
Escuelas Públicas de Boston



Informe General del Equipo de Apoyo Estratégico de Transporte

Ray Hart y Willie Burroughs

Enero 11, 2023

Agenda



- **Descripción General**
 - **Liderazgo**
 - **Asignaciones de Escuelas para Estudiantes,
Inscripción y Diseño de Rutas**
 - **Gerencia**
 - **Preguntas y Respuestas**
-

Datos Clave



- El distrito elabora calendarios anuales y horarios diarios para las escuelas públicas de Boston, pero los calendarios y los horarios de cada día para las escuelas que no son escuelas públicas son designados por varias juntas de gobernanza la cual crea retos que incluyen:
 - El sistema de diseño de rutas de las Escuelas Públicas de Boston tiene 24 horarios de salida por la mañana, 20 horarios de salida al mediodía y 29 horarios de salida por la tarde.
 - Las escuelas que no son Escuelas Públicas de Boston que tienen horarios de salida al medio día o “salidas tempranas” a su discreción sin tomar en cuenta el sistema general de horarios o recursos disponibles.
-

Datos Clave



- Las políticas de asignación de escuelas del distrito dan como resultado que muchos estudiantes atraviesen la ciudad todos los días en lugar de utilizar las escuelas del vecindario, lo que aumenta la cantidad de autobuses en la carretera en un momento dado.
 - Durante cinco años, ha habido un aumento del 70 por ciento en los estudiantes cuyos planes IEP/504 requieren monitores en el autobús.
-

Datos Clave



- La Ciudad/Distrito está obligada a utilizar trabajadores específicos de conductores independientemente del proveedor de transporte contratado por la Ciudad/Distrito para prestar servicios de operaciones de transporte.
 - Mientras que la Ciudad/Distrito puede cambiar de proveedores tan frecuente como sea posible, los mismos empleados de primera línea (conductores, mecánicos, operaciones), bajo los mismos términos y condiciones de empleo del acuerdo de negociación colectiva (Collective Bargaining Agreement, CBA por sus siglas en inglés), dirigidos por el mismo liderazgo sindical, permanecerán en vigor y dictarán, en gran medida, la forma en que BPS DoT opera. Esto continua siendo así, independientemente de si la Ciudad/Distrito decide tener trabajadores de transporte interno.
-

Liderazgo

Datos Claves - Elogios



- Sólido liderazgo del Departamento de Transporte (DoT).
 - Plan de Negocios DoT.
 - El equipo de administración de DoT parece estar bien enfocado y dedicado a mejorar la eficiencia y controlar los costos.
 - El DoT respondió a las solicitudes de información antes, durante y después de la visita al sitio.
 - Actualmente hay un cronograma de 3 niveles para BPS, pero no todas las escuelas se adhieren a él.
-

Datos Clave – Recolección de Data



- Las ineficiencias en el transporte de BPS no se clasifican ni se diferencian por categorías útiles.
 - Las categorías en las que normalmente se clasifican en otros lugares incluyen, pero no se limitan a:
 - Tipo de escuela (BPS, “chárter”, fuera del distrito, etc.)
 - Estudiantes transportados fuera de la zona.
 - Cantidad de pasajeros y tasas promedio de utilización del autobús (pasajeros proyectados y reales frente a la capacidad del autobús).
 - Tipo de elegibilidad (más de 1,5 millas de la escuela asignada, dentro de las 1,5 millas de la escuela asignada)
-

Recomendaciones

- Implementar un horario consistente de salidas de 3 niveles en todo el distrito.
 - Actualizar rutinariamente todas las políticas y procedimientos, así como revisar/actualizar regularmente las rutas para maximizar la utilización de los autobuses.
 - Identificar y cuantificar fiscalmente las oportunidades para aumentar la eficiencia mediante la revisión de:
 - Distancias de caminatas hasta las paradas
 - Distancias de caminatas hasta las escuelas
 - Tiempo promedio de viaje
 - Horario de recogida más temprano
 - Autobuses llenos y utilización de asientos, y
 - Niveles
-

Recomendaciones

- Fortalecer los controles fiscales y de gestión interna mediante el seguimiento de los costos por estudiante y por vehículo de autobús/minivan para todos los servicios prestados.
 - Transportar estudiantes simultáneamente a escuelas cercanas en el mismo autobús, como una escuela primaria con una escuela intermedia cercana.
 - Diseñar una estrategia del Departamento de Transporte para monitorear el número real de pasajeros a lo largo del año escolar e identificar con precisión las paradas, recorridos y rutas para su incorporación o eliminación.
 - Establecer colaboración de apoyo con los sistemas escolares fuera de BPS que reciben servicios de transporte para alinear los calendarios y horarios en la mayor medida posible.
-

Asignaciones de Escuelas para Estudiantes, Inscripción y Diseño de Rutas

Datos Clave



- Los planes de asignación de escuelas y las ubicaciones de programas impactan los servicios del Departamento de Transporte.
 - Conexión del Sistema de Información Estudiantil (Student Information System, SIS por sus siglas en inglés) a los programas de transporte.
 - Planificación interdepartamental anual de las rutas con actores clave.
 - Rutas basadas en la elegibilidad en lugar del promedio real de pasajeros.
 - Fecha final en la que los datos clave de los estudiantes enviados a transporte para comenzar el diseño de las rutas de verano y otoño parecen no estar sincronizados con la necesidad.
 - Falta de coordinación entre educación especial y DoT.
 - Comunicación SIS entre BPS y 103 escuelas no BPS.
-

Recomendaciones



- Mejorar las comunicaciones formales entre la educación especial y el DoT.
 - Comenzar una revisión integral de todas las prácticas y procesos del diseño de rutas para identificar oportunidades y mejorar los resultados y la eficiencia de las rutas.
 - Reunirse regularmente con los administradores de escuelas autónomas (escuelas "chárter") y no públicas para compartir áreas de preocupación y mejorar la comunicación.
 - Usar, en la mayor medida posible, la configuración final de las rutas del año escolar anterior.
 - Revisar todas las políticas y prácticas del diseño de rutas.
-

Gerencia

Datos Clave



- El Departamento de Educación Primaria y Secundaria (Department of Elementary and Secondary Education, DESE por sus siglas en inglés) descubrió que los servicios de transporte de alta calidad para los estudiantes de BPS y los indicadores clave de rendimiento identificados por el distrito y su proveedor no se abordaron de manera efectiva.
 - El Departamento de Transporte no ha vinculado su moderno centro de llamadas con el proveedor ni ha contratado suficiente personal multilingüe que pueda brindar un mayor nivel de servicio al cliente para los padres y administradores cuando se pierden una parada de autobús.
-

Recomendaciones

- Actualizar e implementar el plan comercial integral en su totalidad para incluir metas, objetivos, puntos de referencia, desempeño, responsabilidades y costos.
 - Crear un sistema de comunicaciones eficaz en toda la organización del Departamento de Transporte, incluidos los canales de comunicación hacia arriba y hacia abajo, y de lado a lado, que incluya reuniones periódicas en cada nivel, con agendas específicas, minutas bien documentadas de los debates, decisiones y actividades de seguimiento.
 - Reanudar la encuesta anual de servicio al cliente del Departamento de Transporte.
-

Recomendaciones

- La convocatoria de ofertas (Invitation for Bid, IFB por sus siglas en inglés), parece haber realizado un buen trabajo definiendo los requisitos de servicio y rendimiento, la interconexión de estructura y los mecanismos, el proceso de supervisión, etc. Asegurar que el contrato incluya indicadores de rendimiento con respecto a la puntualidad de los autobuses que puedan medirse fácilmente y que responsabilicen directamente al proveedor y a su personal sobre la prestación de un servicio confiable a los estudiantes. Las mediciones del rendimiento deben incluir, entre otras cosas
 - Puntualidad de rendimiento,
 - Viajes que no se llevaron a cabo,
 - Resultados de las inspecciones de mantenimiento/vehículos, y
 - Cumplimiento de los informes financieros y estadísticos mensuales.
-

¡Gracias!

Preguntas y Respuestas
