (diciembre de 2014). *Recuperado el 15 de marzo del 2018*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>
- Lima Bandeira, M., & López Parra, M. (2012). *Alianza para el Desarrollo: Iniciativas de Reducción de la Pobreza Eficientes y Sostenibles a Través de una Cooperación Innovadora entre ONG, Personas, Sector Público y Universidades del Ecuador*. Ecuador: Fundación CODESPA.
- Material del Programa Internacional de RSA. (2010). Tecnológico de Monterrey.
- Mendenhall, W., Wackerly, & Scheaffer. (2010). *Estadística matemática con aplicaciones*. *Recuperado el 15 de marzo del 2018*. Obtenido de [http://www.cimat.mx/ciencia_para_jovenes/bachillerato/libros/\[Wackerly,Mendenhall,Scheaffer\]Estadistica_Matematica_con_Aplicaciones.pdf](http://www.cimat.mx/ciencia_para_jovenes/bachillerato/libros/[Wackerly,Mendenhall,Scheaffer]Estadistica_Matematica_con_Aplicaciones.pdf)
- Mendez. (1995). *pcc.faces.ula.ve*. *Recuperado el 15 de marzo del 2018*. Obtenido de <http://pcc.faces.ula.ve/Tesis/Especialidad/Lic.%20Maria%20Antonieta%20Sanchez%20Uzategui/CAPITULO%20III.docx>
- Morán Delgado, G., & Alvarado Cervantes, D. (2013). *Métodos de Investigación*. PEARSON EDUCACIÓN.

- Naghi Namakforoosh, M. (2005). *Metodología de la Investigación*.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Recuperado el 22 de enero del 2018. Obtenido de: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/>
- Organización Internacional de Normalización. ISO. (01 de 11 de 2010) Recuperado el 15 de marzo del 2018. Obtenido de: <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:es:sec:4>
- Orteja Tinajero, J. P. (2014). *Repositorio Digital FLACSO Ecuador*. Recuperado el 22 de enero del 2018. Obtenido de: <http://hdl.handle.net/10469/6146>
- Páez, J. (2014). Importancia del balance social para las organizaciones de la economía popular y solidaria: desarrollo metodológico de la SEPS.
- Palacios Zurita, W. (2012). *Modelo de balance social para la cooperativa de ahorro y crédito*.
- Paredes Espinoza, G. (2015). *Desarrollo del balance social para la cooperativa de ahorro y crédito "Fernando Daquilema" Ltda. de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo como modelo de información económica financiera, período 2013*.
- Paredes Espinoza, G. C. (febrero de 2015). *Repositorio Institucional de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo*. Recuperado el 18 de marzo del 2018. Obtenido de: <http://dspace.epoch.edu.ec/handle/123456789/5472>
- Pazmiño Cruzatti, I. (2007). *tiempo de investigar - Investigación científica 1*.
- Plan Nacional del Buen Vivir. (2013-2017). *Recuperado el 15 de marzo del 2018*. Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/versiones-plan-nacional>
- Revista Ekos. (marzo de 2012). Grupos Económicos: Los Colosos de la Economía Nacional. *Revista Ekos*, 28.
- Revista Líderes*. (s.f.). Recuperado el 22 de enero del 2018. Obtenido de: Las empresas se integran a la responsabilidad social corporativa: Este contenido ha sido publicado originalmente por Revista Líderes en la siguiente dirección: <http://www.revistalideres.ec/lideres/empresas-integran-responsabilidad-social-corporativa.html>.
- Ribas. (2001). *Balance social como instrumento para la evaluación de la acción social en las entidades no lucrativas*.
- Rojas Soriano. (1996). *Eumed*. Recuperado el 27 de enero del 2018. Obtenido de: http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/mirm/tecnicas_instrumentos.html

- SINGER, P. (1997). *Economía solidaria: geração de renda e alternativa ao liberalismo*,.
- Sociedad Andaluza de Medicina Intensiva y Unidades Coronarias. (2011). *Sociedad Andaluza de Medicina Intensiva y Unidades Coronarias*. Recuperado el 27 de enero del 2018. Obtenido de: <https://www.samiuc.es/index.php/estadisticas-con-variables-binarias/valoracion-inicial-de-pruebas-diagnosticas/chi-cuadrado.html>
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. (2012). Recuperado el 22 de enero del 2018. Obtenido de <http://www.seps.gob.ec/>
- Tamayo, M., & Tamayo , T. (1997). *Tesis de Investigación. Población y Muestra*. Recuperado el 03 de abril del 2018. Obtenido de <http://tesisdeinvestig.blogspot.com/2011/06/poblacion-y-muestra-tamayo-y-tamayo.html>
- Unidad de Movilidad Latacunga. (2017). Latacunga.
- Uribe Bohorquez, M., & Rueda Delgado, G. (2012). *Aportes de la información contable ante diversos entendimientos de la responsabilidad social empresarial*.
- Van Dalen. (1974). *El Proceso de la Investigación en las Ciencias Sociales*. Ediciones de la Universidad Ezequiel Zamora colección Docencia Universitaria.

ANEXOS



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DEL
COMERCIO**

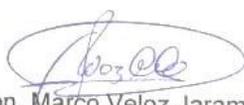
CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORIA

CERTIFICACIÓN

Se certifica que el presente trabajo fue desarrollado por el señor Johnatan Israel, Encalada Herrera.

En la ciudad de Latacunga a los 25 días del mes de junio del 2018

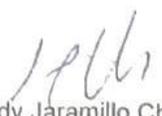
Aprobado por:


Econ. Marco Veloz Jaramillo
Director del Proyecto




Econ. Alisva Cárdenas
Directora de Carrera




Dr. Freddy Jaramillo Checa
Secretario Académico