
Escolas Públicas de Boston



Transporte

Visão geral da equipe de suporte estratégico

Ray Hart e Willie Burroughs

11 de janeiro de 2023

Pauta



- **Visão geral**
 - **Liderança**
 - **Tarefas, matrícula e roteamento dos alunos**
 - **Gestão**
 - **Perguntas e respostas**
-

Principais conclusões gerais

- O distrito define calendários anuais e horários diários para as escolas das BPS, mas os calendários e horários para escolas de fora das BPS são designados por vários conselhos administrativos, resultando em desafios que incluem:
 - Um sistema de roteamento das BPS que possui 24 horários diferentes de sinais escolares matinais, 20 horários diferentes de sinais do meio-dia e 29 horários diferentes de sinais vespertinos
 - Escolas de fora das BPS que têm meio período ou “saídas antecipadas” a seu critério em sua programação, sem levar em consideração o agendamento de todo o sistema ou os recursos disponíveis
-

Principais conclusões gerais

- As políticas de atribuição escolar do distrito resultam em muitos alunos atravessando a cidade todos os dias, em vez de utilizar as escolas do bairro, aumentando o número de ônibus na rua a qualquer momento
 - Em cinco anos, houve um aumento de 70% no número de alunos cujos planos IEP/504 exigem monitores de ônibus
-

Principais conclusões gerais

- A cidade/distrito deve utilizar a força de trabalho específica do motorista, independentemente de qual fornecedor de transporte esteja sob contrato com a cidade/distrito para fornecer serviços de operações de transporte
 - Embora a cidade/distrito possa mudar de fornecedores sempre que possível, os mesmos funcionários da linha de frente (motoristas, mecânicos, operações), sob os mesmos termos e condições de trabalho do acordo coletivo de negociação (CBA), liderados pela mesma liderança sindical, permanecerá em vigor e ditará, em grande medida, a maneira como o DoT das BPS opera. Isso continua sendo verdadeiro independentemente da cidade/distrito utilizar transporte interno nas moradias.
-

Liderança

Principais conclusões – elogios

- Forte liderança do Departamento de Transportes (DoT)
 - Plano de negócios do DoT
 - A equipe de gestão do DoT parecia muito focada e dedicada a melhorar a eficiência e controlar os custos
 - O DoT respondeu às solicitações de informações antes, durante e após a visita ao local
 - Atualmente, há uma programação de 3 níveis para as BPS, mas nem todas as escolas aderem a ele
-

Principais conclusões – coleta de dados



- As ineficiências no transporte das BPS não são monitoradas de forma granular ou diferenciadas por categorias úteis
 - As categorias normalmente monitoradas em outros lugares incluem, mas não estão limitadas a:
 - Tipo de escola (BPS, autônoma, fora do distrito, etc.)
 - Alunos transportados para fora da zona
 - Número de passageiros e taxas médias de utilização de ônibus (passageiros projetados e reais em comparação com a capacidade do ônibus)
 - Tipo de elegibilidade (mais de 1,5 milhas até a escola atribuída, dentro de 1,5 milhas da escola atribuída)
-

Recomendações



- Implementar uma programação consistente de sinal de 3 níveis em todo o distrito
 - Atualizar rotineiramente as políticas e procedimentos, e analisar e atualizar regularmente as rotas para maximizar a utilização da frota
 - Identificar e quantificar fiscalmente oportunidades para aumentar a eficiência, analisando:
 - Distâncias de caminhada até a parada
 - Distâncias de caminhada até a escola
 - Tempo médio de viagem
 - Horário de busca mais cedo
 - Cargas de ônibus e utilização de assentos, e
 - Níveis
-

Recomendações



- Fortalecer os controles fiscais e de gestão internos, monitorando os custos por aluno e por ônibus/van para todos os serviços prestados
 - Transportar simultaneamente alunos para escolas próximas no mesmo ônibus, como uma escola de ensino fundamental I com uma escola de ensino fundamental II próxima
 - Projetar uma estratégia do DoT para monitorar o número real de passageiros ao longo do ano letivo para identificar detalhadamente paradas, corridas e rotas para consolidar ou eliminar
 - Estabelecer uma colaboração cruzada com sistemas escolares fora das BPS que recebem serviços de transporte, para alinhar calendários e horários o máximo possível
-

Tarefas, matrícula e roteamento dos alunos

Principais conclusões



- Os planos de atribuição escolar e colocações em programas afetam os serviços de DoT
 - Conexão do sistema de informações dos alunos (SIS) com programas de transporte
 - Planejamento anual de rotas interdepartamentais com as principais partes interessadas
 - Rotas construídas com base na elegibilidade em vez do número médio real de passageiros
 - A data final em que os dados essenciais de alunos devem ser enviados ao transporte para iniciar o roteamento de verão e outono parece estar fora de sincronia com a necessidade
 - Falta de coordenação entre a educação especial e o DoT
 - Comunicação do SIS entre as BPS e 103 escolas fora das BPS
-

Recomendações



- Melhorar as comunicações formais entre a educação especial e o DoT
 - Começar uma análise abrangente de todas as práticas e processos de roteamento para identificar oportunidades para melhorar os resultados e a eficiência da rota
 - Reunir-se regularmente com administradores de escolas autônomas e não públicas para compartilhar áreas de preocupação e melhorar a comunicação
 - Usar, na medida do possível, a configuração de roteamento final do ano letivo anterior
 - Analisar todas as políticas e práticas de roteamento
-

Gestão

Principais conclusões

- O DESE constatou que os serviços de transporte de alta qualidade para os alunos das BPS e os principais indicadores de desempenho identificados pelo distrito e seu fornecedor não foram abordados de forma eficaz
 - O DoT não vinculou seu call center moderno ao fornecedor, nem contratou um funcionário multilíngue que pudesse fornecer um nível mais alto de atendimento ao cliente aos pais e administradores quando há pontos de ônibus deixados para trás
-

Recomendações

- Atualizar e implementar totalmente o plano de negócios abrangente com metas, objetivos, benchmarks, desempenho, responsabilidades e custos
 - Criar um sistema de comunicação eficaz em toda a organização do DoT, incluindo canais de comunicação de todos os tipos que envolvam reuniões regulares em cada nível com pautas específicas, atas de discussões documentadas, decisões e atividades de acompanhamento
 - Retomar a pesquisa anual de atendimento ao cliente do DoT
-

Recomendações

- O IFB parece fazer um trabalho completo na definição de requisitos de serviço e desempenho, estrutura e mecanismos de interface, processo de supervisão, etc. Deve-se garantir que o contrato inclua indicadores de desempenho que abordem o desempenho pontual dos ônibus, que possa ser facilmente medido e mantenha o fornecedor e sua equipe diretamente responsáveis por fornecer um serviço confiável aos alunos. As medições de desempenho devem incluir, mas não estão limitadas a:
 - Desempenho pontual,
 - Viagens perdidas,
 - Resultados da manutenção/inspeção do veículo, e
 - Adesão aos relatórios financeiros e estatísticos mensais
-

Obrigado

Perguntas frequentes
