

1. ANTECEDENTES

El Municipio de Entre Ríos de la Provincia O'connor se encuentra ubicado en la parte central del Departamento de Tarija, en la zona subandina a 108 km de la ciudad capital del Departamento de Tarija.

La Provincia O'connor, como parte del territorio departamental y nacional presenta una variedad de recursos renovables y no renovables con diferentes potencialidades y restricciones que caracteriza al ámbito Provincial, esta situación a su vez determina y define diferentes espacios naturales con características propias.

La Provincia, se encuentra afectada por diferentes cambios climáticos, como son sequías, heladas, vientos huracanados, que afectan directamente en la producción, principalmente agropecuaria por ser la Provincia eminentemente agropecuaria e hidrocarburífera. Estos fenómenos de la naturaleza causan pérdidas considerables, como ser la pérdida de las cosechas de maíz y otros productos propios de la zona, como también la muerte del ganado.

Toda esta situación de los cambios climáticos va a contribuir a que la pobreza se incremente considerablemente, principalmente en el área rural, los ingresos se vean diezmados, lo que contribuye a un deterioro de la propia alimentación de sus habitantes, siendo los más afectados, los niños, los ancianos y las mujeres.

La climatología afecta directamente a los estudiantes, principalmente a aquellos que deben recorrer largas distancias para llegar a sus unidades educativas, llegando a las mismas agotados, por las altas temperaturas, con resfríos y fiebre por los intensos fríos y con la ropa humedecidas por las torrenciales lluvias como consecuencia de la falta de un transporte a los estudiantes.

En atención a esta necesidad el Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos de la Provincia O'connor, trabaja con políticas orientadas de apoyo a la educación,

Proyectos y programas que permitan atender de manera directa a los estudiantes, dentro del Plan Operativo Anual de la presente gestión, tiene previsto el analfabetismo y deserción escolar es una barrera que trunca el desarrollo y engrandecimiento del Municipio, situación que se debe a factores como falta de recursos económicos de la familia (los niños provienen del seno de familias humildes), emigración, distancia y acceso a los establecimientos educativos y otros que ocasionan el abandono escolar.

En el Municipio de Entre Ríos existen noventa establecimientos educativos que imparten educación inicial, primaria y secundaria, con diferentes grados de escolaridad según el número de alumnos que presenta cada establecimiento. Escolarizando aproximadamente un total de 5.883 alumnos en la Provincia O'connor.

2. JUSTIFICACIÓN

2.1 Justificación Teórica:

El aporte teórico de esta investigación consiste en mejorar el servicio del transporte escolar, mediante la implementación de un reglamento interno, el cual permitirá al empleador regular las obligaciones y prohibiciones a que deben sujetarse los trabajadores, en relación con sus labores.

El presente trabajo; denominado proyecto de investigación, nos brinda la oportunidad ideal para que como futuros profesionales administradores, logremos mejorar nuestros conocimientos teóricos, aplicándolos dentro de una organización.

2.2 Justificación Práctica:

El Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos, no cuenta con un reglamento específico donde se halle señalada las obligaciones y compromisos del mismo. Es por este motivo que existe la necesidad de realizar una investigación considerando la implementación de un reglamento interno, para el servicio del transporte escolar que Vendrá a mejorar las condiciones establecidas, dentro del proceso de contratación para

tener un mejor servicio en la comunidad estudiantil de las diferentes unidades educativas dentro de la jurisdicción de la Provincia O'connor de Entre Ríos.

2.3 Justificación Social:

El Municipio de Entre Ríos a través del Gobierno Autónoma Municipal requiere de una implementación de un reglamento interno el cual vendrá a establecer las normas del proceso de contratación de proveedores, para que los estudiantes ya no emigren a otras unidades educativas y puedan culminar sus estudios satisfactoriamente.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Mediante una investigación exploratoria, se pudo observar que sus principales situaciones problemáticas que atraviesan las unidades educativas es la del transporte escolar. Es que existe “cruce de tramos”, la misma no está reglamentada, el cual significa que hay estudiantes que tienen en sus comunidades el grado de curso y se van a otras Unidades Educativas, afectando la disminución de los estudiantes y por ende la reducción de ítem de profesores.

Actualmente en el Gobierno Autónomo del Municipio de Entre Ríos de la Provincia O'connor, carece de un reglamento interno para el servicio de transporte escolar; por la falta de ese reglamento interno, no se puede establecer normas claras que regulen las actividades que comprende a este sector del servicio de transporte. Los cuales estarán sujetos los padres de familia, los estudiantes, los miembros de la directiva que estén relacionados con dicho servicio.

Quien esté relacionado con este servicio debe conocer las condiciones establecidas en el presente reglamento interno, lo cual conlleva un real y efectivo consentimiento de los contratos relacionados, para tener los compromisos y responsabilidades que serán de conocimiento y cumplimiento obligatorio.

3.1 Identificación del Problema:

La Secretaria Municipal de Desarrollo Humano y Social, a través de la unidad de transporte escolar realiza periódicamente la evaluación a los trabajadores, que fueron adjudicados para el servicio de transporte escolar a diferentes tramos, a través de una entrevista realizada por la unidad solicitante. Posterior a esta entrevista se puede evidenciar que no se toma las acciones correspondientes a este proceso de contratación, ya que no existe un reglamento interno en la cual se puedan establecer las obligaciones y de esta manera corregir oportunamente las falencias del personal contratado.

3.2 Definición

El Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos posee deficiencias en el servicio del transporte escolar, ya que sólo proporciona servicios periódicamente a base de contratos puesto que no cuenta con un reglamento interno donde se puedan someter.

3.3 Formulación del problema

¿Qué herramienta organizacional y normativa permitirá mejorar el control del servicio del transporte escolar en el Municipio de Entre Ríos Provincia O`connor?

4. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

El reglamento interno será la herramienta organizacional que lleve a mejorar el servicio del transporte escolar del Municipio de Entre Ríos de la Provincia O`connor.

4.1 Definición Operacional de las Variables

En el presente trabajo de investigación se pudo identificar dos variables: la variable independiente y la variable dependiente.

- Variable dependiente
 - o Mejorar el servicio del transporte escolar
- Variable independiente

- o Herramienta organizacional y normativa
- Variable solución
- o Reglamento interno para el servicio del transporte escolar

5. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

5.1 Objetivo General

Determinar un reglamento interno que permita mejorar el control del servicio de transporte escolar del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos de la provincia O'connor", a través de la Secretaria Municipal de Desarrollo Humano y Social.

5.2 Objetivos Específicos

Entre los objetivos específicos se busca alcanzar los siguientes:

- Analizar sobre las normas y recomendaciones sobre seguridad vial en el ámbito del transporte escolar.
- Evaluar el estado real de la institución para plantear un reglamento en relación a normas vigentes.
- Identificar formas de relaciones entre las unidades educativas, estudiantes, padres de familia y docentes.
- Determinar los tramos de transporte que permiten generar mayores dificultades para la organización efectiva del Gobierno Municipal.

6. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

Para iniciar el proyecto, se realizó una investigación exploratoria para formular el problema y definir la hipótesis e investigar.

En el punto del marco teórico se utilizó el método analítico, el cual proporcionó un estudio minucioso y comparativo en cuanto se refiere a los conceptos del tema a considerarse.

Para el diagnóstico se realizó una investigación descriptiva, que estará referida a conocer con mayor precisión las debilidades y fortalezas de la institución, del mismo modo se analizó fuentes secundarias, como ser libros de recursos humanos, documentación de la institución. Las técnicas que se aplicó fueron las entrevistas con el encargado del transporte y los trabajadores con el fin de recabar mayor información, también se materializa uso de encuestas al personal contratado para recolectar datos actuales.

Para finalizar, se procesó la propuesta sobre el reglamento interno, así mismo que puedan ayudar a la institución a tener un mayor control sobre los trabajadores y al mismo tiempo le sirva de guía para poder hacer cumplir las normas y obligaciones.

6.1 Tipo de investigación:

El tipo de investigación que se realizó fue la exploratoria y descriptiva.

6.1.1 Investigación Exploratoria

Es el primer paso para empezar a realizar y conocer la información con el tema a investigar, partiendo de un problema previamente conocido por el investigador, además se obtuvo información primaria de las personas que trabajan en la institución a partir de documentos y relatos, que nos ayudara a diagnosticar la situación actual del proyecto “Reglamento interno para mejorar la organización del transporte escolar del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos de la Provincia O’connor”.

6.1.2 Investigación Descriptiva

En la investigación descriptiva busca un análisis de dato primario, y se acude a técnicas específicas para la recolección de información como: la observación, entrevista y encuestas, tomando en cuenta el objetivo de estudio de investigación.

6.2 Métodos y técnicas de investigación:

- La encuesta, permitió recolectar datos mediante preguntas relacionadas al transporte escolar de la Provincia O'connor.
- La entrevista, permitió recabar información exacta de la encargada del transporte escolar, a cargo de la unidad de desarrollo humano y social como también la situación actual del proyecto “Reglamento interno para mejorar la organización del transporte escolar del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos de la Provincia O'connor”.
- Para lograr es indispensable realizar encuestas, que brinden la información necesaria acerca de todos aquellos aspectos que de una u otra manera son de vital importancia del reglamento interno, para mejorar el servicio de transporte escolar.

7. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACION

7.1. Delimitación Geográfica

El presente trabajo, se llevó a cabo en el Municipio de Entre Ríos, tomando en cuenta el proyecto “reglamento interno para mejorar la organización del transporte escolar del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos Provincia O'connor”. A cargo de la encargada del transporte dependiente de la secretaría de desarrollo humano y social, perteneciente del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos Provincia O'connor ubicada en la calle Sucre esquina Avaroa.

7.2. Delimitación Temática (teórica)

El presente trabajo de investigación proyecto “Reglamento interno para mejorar la organización del transporte escolar del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos de la Provincia O’connor”.

Está fundamentado por la responsable de transporte dependiente de la Secretaria Municipal de Desarrollo Humano y Social, que determina el interés y el esfuerzo que se realiza para que el mismo se desarrolle con la máxima calidad, y mejorar las condiciones para los estudiantes.

7.3. Delimitación Temporal

El presente trabajo de investigación abarcó la recopilación de información, en el área de la secretaria municipal de desarrollo humano y social, de la cual se da inició en fecha 02 de marzo del 2020 hasta el 02 de agosto del presente año en el Municipio de Entre Ríos Provincia O’connor.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

ASPECTOS GENERALES DE LOS RECURSOS HUMANO Y HERRAMIENTAS ORGANIZACIONALES

2. LA ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS HUMANOS

2.1 Generalidades

En toda organización, existe un área dedicada a la Administración de Recursos Humanos o Gestión de Recursos Humanos. Los términos de recursos humanos, capital humano, activos intelectuales y gestión del talento indican que son las personas quienes conducen el desempeño de sus organizaciones, junto con otros recursos como el dinero, materiales e información.

La Administración de Recursos Humanos es la técnica de organizar el personal que integra una empresa con el fin de reclutarlo, ordenarlo, motivarlo, redistribuirlo y capacitarlo para mejorar su eficiencia formando parte del emprendimiento que integra. Durante su desempeño laboral la Administración de Recursos Humanos debe evaluar a su personal observando su rendimiento, su dedicación, su trato con el público (si lo tuviera), con sus compañeros y jefes, a fin de mejorar todos estos aspectos.

2.1.1 Administración de Recursos Humanos como Proceso

La Administración de Recursos Humanos, tiene un efecto en las personas y en las organizaciones. La manera de seleccionar a las personas, de reclutarlas en el mercado, de integrarlas y orientarlas, hacerlas trabajar, desarrollarlas, recompensarlas, evaluarlas o auditarlas, es decir, la calidad en la manera en que se administra a las personas en la organización, es un aspecto crucial en la competitividad organizacional. El ciclo de la administración de recursos humanos se cierra en cinco procesos básicos: integración, organización, retención, desarrollo y auditoria de personas.

Procesos para integrar personas: se pueden llamar procesos para proveer o abastecer personas, incluyendo el reclutamiento y la selección del personal.

Procesos para organizar personas: son procesos de diseño de actividades que las personas realizarán en la empresa. Incluyen el diseño organizacional, análisis y descripción de puesto, colocación y evaluación de desempeño

Procesos para retener a las personas: son procesos para crear condiciones ambientales y psicológicas satisfactorias para las actividades de las personas. Incluyen la administración de la cultura organizacional, clima, disciplina, higiene, seguridad y calidad de vida

Procesos para desarrollar a las personas: son los procesos para capacitar e incrementar el desarrollo profesional y personal, incluyen la administración del conocimiento, competencias, aprendizaje, desarrollo de carreras, y programas de comunicación y conformación.

Procesos para auditar a las personas: son los procesos para dar seguimiento y controlar las actividades de las personas, verificando resultados. Incluyen banco de datos e información administrativos.

(IDALBERTO, 2007)

2.1.3 Políticas de Recursos Humanos

Las políticas surgen en función de la racionalidad organizacional, de la filosofía y cultura organizacional. Las políticas son reglas establecidas para gobernar funciones y garantizar que estas se desempeñan de acuerdo con los objetivos deseados. Constituyen una orientación administrativa para evitar que las personas desempeñen funciones indeseables o pongan en riesgo el éxito de sus funciones específicas. De este modo, las políticas son guías para la acción. Sirve para dar respuesta a las situaciones o problemas que se presentan con cierta frecuencia y se evita que los subordinados acuden innecesariamente a sus supervisores para la aclaración o solución de cada problema.

Las políticas de recursos humanos se refieren a la manera en que las organizaciones desean tratar a sus miembros para lograr por medio de ellos los objetivos organizacionales, al proporcionar condiciones para el logro de los objetivos individuales. Varían enormemente de una organización a otra.

(IDALBERTO, 2007)

2.1.3 Definiciones de Recursos Humanos

Los recursos humanos en la administración de la empresa, se considera la revisión de algunas definiciones con que se observa a continuación:

Según el autor Idalberto Chiavenato, (2000) define a la administración de recursos humanos como un área interdisciplinaria, que involucra conceptos de “psicología industrial y organizacional, sociología organizacional, ingeniería industrial, derecho laboral, ingeniería de seguridad, medicina laboral, ingeniería de sistemas, cibernética, etc. (pág. 121).

Según el autor Dessler (2001) define a la administración de recursos humanos como “las políticas y las prácticas que se requieren para llevar a cabo los aspectos relativos a las personas o al personal del puesto administrativo que se ocupa” (pág. 2).

2.1.3.1 Importancia de la ARH.

Según Chiavenato (2000) la administración de recursos humanos produce impactos profundos en las personas, buscarlas en el mercado, integrarlas y orientarlas, hacerlas trabajar, desarrollarlas, recompensarlas y controlarlas, en otras palabras, administrarlas en la organización, es un aspecto fundamental en la competitividad organizacional (pág. 158).

2.1.3.2 Ventajas de la ARH.

Según el autor Eliseo Martin menciona 5 ventajas principales que son las siguientes:

❖ Más beneficios

Gestionando de forma correcta los recursos humanos, todo el personal estará navegando en una misma dirección. Esto se traduce en **éxito para todos**, dado que la empresa generará más beneficios y los empleados recibirán una justa compensación.

Si el **equipo de trabajo está motivado y rinde más y mejor**, los resultados en la empresa serán notorios y el trabajo dará sus frutos. Para ello es fundamental entender y asumir que el capital humano representa un papel clave en la empresa.

❖ Buscar y captar nuevos talentos

Para que una empresa mejore necesita actualizarse o contratar personal más cualificado. El área de Recursos Humanos también se encarga de **buscar y captar nuevos talentos**, algo que no es precisamente sencillo, de ahí a que se utilicen diversos canales y fuentes de reclutamiento para conseguirlo. Y la captura de talento depende en gran manera del buen nombre que entre otras cosas se basa en el “**boca a boca**” de sus propios empleados. Si hablas bien de tu empresa, esta mejorará su valoración como destino para futuros empleados.

❖ Mejores relaciones laborales

Ir a trabajar feliz o que te guste tu trabajo son cosas que **no tienen precio**. Y que las **relaciones laborales** sean buenas son otra de las claves para que el rendimiento sea óptimo dentro de la empresa.

Esta parte también la gestiona el área de recursos humanos, porque contar con un buen departamento te permitirá conocer las fortalezas y debilidades, cómo se sienten los empleados dentro de empresa y cómo mejorar la relación (si fuera necesario). La mejora en las relaciones laborales también se consigue fomentando más el trabajo en equipo, las reuniones de trabajo y la comunicación interna como ya habíamos comentado.

❖ Mejora de la comunicación interna

Hay empleados que afirman sentir ‘miedo’ cuando tienen que comunicarle algo a su jefe o superior. En una empresa esto no puede ocurrir, por lo que debe producirse de inmediato una **mejora de la comunicación interna** de la empresa.

¿Cómo se corrige? Deberán desarrollarse estrategias a medida y ejecutar reuniones en grupo o actividades. Para conseguirlo se debe conocer bien la situación interna y así poder gestionar correctamente el capital humano de la empresa. Un estudio del clima laboral sería un buen principio para conocer cómo estamos y así poder tomar las medidas adecuadas. La mejora de la comunicación interna de la empresa reducirá el miedo, la desconfianza y **los empleados se sentirán más integrados**.

❖ Optimización de los recursos

Para que una empresa triunfe, debe ser entre otras cosas productiva, y, para ello, se deben optimizar, entre otros, los recursos humanos, siempre y cuando sea posible. No hablamos directamente de despidos ni de bajadas de sueldo, pero es fundamental que

la empresa esté correctamente organizada y estructurada, con los puestos de trabajo que necesita.

Es uno de los pilares fundamentales ya que también gestiona el área de RRHH. De esta manera, se podrán **optimizar los costes**.

2.2. GENERALIDADES DEL REGLAMENTO

El reglamento es el instrumento normativo dictado por la administración que contiene normas jurídicas generales de carácter obligatorio. La denominación utilizada en nuestro derecho positivo es más variada. Además de la denominación precisa de “reglamento”, puede llevar los nombres de “ordenanza”, “decreto”, “resolución”, etc.

2.2.1 Concepto de Reglamento Interno

Un reglamento es un conjunto ordenada de normas que tiene validez en un cierto contexto. Para que exista un reglamento, debe haber una escala jerárquica y una autoridad con la potestad de hacer cumplir las normativas establecida. La noción de reglamento interno hace referencia a aquellas reglas que regulan el funcionamiento de una organización. El reglamento es “interno “ya que sus postulantes tienen validez en el interior de la entidad, pero no necesariamente son válidos puertas afuera.

(MERINO, 2016)

2.2.3 Importancia del Reglamento Interno

Es un documento de suma importancia en toda empresa, debido a que se convierte en norma reguladora de las relaciones internas de la empresa con el trabajador. Es una herramienta indispensable para resolver los conflictos que se llegarán a presentar dentro de la empresa, y es tan importante que si no existiera, sería muy difícil sancionar a un trabajador por algún acto impropio, puesto que no habría ninguna sustentación normativa o regulatoria que ampare una decisión sancionatoria. Se encarga de contemplar aquellos aspectos no contemplados de forma expresa por la ley, o que

simplemente han quedado al libre albedrío de la partes. Su importancia también se entiende al momento de tratar algún problema surgido con un trabajador, puesto que cualquier sanción debe estar contemplada en el reglamento, y si este no existe, la empresa tendrá dificultades si decide sancionar a un empleado sin las bases regulatorias y sin ofrecerle al trabajador un debido proceso, aspectos que deben estar en el reglamento interno de trabajo.

2.2.4 Objetivos de reglamento interno

- Fortalecer el orden laboral y la educación de los trabajadores.
- Enfrentamiento a las indisciplinas e ilegalidades en ocasión del desempeño laboral.
- Coadyuvar al mismo tiempo a formar una elevada conciencia jurídica –laborar de los trabajadores, que influyen posteriormente en su aporte a la solución de los problemas.

2.3 DEFINICIÓN DE TRANSPORTE

Se denomina transporte a un sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicios que viene a construir la actividad previamente dicha. Estos elementos están interrelacionados entre sí, pues ninguno es útil sin que los otros existiesen.

2.3.1 Transporte Público

Todos los habitantes de una ciudad, sea grande o pequeña, dentro de sus necesidades básicas, está la de movilizarse o trasladarse de un lugar a otro, estas sociedades hacen uso de diversos medios como: la bicicleta, motocicleta o vehículo de dos tiempos, automóvil, etc.

No es sino desde mediados del siglo XIX que se comienza a considerar el transporte como un asunto gubernamental de interés social y ya en la primera década del siglo XX en Buenos Aires Argentina se construyó la primera línea subterránea de América Latina, luego Curitiba Brasil sirve de inspiración a los países latinoamericanos con la

implementación de los sistemas BRT(bus rapid transt) o sistema tronco alimentados, que sirve de plataforma en ámbitos de desarrollo, apoyo estatal y condiciones empresariales.

El hombre toma conciencia que el transporte público es parte fundamental del desarrollo de los pueblos y realizan grandes esfuerzos para estudiar, planificar, diseñar e implementar sistemas de transporte, que sean eficientes, que mejore la calidad de vida y que se adapten constantemente a los diversos cambios de modernización y desarrollo de las ciudades.

El transporte público puede influir mucho en los patrones de viaje, ya que pueden trasladar grandes volúmenes de personas ocupando un pequeño espacio vial. Este es un servicio prestado a la comunidad otorgando la oportunidad a aquellos que no poseen medios de transporte propios para satisfacer sus necesidades laborales, sociales y recreacionales.

2.3.2 Sistema de Transporte Público (STP)

Comprende los medios de transporte en que los usuarios o pasajeros son servidos por terceros, esta prestación puede ser por parte de las empresas públicas, privadas o mixtas; un sistema de transporte público está compuesto por una serie de variables de índole humana, legislativo, material e infraestructura, que en interrelación actúan y hacen posible el servicio del transporte público a una determina sociedad, de estas variables depende la calidad de prestación.

2.4 Concepto de transporte escolar:

Se entiende por transporte escolar, la actividad por la cual el empresario de transporte se obliga, por cierto precio convenio con el establecimiento educacional o con el padre, madre, apoderado o encargado de niños que asisten a jardines infantiles, parvularios o establecimientos educativos.

2.4.1 Condiciones de seguridad en la relación con el transportista

Ser empresario de transporte escolar y de menores conlleva una gran responsabilidad social. Un fallo, un descuido, un accidente y el impacto para sus pasajeros puede ser de por vida. También puede traerle serias repercusiones económicas, comerciales y legales al transportista.

2.4.2 Autorizaciones

Los titulares de los vehículos que realizan transporte escolar deben poseer la correspondiente autorización genérica (autorización de empresa y el vehículo copia certificada) y la específica de transporte público regular de uso especial para escolares.

2.4.3 Inspección Técnica de los Vehículos

Para la realización del servicio de transporte escolar es requisito imprescindible que los vehículos contratados hayan superado favorablemente la inspección técnica de vehículos. Estos vehículos deben tener la inspección precia para la calificación de idoneidad de vehículo destinado al transporte escolar y de menores. Todas las empresas que opten a la contratación del servicio de transporte escolar han de cumplir las características técnicas recogidas en la normativa vigente, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

2.4.4 Seguros

Además del seguro obligatorio del vehículo, las empresas que realizan este servicio de transporte han de suscribir un seguro que cubra la responsabilidad civil limitada por daños que pudieran sufrir los ocupantes de los vehículos

2.4.5 Conductores

El transportista debe cuidar que los conductores de vehículos que realizan transporte escolar y de menores están en posesión del permiso de conducción ordinario en vigor, de la clase que en cada caso corresponda y, además, de la autorización especial para la

realización de transporte escolar expedida por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

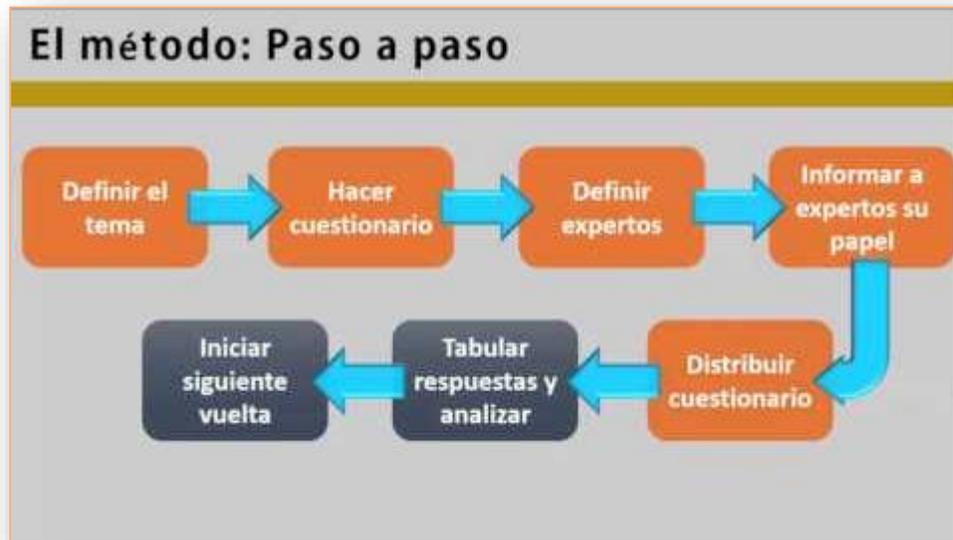
2.5 METODO DELPHI

El método Delphi fue utilizado por primera vez en un proyecto de la RAND Corporation, por la fuerza aérea en la década de 1950. El método busca excluir las dinámicas de grupo en las deliberaciones de los analistas. En la ronda de este método, los expertos responden por escrito a las preguntas planteadas por el equipo de investigación. Luego, el equipo resume los comentarios de los participantes y se los devuelve por correo. Entonces, después de leer las reacciones de los demás, los participantes pueden defender sus opiniones originales o modificarlas con base en los razonamientos de los otros.

El proceso continúa a través de dos o tres rondas hasta que los diversos puntos de vista desarrollados cuidadosamente satisfacen a los investigadores. Al concluir este proceso, el equipo investigador debe tener una buena comprensión del futuro y puede empezar a planear la postura de su organización como corresponde [Hanke et al., 2009]

Cualquier procedimiento Delphi tiene cuatro características básicas: el anonimato, la repetición, la reacción controlada y la agregación de respuestas del grupo

GRÁFICO N° 1



2.5.1 Ventajas y Desventajas

En el método Delphi las ventajas y desventajas serán más o menos de acuerdo al **contexto** y **horizonte de tiempo** sobre el cual se desarrolla. Sin embargo, podemos enfatizar en las más representativas:

Como ventajas se tiene:

- Es flexible al captar diversidad de opiniones, las cuales son entregadas de forma anónima y confidencial.
- El consenso logrado presenta alto grado de confiabilidad.
- Permite el involucramiento de los expertos con el problema, permitiendo su relacionamiento de forma anónima con otros expertos, lo que aporta al flujo de información.
- Evita el protagonismo de uno o más expertos sobre otros, garantizando igual participación.

- Finalmente, permite encontrar la formación de un criterio con un alto nivel de objetividad.

Desventajas:

- Al involucrar y comunicar a diversos actores, el tiempo que se puede tomar la aplicación del método puede ser más del esperado.
- Requiere de expertos. Si, esto podría ser una desventaja dependiendo de la temática a abordar.
- Requiere disponibilidad de los expertos y canales de comunicación para asegurar el flujo de información.
- El cuestionario es vital para el éxito en la aplicación del método. De la pertinencia de las preguntas dependerán las conclusiones. Mal cuestionario, malas conclusiones.
- Es costoso. Las comunicaciones, los expertos, el papeleo, etc.

CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO

DIAGNÓSTICO

3.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

3.1.1 ANTECEDENTES

El Municipio de Entre Ríos de la Provincia O'connor se encuentra ubicado en la parte central del Departamento de Tarija, en la zona subandina a 108 km de la ciudad capital del Departamento de Tarija.

La Provincia O'connor, como parte del territorio departamental y nacional presenta una variedad de recursos renovables y no renovables con diferentes potencialidades y restricciones, que caracteriza al ámbito Provincial, esta situación a su vez determina y define diferentes espacios naturales con características propias.

La Provincia, se encuentra afectada por diferentes cambios climáticos, como son sequías, heladas, vientos huracanados, que afectan directamente en la producción, principalmente agropecuaria por ser la Provincia eminentemente agropecuaria e hidrocarburífera. Estos fenómenos de la naturaleza causan pérdidas considerables, como ser la pérdida de las cosechas de maíz y otros productos propios de la zona, como también la muerte del ganado.

Toda esta situación de los cambios climáticos va a contribuir a que la pobreza se incremente considerablemente, principalmente en el área rural, los ingresos se vean diezmos, lo que contribuye a un deterioro de la propia alimentación de sus habitantes, siendo los más afectados: los niños, los ancianos y las mujeres.

La climatología afecta directamente a los estudiantes, principalmente a aquellos que deben recorrer largas distancias para llegar a sus unidades educativas, llegando a las mismas agotados, por las altas temperaturas, con resfríos y fiebre por los intensos fríos y con la ropa humedecidas por las torrenciales lluvias como consecuencia de la falta de un transporte a los estudiantes.

En atención a esta necesidad el Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos de la Provincia O'connor, trabaja con políticas orientadas de apoyo a la educación, proyectos y programas que permitan atender de manera directa a los estudiantes, dentro del Plan Operativo Anual de la presente gestión, tiene previsto el analfabetismo y deserción escolar es una barrera que trunca el desarrollo y engrandecimiento del Municipio, situación que se debe a factores como falta de recursos económicos de la familia (los niños provienen del seno de familias humildes), emigración, distancia y acceso a los establecimientos educativos y otros que ocasionan el abandono escolar.

En el Municipio de Entre Ríos existen noventa establecimientos educativos que imparten educación inicial, primaria y secundaria, con diferentes grados de escolaridad según el número de alumnos que presenta cada establecimiento. Escolarizando aproximadamente un total de 5.883 alumnos en la Provincia O'connor.

3.1.2 Misión y Visión

3.1.2.1. Misión

El Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos, es una unidad territorial política y administrativa, organizada, autónoma que contribuye a la satisfacción de las necesidades colectivas, garantizando la integración e integridad territorial mejorando así el desarrollo humano y cultural de todos sus habitantes, principalmente niños , niñas, adolescentes ancianos y originarios campesinos, para lograr el desarrollo agropecuario, industrial, forestal y turístico de manera integral y sostenible , y consecuentemente mejorar la calidad de vida de su población.

3.1.2.2 Visión

Todos los actores del Municipio Autónomo de Entre Ríos, del Departamento de Tarija, están desarrollando las actividades agropecuarias, turísticas, industrial, forestal e hidrocarbúrfica, convirtiéndose en un Municipio exportador de productos con valor agregado, preservando el medio ambiente y sus valores

interculturales, garantizando el desarrollo integral, justo, equitativo y participativo, con transparencia y control social, lo que está permitiendo mejorar la calidad y calidez de vida de sus pobladores.

3.1.3 Objetivos

3.1.3.1 Objetivo General

Posicionar al Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos como una institución líder del gobierno departamental y modelo de gestión del desarrollo.

3.1.3.2 Objetivos Específicos

- Desarrollar y establecer un mecanismo ágil de trabajo del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos, que convocan a mejores profesionales con los que cuentan sus unidades para conformar el equipo técnico.
- Lograr una ejecución presupuestaria por encima del 72%

3.1.4 Políticas y Valores

Valores

- **Responsabilidad:** Cumplir con las labores encomendadas y reconocer conscientemente las consecuencias de las actuaciones.
- **Transparencia:** la manera de hacer visible la función pública, ejecutándola de acuerdo con las normas constituciones y legales, aceptando y facilitando que la gestión sea observada en forma directa por los grupos de interés, implica rendir cuentas de la gestión encomendada.
- **Compromiso:** la disposición, interés y esfuerzo para cumplir oportunamente la función pública que se nos ha confiado.
- **Eficiencia:** la capacidad del funcionario para cumplir los objetivos y metas programadas, utilizando y optimizando racionalmente los recursos disponibles.

- **Honestidad:** la actuación consecuente entre lo que se piensa, se dice y se hace, de acuerdo con los principios éticos y valores compartidos.

3.1.5 Ubicación

El proyecto de investigación se realizó en el Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos Provincia O'connor, ubicado en la zona central de la población sobre la calle Sucre y Avaroa.

IMAGEN N°1

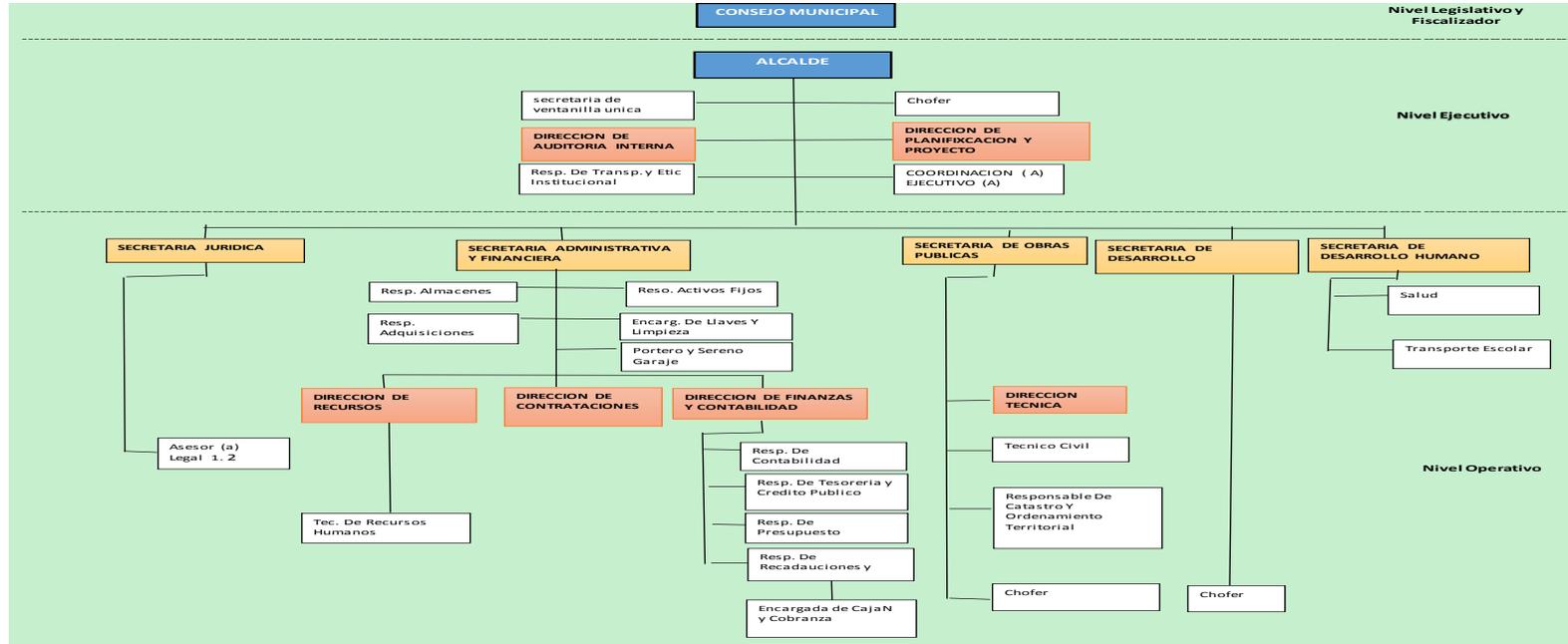
UBICACIÓN DE LA INSTITUCIÓN



3.1.6 Estructura Organizacional

3.1.6.1 Organigrama

ORGANIGRAMA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE ENTRE RÍOS PROVINCIA O'CONNOR



Fuente: elaborado por GAMER

3.1.7 Análisis del proceso actual de contratación de los trabajadores en el GAMER

TABLA N°1

PROCESO DE CONTRATACIÓN

1	<p>DECRETO EDIL.- Designación de RPA (Responsable de los Procesos de Contratación) Apoyo Nacional a la Producción y Empleo RPA</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Mediante la designación de la Máxima Autoridad Ejecutiva el Funcionario Publico designado el será quien se encargue de todo el proceso de contratación del Transporte Escolar dentro del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos.</p>
2.-	<p>INFORME TECNICO por parte de la Unidad Solicitante para la contratación del Transporte Escolar de los diferentes tramos.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Mediante el informe Técnico de los responsables de la Unidad Solicitante se encarga de la elaboración de los términos de referencia para la contratación del Transporte, el cual indican la necesidad del tramo a ser ejecutado mediante las diferentes solicitudes de las Juntas vecinales de las Unidades Educativas.</p>
3.-	<p>Solicitud de Inscripción en el POA por parte de la Unidad Solicitante para la inscripción de tramo al cual se va adjudicar.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>El POA (Plan Operativo Anual) es donde se realiza la estructura programática de todos los tramos que se realizaran dentro de la Jurisdicción del Municipio de Entre Ríos para dicha contratación, el cual certifica que se encuentra dicho Tramo Inscrito para su ejecución.</p>
4.-	<p>Certificación Presupuestaria.- Registro de Ejecución de Gastos del tramo el cual se va adjudicar.</p> <p><u>Análisis:</u></p>

	<p>La Secretaría Administrativa y Financiera es la que se encarga de emitir la Certificación Presupuestaria sobre la ejecución de gastos mediante una solicitud que realiza la Unidad Solicitante para ver si existe el presupuesto suficiente dentro de las Cuentas del Municipio para realizar la Contratación de un Determinado Tramo de Transporte Escolar.</p>
<p>5.-</p>	<p>Solicitud de Inscripción en el PAC para la contratación de Transporte Escolar para la adjudicación del Tramo.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Dentro del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos se encuentra la Unidad de Contrataciones el cual el responsable de dicha Unidad es el encargado de Certificar la inscripción en el PAC (Plan Anual de Contrataciones) de todos los procesos de contratación de los diferentes tramos de transporte escolar.</p>
<p>6.-</p>	<p>Especificaciones Técnicas para provisión de transporte escolar, teniendo como objetivo general desarrollar e implementar condiciones, necesarias, básicas, pertinentes y de calidad para la enseñanza y aprendizaje educativo que se imparte en el Municipio de Entre Ríos Provincia O'connor.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Las especificaciones técnicas son elaboradas por la Unidad Solicitante el cual indicaran la modalidad de contratación referente al proceso de contratación, son términos el cual el Proveedor se debe adecuar a lo solicitado.</p>
<p>7.-</p>	<p>Formulario de Solicitud de Autorización de Inicio de Proceso de Contratación por parte de la Unidad Solicitante</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>El Formulario es un indicador donde la Unidad Solicitante solicita el Inicio del Proceso de Contratación llenando el monto el cual se va necesitar para la adjudicación, los datos personales del Responsable del Transporte Escolar con el respectivo visto bueno del Secretario Municipal de Desarrollo Humo y Social.</p>

<p>8.-</p>	<p>Proveído de Autorización de Inicio de Proceso de Contratación de Transporte Escolar firmado por el Responsable del Proceso de Contratación</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>El proveído de Autorización de inicio es emitido por el Responsable del Proceso de Contratación que fue designado mediante un Decreto Edil por la MAE; donde autoriza el Proceso de Contratación del Transporte Escolar.</p>
<p>9.-</p>	<p>Invitación Directa al Proveedor que realizaría el Transporte Escolar de un determinado tramo para la presentación de su propuesta económica y su documentación adjunta del vehículo:</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Se lo realiza al proveedor para que presente sus documentos y su propuesta Técnica y Económica de acuerdo a los términos de referencia que se le adjunta en un plazo de 3 días calendarios.</p>
<p>10.-</p>	<p>Presentación de Documentación por parte del proveedor para su revisión por parte de la comisión de calificación para su adjudicación.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>El proveedor presenta su propuesta el cual es verificado por la Unidad Solicitante si cumple o no cumple con todo lo establecido en los Términos de Referencia para ser adjudicado.</p>
<p>11.-</p>	<p>Informe de la Comisión de Calificación y recomendación por la verificación de documentos presentados por el adjudicado para remisión de Nota de adjudicación.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>La comisión una vez revisada toda la documentación presentada por el Proveedor realizaría un Informe detallado y pormenorizado si corresponde o no la adjudicación indicando nombre del proveedor, monto y plazo de contratación de acuerdo a calendario escolar que es entregado por la Dirección Distrital.</p>

<p>12.-</p>	<p>Una vez presentado el Informe por parte de la Comisión de Calificación el Responsable del Proceso de Contratación emitirá la nota de adjudicación recomendando la emisión del contrato de prestación de servicios de transporte escolar.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>El RPC– Responsable de los Procesos de Contratación, emitirá su Resolución de Adjudicación remitiendo todo el proceso a la Secretaria Municipal jurídica el cual se encarga de visar la legalidad de la documentación adjunta de todo el proceso de contratación mediante un Informe Legal y recomendación a la Máxima Autoridad Ejecutiva la Suscripción del Contrato con el Proveedor Adjudicado.</p>
<p>13.-</p>	<p>El Adjudicado presentara su documento RUPE. Registro Único de Proveedores del Estado para su formal contratación y firma de contrato.</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Es un certificado el cual una vez notificado el proveedor con la resolución de adjudicación deberá emitir mediante la página del SICOES el certificado del RUPE el cual es un documento para la formalización de contratación mediante la firma del contrato.</p>
<p>14.-</p>	<p>Posterior la Unidad Solicitante de Transporte Escolar dará la Orden de Proceder para la ejecución del Transporte Escolar dentro del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos del Tramo del cual es Adjudicado</p> <p><u>Análisis:</u></p> <p>Una vez firmado el contrato por parte de la Máxima Autoridad Ejecutiva la Responsable de Transporte Escolar emitirá la Orden de Proceder para dar inicio a la ejecución del Servicio de acuerdo a las cláusulas establecidas en el Contrato.</p>

Fuente: Elaboración propia

3.2. ANÁLISIS DEL MACRO ENTORNO

Para realizar el análisis del macro entorno se utilizará el modelo PESTA, donde incluyen los aspectos políticos , económicos, sociales, tecnológicos y ambientales así mismo ninguno de estos factores permanece constante, porque son variables no controlables que

las instituciones deben conocer con el objeto de ajustarse a su comportamiento ya que en el futuro van a influir en la institución.

3.2.1. Factor Político

Desde que la presidenta Jeanine Añez, asumió el cargo a la presidencia, el país ha experimentado cambios en el ámbito político, tales como la ruptura de relaciones exteriores con países de Venezuela y Cuba, así como el retiro de Bolivia de la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA), dando un giro por completo a su política internacional restableciendo relaciones con EEUU e Israel.

En estos tiempos, la pandemia “Coronavirus”, está afectando no solo a países europeos, sino a todo el mundo, como es el caso del Estado Plurinacional de Bolivia, el cual, si bien la fecha electoral fue aprobada por la Ley de Postergación de Elecciones que posibilitará la realización de los comicios el próximo 6 de septiembre del presente año, no podemos asegurar que no haya cambios en su legislación, puesto que, desde que se dio el primer caso de coronavirus en Bolivia, ha habido cambios en las políticas empresariales debido a las medidas sanitarias.

Por lo mismo, se elaboraron Leyes, Decretos Supremos, Resoluciones Ministeriales, Resoluciones Normativas y Reglamentos, para facilitar su adaptabilidad en el entorno tanto en el sector público como privado, como ser:

- Ley 1294: Ley excepcional de diferimiento de pagos de créditos y reducción temporal del pago de servicios básicos
- Decreto Supremo 4196: Emergencia sanitaria nacional y cuarentena
- Decreto Supremo 4198: Pago de Impuestos (Declaratoria de Emergencia)
- Decreto Supremo 4200: Disposiciones nacionales para prevenir el contagio del coronavirus Covid-19
- Decreto Supremo 4206: Decreto Reglamentario a Ley 1294.
- Decreto Supremo 4218: Teletrabajo.

- Decreto Supremo 4229: Ampliación de la cuarentena y el establecimiento de la cuarentena condicionada y dinámica.
- Decreto Supremo 4245: Flexibilización de la cuarentena.
- Decreto Supremo 4249: Prorroga del pago de impuestos IUE.
- Decreto Supremo 4270: Destino de los recursos de Fideicomiso y financiamiento para las PYMES.
- Decreto Supremo 4272: Programa Nacional de Reactivación.
- Resolución Ministerial MDPyEP N° 0085/2020: Ampliación de la vigencia de las Autorizaciones Previas de Importación.
- Resolución Ministerial 159: Reglamentación del programa especial al apoyo a la Micro, Pequeña y Mediana Empresa.
- Resoluciones Ministeriales 159 y 160: Planes de Apoyo.
- Resolución Ministerial 160: Plan de Emergencia de apoyo al Empleo y Estabilidad Laboral.
- Resolución Ministerial 232/20: Presentación de planillas de sueldos, salarios y accidentes laborales.
- Resolución Ministerial 233/20: Regulación de Horarios y Jornada Laboral.
- Resolución Normativa de Directorio N° 102000000011 R-0011-01: Abrogación del Sistema de Facturación Electrónica.
- Normativa Financiera: Pago de créditos a Bancos.
- Carta Circular de ASFI 2785/2020: Diferimiento de Amortizaciones de Crédito.
- Carta circular de ASFI 2598/2020: Medidas financieras por emergencia sanitaria nacional.

3.2.2. Factor Económico

Debido a la caída en el precio de los hidrocarburos en el mercado internacional y el impacto que genera la pandemia del coronavirus, la economía boliviana sufrirá una contracción de 3,4% para este 2020, según el informe “La economía en los tiempos del Covid-19” del Banco Mundial.

Si esta proyección se cumple será la más negativa de los últimos 34 años ya que la última vez que se registró una caída por debajo del cero fue en 1986, cuando el Producto Interno Bruto (PIB) descendió un 2,5 %.

En los años posteriores, el PIB siempre registró cifras positivas, incluso mínimas, por encima de cero. El nivel más bajo de crecimiento fue registrado en 1990 cuando el país logró apenas un 0,4 %.

En contraste, el nivel más alto se obtuvo en 2013 con el auge en el precio de las materias primas: exportación de hidrocarburos y minerales, con un 6,7 % de crecimiento interno.

Con la caída de la economía boliviana, aumentará la pobreza y la desigualdad por lo cual el Banco Mundial sugiere al Gobierno boliviano “amortiguar los efectos de la crisis a través de medidas de alivio a corto plazo”.

Una vez que pase la emergencia sanitaria del Covid-19, la entidad internacional también señala la importancia de “mejorar la calidad del gasto para una consolidación fiscal de calidad e implementar reformas para reactivar la inversión privada, crear empleos formales y de calidad, y proteger de manera sostenible a los segmentos vulnerables de la población”.

Entre las medidas económicas que asumió hasta ahora el Gobierno para enfrentar los efectos económicos y sociales de la pandemia del coronavirus están la inyección de 3.476 millones de bolivianos a la economía con la compra de bonos de las Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP) y el préstamo de “emergencia sanitaria” de mil millones de dólares (siete mil millones en bolivianos) que emitió el Banco Central de Bolivia a finales de marzo.

El objetivo del Gobierno es inyectar recursos al mercado interno con la dotación de bonos a los sectores sociales más vulnerables, además de garantizar la liquidez del sistema financiero.

Sin embargo, para muchos expertos, las medidas asumidas por la emergencia sanitaria no son las suficientes para la estabilidad de la economía boliviana y han advertido de las duras consecuencias para el país de una caída del PIB para este año.

Las organizaciones empresariales del país han pedido a la presidenta Jeanine Añez analizar más opciones de auxilio en el ámbito tributario, laboral y financiero ya que muchas empresas se han planteado despidos durante la crisis.

En 2019, la economía del país creció en un 2,2 %, según un reciente reporte del Instituto Nacional de Estadística.

El Banco Mundial calculó para este año una caída del 4,6 % del PIB de los países de América Latina y el Caribe debido a la crisis sanitaria que provoca una menor demanda de los principales consumidores de materia prima como China y los países del G7.

Además de esos factores, el ente financiero señala la existencia de tensiones sociales y la caída de precios del petróleo.

a) Crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB)

El año 2017, Bolivia registró el descenso de su Producto Interno Bruto (PIB) del 4,2 respecto a similar periodo de 2016.

GRAFICO 2

BOLIVIA: TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB), 2004-2017



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

El Producto Interno Bruto (PIB) de Bolivia registró una variación positiva de 4,20%, durante el período acumulado entre enero y diciembre de 2017, con respecto a igual periodo del año anterior, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Las actividades económicas que destacan por su crecimiento el año pasado fueron: agricultura, pecuaria, silvicultura, caza y pesca (7,60%); transporte, almacenamiento y comunicaciones (5,21%) y comercio (5,09%). La única actividad que registró variación negativa fue extracción de minas y canteras (0,61%).

Las actividades que presentaron mayor incidencia en el crecimiento del PIB fueron la agricultura, silvicultura, caza y pesca (0,89%), establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas (0,60%) y las industrias manufactureras (0,54%). La actividad que registró incidencia negativa fue la extracción de minas y canteras (0,07%).

Con relación a la participación de las Actividades Económicas en el PIB, los servicios de la administración pública registraron la mayor participación, con un 15,41%, seguida de agricultura, silvicultura, caza y pesca con un 11,59% e industrias manufactureras con un 10,49%.

Por Tipo de Gasto, el crecimiento de los distintos componentes del PIB en 2017 registró los siguientes resultados con relación a 2016: el gasto de consumo final de la administración pública creció en 4,94%; el gasto de consumo final de los hogares en 4,73%; y la formación bruta de capital fijo en 11,77%. El componente del gasto que registró variación negativa fue exportaciones de bienes y servicios en 4,97%.

b) precio del petróleo

El precio del crudo WTI desde el pasado mes de octubre 2017 muestra un comportamiento creciente, al mes julio 2018 se ha incrementado más del 30% superando algunos días los US\$ 70 por barril, impulsado por el crecimiento de la demanda mundial y por las decisiones de la OPEP junto a otros países de recortar la producción, incluye también, las sanciones contra Irán por parte de los EE.UU., que pone presión sobre otros

países para dejar de importar su crudo; se considera incluso el crecimiento de la producción estadounidense del petróleo no convencional.

Los aumentos de precios, son buenas noticias para nuestra economía, en vista que en la actualidad, el costo de exportación del gas boliviano está indexado a una canasta de fuel oil que, a su vez, tiene una correlación directa con el precio internacional del petróleo (WTI); esto quiere decir, a mayores precios del petróleo, mayores ingresos por el gas.

El incremento en precios tiene efectos directos positivos en el crecimiento de la economía, por el aumento en el valor de la producción; mejora los términos de intercambio contribuyendo al aumento de las exportaciones, mejora en el resultado en cuenta corriente y su consecuencia acumulación de reservas internacionales; por otra parte, las arcas del sector público reciben un estímulo, ayudando a reponer o mejorar sus presupuestos. Pero, también tiene un lado negativo; este tiene que ver con la erogación de mayores recursos para la subvención de los hidrocarburos importados (diésel y gasolinas). Los efectos indirectos tendrán relación con el destino final del incremento de la renta petrolera.

El mayor beneficiario por este ajuste es el sector público (Gobernaciones, Municipios, Fondo Indígena y TGN), favorecido por transferencias de impuestos y de regalías. Al mes de junio de 2018, sus ingresos por estos conceptos se vieron incrementados en 30%, comparando con la gestión 2017, pero aún muy por debajo de los ingresos extraordinarios percibidos en la gestión 2013, que representó cerca de tres veces más de lo actual, originados por los precios más allá de los US\$ 105 por barril promedio mensual.

Consideramos que es el momento de aprender las lecciones recibidas con la caída de los precios de hace cinco años atrás, que se notaron con una drástica reducción de ingresos de los beneficiarios de la renta petrolera. No se debe cometer el error de exagerar en el gasto público, financiándolo con ingresos transitorios no garantizados, pues no se sabe qué tan sostenibles pueden ser estos precios, siempre hay riesgos; los mismos son muy volátiles. Esto expresa que existen cambios bruscos en su variación, considerando adicionalmente la incertidumbre en los niveles de producción.

Existen buenas prácticas internacionales para el manejo de estos recursos, a través de la creación de “fondos de estabilización” en el proceso presupuestario; casos como Chile

y Colombia con el cobre y el café son ejemplos útiles; constituyen mecanismos adoptados para solucionar los problemas que se enfrentan cuando sus ingresos depende en gran medida de los recursos provenientes de la venta de recursos naturales. Este mecanismo sirve para administrar los ingresos extraordinarios y para su inversión conforme a principios prudentes.

Hay dos razones principales por las cuales es importante tener este mecanismo: i) Crear un fondo de ahorro que puede ser utilizado cuando los ingresos por los recursos no recuperables tengan problemas de precios o producción y; ii) Al eliminar la vulnerabilidad de la economía, provocada por la fluctuación de los mercados internacionales, se suaviza el impacto negativo en el gasto público y, al mismo tiempo, ayuda a planear el gasto a futuro.

La elevación del petróleo tendrá efectos positivos en la economía nacional, originando mayores fuentes de trabajo y en consecuencia, mayores ingresos para los individuos. La empresa ante tal situación podría verse favorecida experimentando un crecimiento en sus ventas.

C) Inflación

Entre el 2009 y 2017, la variación de precios mostró un comportamiento decreciente y se continuó ejecutando medidas a nivel nacional para el control de la inflación, como ferias del “Precio y Peso Justo” que reúnen a productores de diferentes zonas del país para la venta directa de alimentos.

En el 2017, la variación de precios del IPC reflejó un comportamiento estable, registrando una cifra de 2,71% menor a la proyectada en el Programa Fiscal Financiero.

TABLA N° 2
INFLACIÓN 2010 - 2019

31 Diciembre 2019	-1.54%	1.47%	1.47%
31 Diciembre 2018	0.35%	1.51%	1.51%
31 Diciembre 2017	0.34%	2.71%	2.71%
31 Diciembre 2016	0.29%	4.00%	4.00%

*Fuente: Banco
Central de Bolivia*

a) Salario mínimo El salario mínimo nacional en Bolivia en la actualidad es de 2.060	31 Diciembre 2015	0.17%	2.95%	2.95%
	31 Diciembre 2014	0.84%	5.19%	5.19%
	31 Diciembre 2013	0.08%	6.48%	6.48%
	31 Diciembre 2012	0.53%	4.54%	4.54%
	31 Diciembre 2011	0.49%	6.90%	6.90%
	31 Diciembre 2010	1.76%	7.18%	7.18%

bolivianos y fue establecido oficialmente por Decreto Supremo el 1 de mayo del 2018 en homenaje al Día del Trabajo. Este se fija cada año, podemos definir como la cantidad mínima de dinero que se debe pagar mensualmente a un trabajador por una labor determinada.

El año pasado 2017 el salario mínimo nacional en Bolivia era de 2.000 bolivianos y fue establecido por Decreto Supremo 3161 del 1 de mayo del 2017

El año 2016 fue de 1.805 bolivianos se estableció mediante D.S. 2748 del 1 de mayo del 2016 en homenaje a los trabajadores del país. El 2015 el salario mínimo nacional se estableció en 1656 bolivianos por Decreto Supremo 2346 del primero de mayo del 2015 en homenaje al día del trabajador.

GRÁFICO N° 3

SALARIO MÍNIMO NACIONAL EN BOLIVIA



Fuente: INE

Si recordamos el salario básico en el año 2000 era de 355 bolivianos, el mínimo que se debería a cada trabajador por cumplir con sus actividades laborales. Según la información del Instituto Nacional de Estadística precisa que en 2001 el salario mínimo se incrementó en 12,7%, llegó a 400 bolivianos y para el 2002 incrementó un 7,5%.

En 2003 el haber básico tuvo un aumento mínimo el 2.3% llegó a 440 bolivianos y se mantuvo por tres años hasta el 2005, en el 2006 durante el primer año de gobierno del presidente Evo Morales, fue incrementado en un 13,6%, y llegó a los 500 bolivianos.

Desde entonces, el incremento al mínimo fue sostenido el año 2011, se aplicó una subida del 20%, que lo elevó a los 815 bolivianos; el año 2012 aumento un 22.64%, el más alto del Gobierno de Morales, llegando a 1.000 bolivianos; desde este año hasta el 2014 se mantuvo un incremento del 20%, el 2013 a Bs 1.200, el 2014 a Bs 1.440.

En la actualidad el salario mínimo nacional es 2.060 bolivianos fue establecido por el Decreto Supremo el 1 de mayo del 2018.

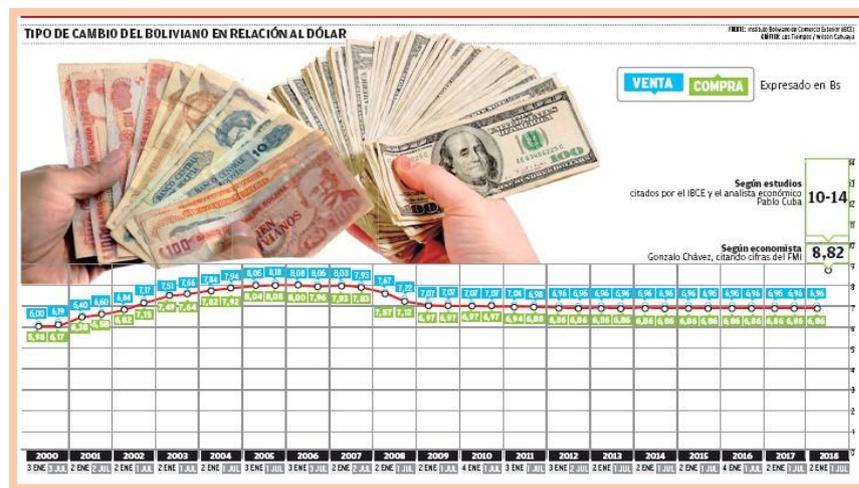
Si bien esto favorece al sector asalariado, para el sector empresarial representa una amenaza para muchas fuentes de empleos, ocasionando mayores costos laborales que puedan repercutir en un desincentivo de la contratación de personas y que muchas micro y pequeñas empresas se declaren en quiebra o en muchos casos cerrar definitivamente, además que resta la competitividad de las empresas.

El incremento del salario mínimo tiene un leve impacto en la empresa ya que muchas personas que perciben cada año más ingresos tienen la posibilidad de mayor capacidad de adquirir servicios.

b) Tipo de cambio

GRÁFICO N° 4

TIPO DE CAMBIO EN BOLIVIA EN RELACIÓN AL DÓLAR



El tipo de cambio de la divisa estadounidense está congelado desde 2011 en 6,96 bolivianos para la compra, una medida que según algunos economistas, a partir de la experiencia de Argentina, debería ser revisada y pensarse en una devaluación gradual.

La crisis argentina y la devaluación obligada de su moneda nacional ponen en guardia a economistas bolivianos, que recomiendan, entre otras medidas, comenzar a pensar en flexibilizar de a poco el tipo de cambio. En términos sencillos: comenzar a pensar en devaluar el boliviano con relación al dólar, antes de que se convierta en una burbuja que reviente de golpe.

A esa conclusión llegan, con diferencias de matices, los economistas Gonzalo Chávez, Gary Rodríguez y Pablo Cuba, entrevistados por este medio. Alberto Bonadona, también economista, advierte que aún no hay que apresurarse con la devaluación, aunque sí pensar en eso a largo plazo. Del otro lado, el presidente del Banco Central de Bolivia (BCB), Pablo Ramos, descartó hace unos días, una vez más, modificar el tipo de cambio para “evitar procesos inflacionarios”.

Mantener el precio de compra (6,96) y venta (6,86) del dólar, desde 2011, es una medida que benefició de gran manera al consumidor del mercado interno, pero perjudicó al sector productivo y exportador del país, coinciden los economistas.

Citando cifras de un estudio del Fondo Monetario Internacional (FMI), el economista Gonzalo Chávez indica que la moneda nacional está actualmente sobrevaluada en un 26 por ciento. “Si esa estimación es correcta, actualmente el dólar debería costar 8,82 bolivianos”, dijo.

El gerente del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez, lamenta que mantener los precios del dólar sea una medida para contener una inflación y no un instrumento para el desarrollo económico del país. “El tipo de cambio en Bolivia es antiinflacionario y moverlo no está en la agenda del Gobierno porque podría despertar expectativa en las personas. Tocar el tipo de cambio a estas alturas sería algo completamente delicado”.

Asimismo, Rodríguez recalca que un dólar barato hace que la producción extranjera compita en desigualdad de condiciones con la boliviana, en perjuicio del sector exportador y en beneficio del consumidor.

c) Crecimiento del sector

El sector de los eventos, en sus inicios, no estaba muy bien reconocido y para muchos no era una profesión seria. Sin embargo, actualmente, es un sector bastante interesante y donde se requiere una alta profesionalidad y calidad. Muchas empresas invierten una parte importante de su presupuesto en organizar eventos, ya que la competencia aumenta por momentos y, de hecho, los eventos incrementan la credibilidad y la imagen de la empresa debido a que cada uno es distinto, se buscan nuevos caminos por donde guiar a los clientes.

d) Tasa de desempleo

Ante las fuertes medidas restrictivas en el país el Fondo Monetario Internacional (FMI) prevé que este año el desempleo en Bolivia alcanzará a un 8% de la población, un incremento respecto a la tasa de 4% registrada en 2019.

Muchos sectores se han visto afectados, sobre todo el sector informal, este representa aproximadamente el 63,2% a efecto de esto se ha visto muchos comerciantes que se

dedican a la venta de insumos de limpieza o de alimentos, pues prácticamente solo este sector representa una demanda significativa.

Los actos culturales, reuniones sociales, deporte, turismo, transporte han quedado parados, incrementando notablemente la crisis económica y el desempleo, algo que no se había visto en años.

Por parte del gobierno de facto se ha anunciado la creación de un plan de empleo masivo que se implementará desde junio y que beneficiaría aproximadamente a 600.000 personas.

Proyecciones para el 2020

- ✓ Antes de que la pandemia azotara al país el Gobierno transitorio de Jeanine Añez había disminuido al 3,5% la previsión de crecimiento económico, respecto al 4,26 que figura en el Presupuesto General del Estado (PGE) heredado de la gestión del Movimiento Al Socialismo (MAS).
- ✓ Sin embargo, tras la crisis mundial las proyecciones han cambiado drásticamente y según el FMI la Economía de Bolivia se contraerá 2,9% en el presente año 2020, pero se recuperará en 2021 y crecerá en la misma proporción, es decir, un 2,9%, según la última proyección del Fondo Monetario Internacional (FMI).

3.2.3. Factor Social

En años anteriores el Gobierno de Bolivia ha destinado grandes cantidades de recursos al gasto social, especialmente en forma de transferencias de efectivo dirigidas a sectores vulnerables de la población. Los tres programas de transferencia más importantes son **Juancito Pinto**, un subsidio destinado a familias con niños diseñado para incentivar la asistencia escolar de los menores; **Juana Azurduy**, que otorga fondos a nuevas madres sin seguro como un incentivo para que busquen atención médica durante y después de sus embarazos, a fin de reducir la mortalidad materna e infantil; y **Renta Dignidad**, que proporciona subsidios para personas mayores de 60 años.

Estos programas de transferencia de efectivo se traducen en un incremento de los gastos de los consumidores y una reducción sostenida de la pobreza extrema. En 2018, 5.8 millones de bolivianos —el 51.8% de la población— recibió una transferencia directa de efectivo por parte del Gobierno.

Aun en la actualidad el Gobierno ha implementado medidas que ayudaran a los bolivianos a atravesar las cuarentenas; como los bonos familia, canasta familiar y el bono universal de 500 Bs. cuyo fin es ayudar a la economía de Bolivia tras la pandemia que se atraviesa.

Cabe recordar que desde que se decretó la cuarentena Nacional. El Ministerio de Educación suspendió las actividades escolares presenciales debido a la emergencia por el coronavirus y “aconsejó” a los centros educativos que cuenten con medios virtuales de aprendizaje el cual queda restringido el transporte escolar a los estudiantes para su protección por la situación que atraviesa nuestro país sobre esta pandemia.

3.2.4. Factor Tecnológico

La tecnología ha dejado de ser un lujo o privilegio en todo el mundo, su uso se ha convertido en un elemento fundamental en el ámbito personal y empresarial. En un mundo tan activo y globalizado, las empresas deben ser rápidas y eficientes con todos sus recursos, la tecnología ha llegado para resolver los problemas y eliminar las barreras de las organizaciones a través de sistemas innovadores y que son adaptables a las necesidades de cada una. Lo que antes tomaba semanas e incluso meses, hoy en día es posible terminar en unos pocos minutos y sin mayor esfuerzo ni complicación.

Los avances de la tecnología permiten que accedamos a dispositivos de seguridad con mayor facilidad que antes. Por supuesto, algo tan importante como la seguridad de los más pequeños tiene que estar entre nuestras prioridades. Es por ello que se debería exigir la instalación de sistemas de control y rastreo satelital GPS a las unidades de transporte escolar. ¿La razón? Estos son algunos de los beneficios de estos sistemas:

- Conocer exactamente en qué lugar se encuentra el vehículo que transporta a nuestros hijos en tiempo real.
- Acceso a la información a través de una plataforma en Internet, desde una computadora o el teléfono celular.
- Recibir alertas cuando se produzca un exceso de velocidad o el vehículo salga de las zonas de transporte usuales.
- Ver los lugares en donde el transporte realiza paradas y por cuánto tiempo.
- Conocer exactamente los movimientos del vehículo mientras está en servicio.

La tecnología puesta de nuestro lado es el mejor camino para cuidar la seguridad de los niños en todo momento. Es algo que debe ser parte de los servicios ofrecidos por las escuelas. Depende de nosotros hacerlo realidad.

3.2.5. Factor Ambiental

El desarrollo tecnológico, la industria, el incremento de vehículos, ha estado relacionado con los problemas ambientales a nivel mundial como la contaminación del agua, suelo y aire, entre otros; sin embargo, en especial la contaminación del aire se ha convertido en un problema local, regional y global, ya que constituye un riesgo medioambiental para la salud humana.

La dimensión ambiental procura minimizar el impacto negativo en la sociedad a través de la gestión ambiental, reducción de desperdicios, eficiente en el uso de materiales, manejo adecuado de desechos en el transcurso del recorrido hacia sus escuelas para la disminución de su impacto.

Es por esto que resulta importante que los choferes tengan conocimiento de las regulaciones ambientales vigentes siguiendo la Ley N° 1333 LEY DEL MEDIO AMBIENTE PROMULGADA (27 de abril de 1992). Por tanto, el GAMER debe tener conciencia acerca del cuidado del medio ambiente, para no infringir con las normas legales en cuanto a responsabilidad social y ambiental

- **LEY N°1333 LEY DEL MEDIO AMBIENTE- BOLIVIA**

En esta reglamentación de la ley N° 1333 del medio ambiente en Bolivia, nos indica que es deber de todas las personas naturales o colectivas que desarrollen actividades susceptibles de degradar el medio ambiente, tomar las medidas preventivas correspondientes, informar a la autoridad competente y a los posibles afectados, con fin de evitar daños a la salud de la población, el medio ambiente y los bienes, por lo tanto deben cumplir algunos reglamentos obligaciones entre ellos se encuentran: Reglamento general de gestión ambiental, Reglamento en materia de contaminación hídrica, Reglamento para actividad con sustancias peligrosas, reglamento de gestión de residuos sólidos, Reglamento de prevención y control ambiental, todo esto con el fin de mejorar la calidad de vida de la población.

CAPITULO IV

MÉTODO DELPHI

4. Metodología de investigación

4.1 Aplicación del Método Delphi

El método Delphi se engloba dentro de los métodos de prospectiva, que estudian el futuro, en lo que se refiere a la evolución de los factores del entorno tecno-socio-económico y sus interacciones.

El primer estudio de Delphi fue realizado en 1950 por la Rand Corporation para la fuerza aérea de Estados Unidos, y se le dio el nombre de Proyecto Delphi. Su objetivo era la aplicación de la opinión de expertos a la selección de un sistema industrial norteamericano óptimo y la estimación del número de bombas requeridas para reducir la producción de municiones hasta un cierto monto

4.2 Fases del Método Delphi

4.2.1 Selección de expertos

Esta fase presenta dos dimensiones:

- Dimensión cualitativa: el cuestionario está dirigido a los choferes del Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos.
- Dimensión Cuantitativa: de los 16 choferes solo logramos realizar el cuestionario a 4 de ellos en forma virtual.

4.2.2 Elaboración y lanzamiento de los cuestionarios:

IMAGEN N°2

Cuestionario

la siguiente encuesta hace referencia al servicio de transporte escolar en el Municipio de Entre Ríos Provincia O'connor .

Responder con total sinceridad a las preguntas planteadas ya que servira para mi proyecto de investigacion de profesionalizacion "DISEÑO DE UN REGLAMENTO INTERNO PARA MEJORAR LA ORGANIZACION DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE ESCOLAR DEL GOBIERNO AUTONOMO MUNICIPAL DE ENTRE RIOS PROVINCIA O'CONNOR. De la Carrera de Administracion de Empresas de la UAJMS

NOMBRE COMPLETO

Tu respuesta _____

ZONA DE RESIDENCIA ACTUAL

Tu respuesta _____

1. Usted al momento de ser adjudicado como proveedor del transporte escolar del GAMER (Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos) se le elabora un contrato o una orden de servicio?

Si

No

2. Usted como conductor del transporte escolar GAMER esta de acuerdo con los terminos de referencia sobre las obligaciones que debe de cumplir?

Si

No

3. Tiene conocimiento si existe un "Reglamento Interno" de transporte escolar en el GAMER?

Si

No

Porque.....

4. Con cuales de los tres documentos cuenta usted al momento de adjudicarse?

Registro Unico del Automotor (RUA)

Carnet de propiedad

Boleta de pago de la ultima gestion

5. Como proveedor de transporte escolar del GAMER que necesidades les hace falta dentro del servicio que usted presenta?

Material de bioseguridad

Salidas de rutas a hora

Mantenimiento de caminos

6. Como proveedor del transporte escolar tiene conocimiento que no debe admitir en el vehiculo personas que no sean eadudiantes ?

Acuerdo

Desacuerdo

7. Como conductor de un determinado tramo de servicio de transporte escolar esta de acuerdo con el tramo que se fijaron dentro del GAMER?

Si

No

Porque.....

4.2.3 Explotación de resultados:

PREGUNTA N°1

1. ¿Usted al momento de ser adjudicado como proveedor del transporte escolar del GAMER (gobierno autónomo municipal de entre ríos) se le elabora un contrato o una orden de servicio?

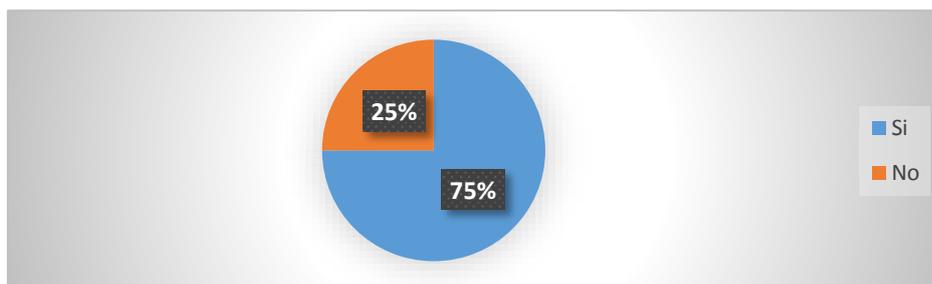
TABLA N°3
MOMENTO DE SER ADJUDICADO EN GAMER

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
-----------	------------	------------

SI	3	75 %
NO	1	25%
TOTAL	4	100%

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRAFICO N°5
MOMENTO DE SER ADJUDICADO EN GAMER



Según los resultados obtenidos en el cuestionario realizado un 75% del personal que realiza el servicio público si cuenta con una orden de servicio o contrato al momento de ser adjudicado y un 25% al ser nuevo al prestar su servicio no tiene conocimiento sobre la forma de contratación.

Análisis científico

De este panel se pudo evidenciar que es importante un contrato o una orden de servicio al momento de ser adjudicado para prestar dicho servicio en el Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos Provincia O'connor.

PREGUNTA N° 2

2.- ¿Usted como conductor del transporte escolar del GAMER está de acuerdo con los términos de referencia sobre las obligaciones que debe de cumplir?

TABLA N°4

ESTÁ DE ACUERDO CON LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA SOBRE LAS OBLIGACIONES QUE DEBE DE CUMPLIR

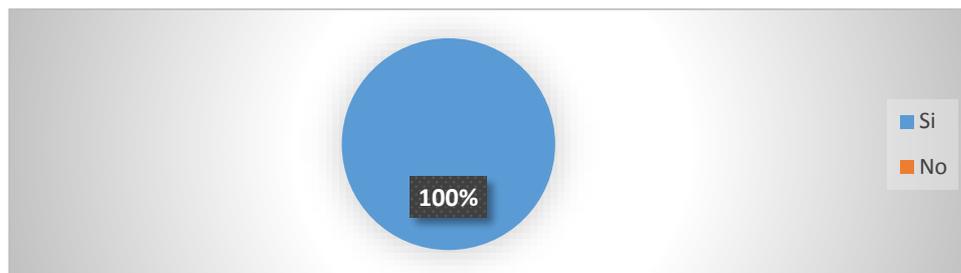
RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	100%
NO	0	0%

TOTAL	4	100%
--------------	---	------

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRÁFICO N°6

ESTÁ DE ACUERDO CON LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA SOBRE LAS OBLIGACIONES QUE DEBE DE CUMPLIR



De acuerdo a los resultados obtenidos el 100% tienen conocimiento sobre las obligaciones que deben de cumplir según el proceso de contratación que maneja el gobierno autónomo municipal de Entre Ríos.

Análisis científico

De este panel se pudo evidenciar que el personal adjudicado está de acuerdo con los términos de referencia sobre las obligaciones que deben cumplir para prestar un mejor servicio dentro de la institución.

PREGUNTA N° 3

3.- ¿Tiene conocimiento si existe un reglamento interno de transporte escolar en el GAMER?

TABLA N° 5

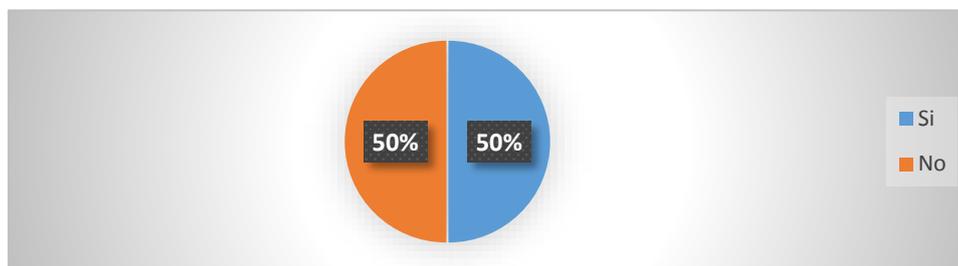
CONOCIMIENTO SI EXISTE UN REGLAMENTO INTERNO

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	50%
NO	2	50%
TOTAL	4	100%

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRÁFICO N°7

CONOCIMIENTO SI EXISTE UN REGLAMENTO INTERNO



De acuerdo a los resultados del cuestionario realizado se puede observar que el 50% del personal contratado tiene conocimiento sobre la existencia de un reglamento y un 50 % no tiene conocimiento de la existencia de dicho reglamento.

Análisis científico

De este panel se pudo evidenciar que la mitad del personal adjudicado están confundiendo un reglamento interno con un proceso de contratación, que hoy en día maneja la institución para la contratación, en realidad no existe dicho reglamento interno dentro del servicio del transporte escolar en el gobierno autónomo municipal de Entre Ríos.

PREGUNTA N°4

4.- ¿Con cuáles de los tres documentos cuenta usted al momento de adjudicarse?

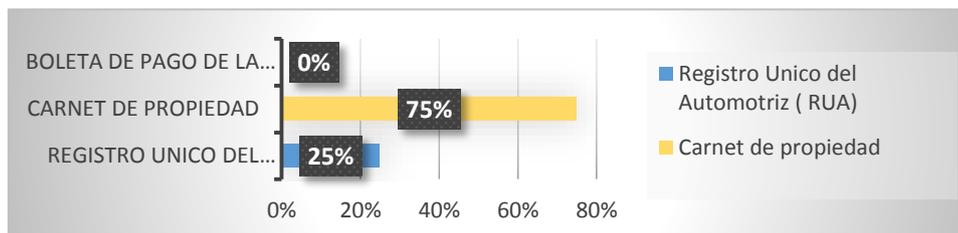
TABLA N°6
CON CUAL DOCUMENTO CUANTA AL ADJUDICARSE

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Registro Único del Automotriz (RUA)	0	0%
Carnet de propiedad	3	75%
Boleta de pago de la última gestión	1	25%
TOTAL	4	100%

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRÁFICO N°8

CON CUAL DOCUMENTO CUANTA AL ADJUDICARSE



Como resultado del cuestionario se pudo observar que el 75% de las personas, cuentan con el carnet de propiedad al momento de ser adjudicada y el 25% cuentan con el RUA

Análisis científico

En este panel se pudo evidenciar que la mayoría de las personas cuentan con el carnet de propiedad al momento de ser adjudicada ya que este es un documento importante donde demuestra que el vehículo es de su propiedad para prestar el servicio.

PREGUNTA N°5

5.-Como proveedor de transporte escolar del GAMER que necesidades les hace falta dentro del servicio que usted presenta.

TABLA N°7

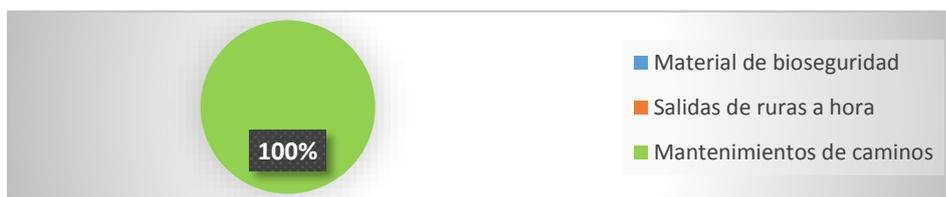
NECESIDADES QUE LE HACE FALTA DENTRO DEL SERVICIO QUE USTED PRESENTA.

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Material de bioseguridad	0	0%
Salidas de rutas a hora	0	0%
Mantenimiento de caminos	4	100%
TOTAL	4	100%

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRÁFICO N° 9

NECESIDADES QUE LE HACE FALTA DENTRO DEL SERVICIO QUE USTED PRESENTA.



Como se puede observar el 100% de las personas que realizaron el cuestionario vieron por conveniente la necesidad sobre la falta del mantenimiento de caminos

Análisis científico

En este panel se llegó a la conclusión que la necesidad más importante que tiene el personal es sobre los mantenimientos de caminos ya que en la actualidad se encuentran en mal estado lo cual hace que sus vehículos se desmantelen.

PREGUNTA N°6

6.- ¿Como proveedor del transporte escolar tiene conocimiento que no debe admitir en el vehículo personas que no sean estudiantes?

TABLA N°8

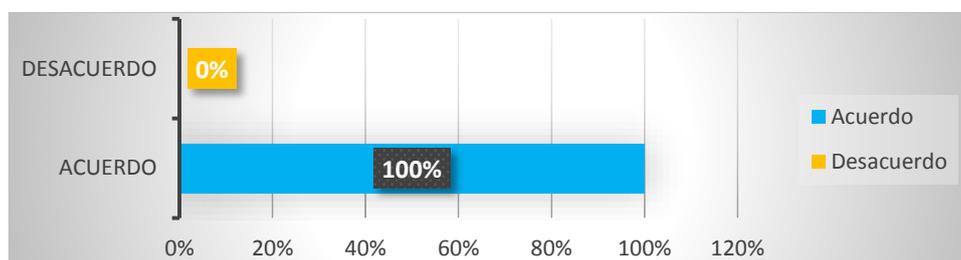
NO DEBE ADMITIR EN EL VEHÍCULO PERSONAS QUE NO SEAN ESTUDIANTES

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Acuerdo	4	100%
Desacuerdo	0	0%
TOTAL	4	100%

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRÁFICO N°10

NO DEBE ADMITIR EN EL VEHÍCULO PERSONAS QUE NO SEAN ESTUDIANTES



Del total de las personas que respondieron al cuestionario el 100% tiene conocimiento de que no pueden subir personas ajenas que no sean estudiantes al vehículo.

Análisis científico

En este panel se pudo observar que el personal contratado del transporte escolar no debe admitir en los vehículos personas que no sean estudiantes para seguridad de los beneficiarios.

PREGUNTA N°7

7.- ¿Como conductor de un determinado tramo de servicio de transporte escolar, está de acuerdo con el tramo que se fijaron dentro del GAMER?

TABLA N°9

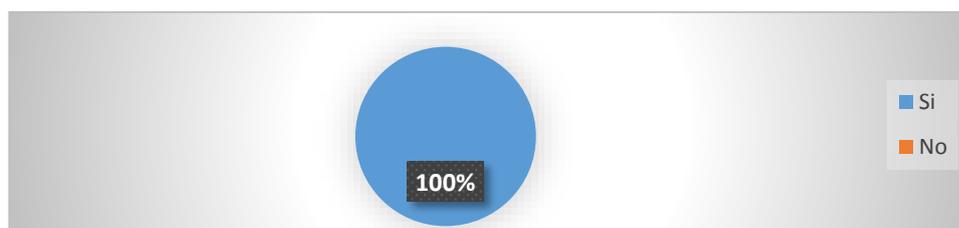
ESTA ACUERDO CON EL TRAMO QUE SE FIJARON DENTRO DEL GAMER

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	100%
NO	0	0%
TOTAL	4	100%

FUENTE: ELABORACION PROPIA

GRÁFICO N°11

ESTA ACUERDO CON EL TRAMO QUE SE FIJARON DENTRO DEL GAMER



Según los resultados obtenidos del cuestionario realizado, el 100% del personal contratado está de acuerdo con el tramo que se fijaron dentro del proceso de contratación de la institución.

Análisis científico

En este panel se pudo evidenciar que todo el personal contratado está de acuerdo con los tramos que se fijaron al momento de ser adjudicado para no tener problemas en el cruce de tramos, sin embargo existe algunas fallas en el estudio de los tramos porque según conocimiento existe cruce de tramos en diferentes comunidades.

CONCLUSIONES

Después de obtenido toda la información anteriormente expuesta, se presentan las siguientes conclusiones:

- Con la investigación realizada se demostró que la mayoría del personal contratado que presta su servicio en el transporte escolar, el 75% tiene conocimiento, que al momento de adjudicarse se le hace una orden de servicio o contrato. Esto se debe a que la institución no tiene un reglamento interno al cual se puedan basarse.
- Por otra parte, se pudo evidenciar que la mayoría del personal contratado sabe sobre las obligaciones que deben de cumplir con su trabajo realizado, pero también se pudo observar que falta un control más eficiente por parte del personal de contratación, donde así pueda hacer cumplir todas las obligaciones dentro del servicio que presenta.
- En la actualidad el principal requisito para la adjudicación que presenta el personal contratado es el carnet de propiedad ya que este documento demuestra que es propietario legítimo de dicho vehículo.
- Mediante el resultado obtenido sobre las necesidades que más hace falta al personal que prestan el servicio, es el mantenimiento de caminos, esto se debe a

que los tramos que recorren se encuentran en mal estado y eso hace que sus vehículos de deterioren.

- Mediante los resultados obtenidos sobre los tramos que se fijaron, el 100% del personal que prestan el servicio, están de acuerdo con los tramos que se realizan, sin embargo se pudo evidenciar que hay una mala coordinación interna del personal encargado que hacen los estudios para definir los tramos y así no haya el cruce de tramos que en algunas comunidades existe, lo cual la institución no tiene conocimiento de lo que sucede.

- Llegando a una conclusión general, se pudo evidenciar que el 50% del personal contratado, sabe que no existe un reglamento al cual se pueden sujetar, mientras que el restante no tiene conocimiento sobre que es un reglamento interno, para esto es muy importante, contar con un reglamento interno para el servicio del transporte escolar que sea de utilidad inmediata para tener un mejor control por parte del personal contratado, como así mismo de la misma institución.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

4. PROPUESTA

4.1 INTRODUCCIÓN

Después de haber obtenido información brindado por el Gobierno Autónomo Municipal de Entre Ríos Provincia O´connor “servicio del transporte escolar” de la unidad de la secretaría de desarrollo humano, se desplegará propuesta en el área del transporte.

La presente propuesta tiene como objetivo principal fortalecer al “servicio del transporte escolar”, en el área de organización, se pretende plantear un diseño de un reglamento interno los cuales estarán orientadas a dirigir adecuadamente sus operaciones, dando las instrucciones formales a cada uno de sus trabajadores mediante un documento escrito; permite sancionar disciplinariamente a quienes lo incumplen y contribuye al cumplimiento de las metas y objetivos de la institución.

Por último, se propone un reglamento interno que a continuación le mostraremos.

REGLAMENTO INTERNO DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE ESCOLAR PARA EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE ENTRE RÍOS PROVINCIA O´CONNOR

TÍTULO I

DEL TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 1.- (Transporte Escolar).- Se entiende por transporte escolar el traslado de alumnos y alumnas desde el lugar donde técnica y legalmente sea posible, hasta la Unidad Educativa y Colegio en el que están escolarizados.

El Transporte Escolar gestionado por el Gobierno Municipal de Entre Ríos, se realizará en vehículos autorizados y estará destinado a alumnos y alumnas que cursan enseñanzas de Nivel Inicial, Primaria, Secundaria Obligatoria en cualquier modalidad de escolarización.

En la legislación estatal vigente no existe la figura del Transporte Escolar como obligación o tarea de los Gobierno Municipales.

Art. 2.- (Beneficiarios del Transporte Escolar).- Tiene derecho a la gratuidad del transporte escolar:

El alumnado de Nivel Inicial, Primaria y Secundaria (Fiscal), escolarizado en el Colegio y/o Unidad Educativa público que le corresponda por adscripción, siempre que dicho Colegio esté ubicado en una comunidad distinta a la del domicilio familiar.

Se ha considerado como beneficiarios a los alumnos que recorren más de 2 kilómetros para poder llegar a sus unidades educativas.

Alumnos que tengan año de escolaridad o curso en su comunidad no podrán beneficiarse con el transporte escolar en otras unidades educativas.

Se priorizará el transporte escolar a las unidades educativas más cercanas a su comunidad

de origen.

No se permitirán rutas paralelas de una misma comunidad con destino a diferentes unidades educativas.

Solo podrán utilizar el Servicio de Transporte Escolar los estudiantes que estén inscritos en una Unidad Educativa, cuya lista será expedida por el profesor encargado de cada curso.

Art. 3.- (Organización del Servicio).- En los centros públicos, el servicio de transporte escolar se presta mediante:

Rutas de transporte escolar contratadas directamente por el Gobierno Municipal de Entre Ríos y consensuada con cada uno de los Directorios Locales del Transporte Escolar

El Gobierno Municipal de Entre Ríos, entidad Contratante del Servicio de Transporte Escolar, no garantiza recoger ni dejar a los estudiantes en las puertas de sus casas (no presta el servicio puerta a puerta). La asignación de rutas y paraderos se organizará procurando los mayores niveles de comodidad y seguridad para los estudiantes, como también un óptimo servicio.

Art. 4.- (Comité Municipal del Transporte Escolar).- Para poder velar por la correcta manera de implementación del Servicio Municipal del Transporte Escolar, se deberá, al inicio del Año Escolar conformar el Comité Municipal del Transporte Escolar, como instancia propositiva, consultiva y fiscalizadora de las políticas y acciones en beneficio del mejoramiento de este servicio.

El Comité estará conformado por representantes del Gobierno Municipal de Entre Ríos, representantes de instituciones educativas, y de la sociedad civil, que estén relacionadas directamente con actividades educativas en la jurisdicción del Gobierno Municipal de Entre Ríos; tales como El Alcalde municipal, El Director Distrital, el Administrador del Servicio de Transporte Escolar, un Representante del Comité de Vigilancia, el Presidente

de la Junta Escolar, un Representante de los Padres de Familia, etc.

Este Comité, estará constituido por: el Presidente, el Primer Vicepresidente, el Segundo Vicepresidente, el Secretario General y los Vocales y se renovara cada dos años.

Art. 5.- (Atribuciones del Comité Municipal del Transporte Escolar).- Este Comité tendrá las siguientes atribuciones:

- Identificar las necesidades de los estudiantes para la formulación de políticas, planes y programas a ser considerados, para el correcto desarrollo e implementación del Servicio de Transporte Escolar.
- Gestionar asistencia técnica y financiera de instituciones nacionales e internacionales para mejorar el Servicio de Transporte Escolar.
- Elaborar el Presupuesto para la ejecución de las políticas de funcionamiento y presentarlo al H. Concejo Municipal para su aprobación.
- Llevar un registro, de los beneficiarios a nivel municipal del Servicio de Transporte Escolar.

Art. 6.- (Directorios Locales del Transporte Escolar).- Los Directorios Locales del Transporte Escolar, se conformarán en cada Comunidad, donde exista alguna Unidad Educativa, estarán conformados por El Director de la Unidad Educativa, un Representante de los Padres de Familia, un representante de la OTB, y representantes de la Sociedad Civil.

Art. 7.- (Atribuciones de los Directorios Locales del Transporte Escolar).- La labor de los Directorios Locales del Transporte Escolar serán las siguientes:

- Realizar el seguimiento y acompañamiento del Transporte Escolar dentro de su jurisdicción.
- Fiscalizar el desenvolvimiento del Servicio del Transporte Escolar en lo concerniente a la Jurisdicción de su Unidad Educativa.

- Velar por la correcta aplicación y funcionamiento del Servicio de Transporte Escolar dentro de la jurisdicción de su Unidad Educativa.
- Llevar un registro del número de beneficiarios del Servicio de Transporte Escolar, dentro de la jurisdicción de su Unidad Educativa.
- Elevar un informe mensual sobre el Servicio Prestado dentro de su jurisdicción, con las observaciones que existan, para cancelación a la empresa contratada para la Prestación del Servicio.

Art. 8.- (Administrador del Servicio de Transporte Escolar).- El Gobierno Municipal de Entre Ríos, deberá contratar los servicios de un Profesional de preferencia licenciado en Ciencias Económicas y Financieras, para que sea el encargado de administrar y llevar adelante la Implementación del Servicio del Transporte Escolar; esta persona tendrá las siguientes obligaciones:

- Elevar informes mensuales o especiales sobre la calidad del servicio y la atención; proponiendo recomendaciones, para mejorar el servicio o solicitando siendo el caso, rescisión de contrato.
- Llevar un control diario del Servicio de Transporte Escolar.
- Fiscalizar y Controlar que los contratistas prestadores del Servicio y los usuarios cumplan con los artículos y requisitos estipulados en el presente reglamento.
- Proponer el establecimiento de partidas presupuestarias dentro del POA del Municipio, para la ejecución de las políticas municipales del Servicio de Transporte Escolar.
- Ser el responsable directo de la administración y fiscalización del Servicio de Transporte Escolar.
- Centralizar los informes y observaciones de los Directorio Locales.
- Aprobar la Cancelación Mensual a los Contratistas, por la prestación del Servicio de Transporte Escolar.
- Exigir al Contratista la entrega de kardex de cada uno de los Conductores o Chóferes que realizar el Servicio.

TÍTULO II

DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD EN RELACIÓN A LOS TRANSPORTISTAS

Art. 9.- (Autorizaciones).- Para la realización del servicio de transporte escolar es requisito imprescindible que los vehículos contratados hayan superado favorablemente la inspección técnica de vehículos. (Realizada por el Gobierno Municipal de Entre Ríos).

Todos los contratistas que opten a la contratación del servicio de transporte escolar han de cumplir las características técnicas, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar.

Para evitar que el servicio se interrumpa por razones mecánicas, los contratistas que realizan el servicio de transporte dispondrán de vehículos suplentes de características similares a las del vehículo titular que deberán reunir las condiciones técnicas y administrativas reglamentarias.

Con carácter general, todo conductor, únicamente podrá conducir vehículos que correspondan a la categoría del brevet o la licencia que posee.

El conductor de vehículos que cometa actos contra la moral, será sancionado con la resolución de su contrato sin derecho a reclamo judicial o extrajudicial, sin perjuicio de remitirse obrados al Ministerio Público.

Art. 10. (Seguros).- Además del SOAT (Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito), los contratistas que realizan el servicio de transporte escolar, han de suscribir un seguro que cubra la responsabilidad civil ilimitada por daños que pudieran sufrir los ocupantes de los vehículos.

Además, la Empresa Contratista, deberá presentar una garantía, Ya sea Póliza de Seguro o Boleta Bancaria, la cual podrá ser ejecutada por incumplimiento del contrato, o

cualquiera de las estipulaciones el presente reglamento.

Art. 11. (Conductores).-

Los conductores de vehículos que realizan transporte escolar obligatoriamente estarán en posesión del permiso de conducción (brevet) ordinario en vigor de la clase que en cada caso corresponda.

a) Está prohibido conducir vehículos motorizados sin el respectivo brevet o licencia o estando este documento caduco o cancelado.

b) Es igualmente prohibido ceder el brevet o la licencia a terceras personas o permitir la conducción a personas que no estén legalmente autorizadas para hacerlo.

c) Todo conductor de vehículo motorizado para conducir, llevará consigo obligatoriamente su brevet, licencia o autorización y al requerido por la autoridad o por el contratante, acreditará su identidad y exhibirá los documentos que lo habiliten para conducir.

d) Ningún propietario, entidad pública o privada o persona particular, que sea contratista del Servicio de Transporte Escolar, podrá celebrar contratos de trabajo que impliquen la conducción de vehículos motorizados con personas que no posean brevet o licencia.

e) Cada conductor deberá presentar al Contratista un kardex en el cual deberán obligadamente contener los siguientes documentos: Fotocopia de su Brevet, fotocopia legalizada de su CI, Certificado de Buena Conducta emitido por la Policía Nacional y Certificado de no haber tenido antecedentes judiciales emitido por el REJAP; el Contratista deberá remitir estos documentos al Administrador del Transporte Escolar.

TÍTULO III

DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD EN RELACIÓN CON EL VEHÍCULO

Art. 12 (Antigüedad).- A partir de la presente gestión el modelo de los vehículos que prestaran este servicio no podrán superar, al iniciarse la gestión escolar, la antigüedad de veinticinco años. Pero deberán estar en perfectas condiciones mecánicas.

Art. 13 (Prohibiciones de Carácter Obligatorio).- Los Conductores del Servicio de Transporte Escolar tienen las siguientes prohibiciones de carácter obligatorio:

- 1) Llevar mayor número de pasajeros que el permitido por el Directorio Local.
- 2) Cobrar una tarifa al alumnado.
- 3) Fumar, conversar o distraerse.
- 4) Consumir bebidas alcohólicas dentro del vehículo o durante los días que se realice el Servicio de Transporte Escolar.
- 5) Negarse a transportar estudiantes (escolares).
- 6) Admitir en el vehículo individuos en manifiesto estado de ebriedad, enfermos infecto-contagiosos, personas que ejerzan la mendicidad o cualquier clase de comercio.
- 7) Admitir pasajeros que lleven bultos, canastos o paquetes, que por su volumen o naturaleza, puedan ocasionar molestias a los demás pasajeros.

- 8) Permitir que los pasajeros vayan en el maletero o "colgados" del vehículo.
- 9) Entablar competencias de velocidad o aumentar con el objeto de disputarse los pasajeros o disminuirla, entorpeciendo la normal circulación de los demás vehículos.
- 10) No respetar su línea de recorrido y cumplir caprichosamente el horario establecido.
- 11) Proveer al vehículo de combustible (cargar gasolina, diésel o gas) estando en servicio y con pasajeros.
- 12) Permitir el transporte de animales.
- 13) Abandonar el servicio sin previo permiso de la autoridad.
- 14) Mantener las puertas abiertas mientras el vehículo está en movimiento.
- 15) Poner en movimiento o no detener el vehículo completamente cuando hay pasajeros que desean bajar o subir al mismo.
El conductor de estos vehículos está obligado a detener su marcha en los paraderos señalados por cada Directorio Local a fin de que los pasajeros puedan bajar o tomar sus servicios los que así lo deseen.
- 16) Oír música durante el recorrido, solo se permitirá esta situación siempre y cuando se trate de música grabada y se mantenga un volumen moderado que no afecte la concentración del conductor.
- 17) Negarse a llevar pasajeros ni les está permitido seleccionarlos como condición para prestar el servicio. Tendrá además la obligación de llevar diariamente el número de alumnos que le sea asignado por el Directorio Local en los horarios establecidos.
- 18) Deberán guardar la debida compostura en el ejercicio de su profesión y deberán

presentarse al trabajo correctamente aseado y con el uniforme que le será dotado por el Contratista.

19) Ningún conductor del vehículo podrá dejar abandonado al alumno, salvo que ocurra algún accidente grave o que medien otras circunstancias de fuerza mayor.

20) Llevar carga en los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Escolar a no ser que se trate del equipaje y bultos pequeños de propiedad de los estudiantes.

21) Transportar cadáveres o enfermos infecto-contagiosos en el vehículo que presente el servicio de transporte escolar.

22) Solamente podrán destinarse a este tipo de servicio vehículos nuevos, de cuatro puertas, tratándose de vehículos usados, además de encontrarse en perfectas condiciones de funcionamiento.

23) Está terminantemente prohibido que los Conductores entablen cualquier tipo de relación que no sea estrictamente laboral con los estudiantes o alumnos.

Cualquier Conductor que incumpla alguna de estas obligaciones, será pasible de una infracción, con tres infracciones quedará resuelto el contrato.

Si el Conductor incumpliese lo establecido en los incisos 2) 3) 4) o 23) dará lugar a la resolución inmediata del contrato; sin perjuicio de elevarse obrados al ministerio público.

Art. 14. (Velocidad).- Por regla general ningún vehículo circulará a velocidades superiores o inferiores a las establecidas por la Policía del Tránsito, el Código y Reglamento de Tránsito.

Las velocidades máximas dentro del radio urbano de las ciudades y poblaciones son:

a) 10 Km. por hora en las zonas escolares y militares, considerándose a este efecto como tal la parte de la vía pública comprendida entre los 50 metros antes y después del lugar donde se encuentra ubicado el acceso a dichos establecimientos.

b) 20 Km. por hora en las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa.

c) 30 0 más kms. Por hora en las avenidas y vías donde las condiciones de seguridad así lo permitan.

d) En las bocacalles, lugares de aglomeración, de personas o vehículos y en general en los sitios donde haya peligro, los conductores están obligados a reducir la velocidad al paso de un peatón o en su caso, a detener el vehículo.

Las velocidades máximas en los caminos y carreteras situadas fuera de radio urbano de las ciudades y poblaciones son:

a) En las carreteras asfaltadas 80 Km. por hora.

b) En los caminos y carreteras ripiadas o de tierra 70 kms. Por hora.

Es obligación de todo conductor conducir su vehículo a una velocidad reducida cuando se acerque y cruce una intersección de calles o carreteras; cuando se aproxime y vaya por una curva; cuando se aproxime a la cumbre de una cuesta; cuando conduzca sobre cualquier camino angosto o sinuoso y en general cuando existan riesgos para la seguridad por las condiciones del tiempo (lluvia, niebla, oscuridad, etc.).

Art. 15. (Condiciones técnicas).- Los vehículos destinados al transporte escolar deben cumplir los siguientes requisitos:

- **Asientos:** Los asientos, dispondrán de cinturones de seguridad.

- **Capacidad:** La capacidad del vehículo cuando sea tipo vagoneta o automóvil, será de máximo 7 personas a la vez; en ningún caso se podrá trasladar a más estudiantes salvo lo

estipulado por el Art. 36 del presente reglamento.

Con carácter general, ningún vehículo llevará mayor número de pasajeros que aquel para cuya capacidad ha sido construido.

Ningún conductor debe recoger o dejar pasajeros si no junto a la acera de su derecha o sobre el borde derecho de la de su vehículo.

- **Botiquín y extintor:** Todos los vehículos estarán dotados de extintor de incendios y de botiquín, situados normalmente cerca del asiento del conductor.

- **Ruedas de auxilio.**

- **Herramientas:** Las indispensables para solucionar los desperfectos más frecuentes del vehículo.

Art. 16 (Condiciones generales).- Con carácter general, todo vehículo, para prestar servicio de transporte escolar, deberá reunir las siguientes condiciones:

a) Buen estado mecánico y de funcionamiento, de modo que se garantice la seguridad del usuario.

b) Permanente estado de higiene, limpieza e higiénicamente ambientados.

c) Elementos que permitan una adecuada comodidad al usuario.

d) Todo vehículo obligatoriamente deber llevar durante el servicio un letrero o identificación cuyo modelo será dotado por el Gobierno Municipal de Entre Ríos.

Art. 17 (Requisitos Generales para los Prestatarios del Servicio).- Las personas que tengan interés en incorporar o que soliciten el ingreso de un vehículo al servicio público de Transporte Escolar deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1) Tramitar y obtener la respectiva autorización del Servicio Nacional del Tránsito.
- 2) Acreditar su condición de chofer profesional.
- 3) Acreditar el derecho de propiedad o posesión legal del vehículo.

Las empresas y sociedades de transporte, para prestar servicios de transporte escolar cumplirán los requisitos señalados anteriormente y acreditarán el reconocimiento de su personalidad jurídica, independientemente de la autorización expedida por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.

TÍTULO IV

DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD EN RELACIÓN CON LOS USUARIOS

Art. 18 (Documentos que deben portar los usuarios).- Todo usuario del Transporte Escolar, deberá obligatoriamente portar al momento de subirse al vehículo los siguientes documentos:

El carnet de usuario -que sirve como identificación- otorgado por la Dirección Distrital de Educación y el Gobierno Municipal de Entre Ríos, del transporte escolar en el que consta:

- Nombres y Apellidos del Usuario
- Centro Educativo de destino.
- Número de ruta.

- Curso escolar.

En caso de que el alumno pierda este documento, podrá solicitar un duplicado ante la Dirección Distrital de Educación; cabe señalar que la falta del mismo no será causal de impedimento para poder ser beneficiario del transporte, ya que cada conductor además tendrá un registro de los alumnos a transportar, que deberá cumplir sin objeción alguna.

Art. 19 (Documentos que debe portar el conductor).- El Conductor de todo vehículo del Servicio de Transporte Escolar deberá obligatoriamente portar:

- Una relación nominal que recoja los siguientes datos: nombre, apellidos del alumno/a, nivel en el que está escolarizado y parada en la que se incorpora a la ruta. Este documento será facilitado por la dirección del centro.
- Carnet que le acredita como Conductor, Autorizado por la Distrital de Educación y el Gobierno Municipal de Entre Ríos.

Art. 20 (Paradas).- Los vehículos realizarán las paradas en los lugares previstos al efecto, por el Directorio Local del Transporte de cada Unidad Educativa o Colegio.

Las paradas intermedias se fijarán, siempre que sea posible, en los lugares de la vía pública que estén señalizados por el Directorio Local del Transporte Escolar en cada Unidad Educativa. En todo caso, se extremarán, por parte del transportista, las medidas tendentes a que las maniobras de estacionamiento del vehículo impliquen el menor riesgo para los usuarios.

Art. 21 (Vigilancia y cuidado).- La vigilancia y cuidado del alumnado transportado es función del Conductor. Esta responsabilidad se establece para el tiempo de permanencia en el vehículo, el de subida al mismo y el de bajada en la parada correspondiente.

Sera responsabilidad del Conductor entregar todo objeto o cosa que sea dejada u olvidada

en el vehículo, en la Unidad Educativa que corresponda, siempre y cuando estos objetos no sean reclamados por los dueños.

Art. 22 (Funciones de la Familia).- Cada familia es responsable de la seguridad en el traslado de sus hijos desde el domicilio familiar hasta el lugar de la parada y en el tiempo de espera hasta la llegada del vehículo y viceversa.

La familia suscribirá un contrato con la Unidad Educativa donde sus hijos cursen estudios, en el que conste si acompañará al menor en el trayecto que es de su responsabilidad o, en caso contrario, que autoriza, bajo su responsabilidad, que el menor realice solo dicho trayecto

TÍTULO V

DE LAS CONDICIONES DE CALIDAD

Art. 23 (Duración del viaje).- El alumnado que sea transportado en las rutas diarias, no permanecerá en el vehículo más de 45 minutos por cada sentido del viaje. En los casos de las Rutas Especiales (mensuales) podrán autorizarse itinerarios superiores a 45 minutos.

Art. 24 (Horario).- Es obligación de cada Directorio Local de cada Unidad Educativa, que cuando las rutas tengan dos o más centros de destino se establezcan los horarios de llegada y salida del servicio de Transporte Escolar, regulando procedimientos que aseguren similares garantías de calidad para todo el alumnado.

Art. 25 (Medidas básicas de precaución).- Los usuarios del transporte escolar deberán respetar las normas de comportamiento, que garantizan un uso adecuado del mismo:

Al ir a la parada

Deberán llegar siempre a la parada con el tiempo suficiente, al menos cinco minutos antes

de la hora a la que el vehículo tiene prevista la llegada.

Si hay que cruzar la calle, deberán hacerlo siempre por delante del vehículo.

Deberán alejarse a unos 3 metros caminando por el lado derecho de la acera, el arcén o a lo largo de la carretera y mirar antes de cruzar.

Cuando tengan que cruzar deberán mirar siempre primero a la izquierda, después a la derecha y luego, otra vez, a la izquierda. Los vehículos vienen primero por la izquierda.

Al cruzar, deberán asegurarse de que el conductor puede verlos y viceversa.

Deberán Obedecer siempre las indicaciones del conductor.

Al subir al vehículo

Para subir o bajar de un vehículo, el pasajero deberá hacerlo por la puerta correspondiente, al lado de la acera o costado derecho del camino y cuando el vehículo esté completamente detenido.

Está totalmente prohibido al pasajero bajar o subir al vehículo en movimiento. El incumplimiento de las anteriores normas acarrea la presunción de culpabilidad contra el pasajero.

Cuando se acerque el vehículo deberán mantenerse siempre alejados, a unos 2 metros de distancia de él, y dejar que se aproxime hasta la acera para que no tengan que bajar de ella.

Deberán esperar que el autobús se pare, la puerta se abra y el conductor de su visto bueno para entrar.

Nunca deberán caminar por detrás del vehículo porque el conductor no puede verlos.

Nunca empujara a sus compañeros.

Cuando Tenga que subir al vehículo tendrá que tener cuidado de que la ropa con colgantes y las mochilas o bolsas escolares no se enganchen en los pasamanos o en las puertas.

Cuando se le caiga algo cerca del vehículo deberá decírselo al conductor. Nunca deberá intentar cogerlo por sí mismo, porque el conductor podría no verlo al poner el vehículo en movimiento.

Dentro del vehículo

Sentarse siempre en su sitio.

Una vez que el autobús esté en marcha, deberá quedarse en el sitio asignado por el conductor.

Deberá Hacer siempre caso al conductor, que velara por su seguridad.

No gritara ni alborotara dentro del vehículo.

Dejará siempre que el conductor se concentre en su trabajo. Hay que recordar que el trabajo del conductor es transportarle por las rutas establecidas al colegio en las mejores condiciones.

Está prohibido comer en el vehículo.

Siempre deberá cuidar y mantener limpio el vehículo.

Al bajar del vehículo

Igual que al subir, deberá asegurarse de que no lleva nada puesto (ropa, capucha del abrigo, cadenas, etc.) o en la mochila que se pueda enganchar en las agarraderas o en las puertas.

Si tiene que cruzar la calle, deberá hacerlo por delante del vehículo, caminando por la acera o por el borde de la carretera hasta unos tres metros (cinco pasos grandes) antes de cruzar.

Deberá asegurarse de que el conductor puede verlo y de que él lo ve a él para seguir sus indicaciones.

Art. 26. (Prohibiciones de los Pasajeros).- A los usuarios del Transporte Escolar, les está terminantemente prohibido:

- 1) Ubicarse en el vehículo de forma que dificulten la libre visibilidad y maniobrabilidad del conductor o que impidan la bajada o subida de los demás pasajeros.
- 2) Conversar con el conductor distrayendo su atención.
- 3) Escupir, ensuciar o arrojar desperdicios dentro o fuera del vehículo.
- 4) Fumar o consumir bebidas alcohólicas dentro del vehículo.
- 5) Ocasionar discusiones, reyertas o escándalos con los demás pasajeros o con el conductor del vehículo.
- 6) Es estrictamente prohibido a los pasajeros el transporte de sustancias inflamables o explosivos en estos vehículos, el conductor no debe permitirlo.

7) Prohíbese la utilización de estos vehículos para todo fin que no sea el transporte escolar en los horarios establecidos.

8) Provocar problemas o altercados entre estudiantes dentro y fuera del vehículo.

9) Está totalmente prohibido causar daños en los vehículos del Transporte Escolar, los padres o acudientes de aquellos estudiantes que causaren daños materiales a los vehículos asumirán los costos de su reparación.

Art. 27. (Funciones del Conductor).- El Conductor, estará obligado a cumplir las siguientes funciones:

- A.** Comprobar las subidas y bajadas del alumnado en las paradas establecidas, de acuerdo con la relación facilitada por EL Gobierno Municipal de Entre Ríos , la Dirección Distrital de Educación y la Junta Escolar de Padres de cada Unidad Educativa.
- B.** Comprobar que sólo utiliza el servicio de transporte escolar el alumnado beneficiario del mismo.
- C.** Ayudar a subir y bajar del vehículo de transporte escolar al alumnado con déficit de movilidad y/o visión.
- D.** Asignar las plazas que deben ocupar los alumnos usuarios, atendiendo a criterios de edad, localidad de origen u otros que se consideren oportunos.
- E.** Comprobar que todos los alumnos ocupan sus asientos antes de que el vehículo inicie la marcha.
- F.** Asegurar que el material escolar: mochilas, carpetas, etc., se colocan en los lugares

adecuados, y no suponen riesgo alguno para el alumnado durante el recorrido.

- G.** Velar por el cumplimiento de los derechos y deberes de los alumnos, evitando conductas violentas, agresivas o irrespetuosas.
- H.** Poner en conocimiento de la dirección del centro escolar las faltas de disciplina del alumnado, si las hubiere.
- I.** Atender al alumnado en posibles situaciones de accidente.
- J.** Comunicar a la dirección del centro o al responsable del transporte escolar cualquier problemática e incidencia que se produzca y colaborar en su solución.
- K.** Garantizar que los alumnos lleguen a sus respectivas Unidades Educativas y a sus domicilios en los horarios establecidos por cada Directorio Local.

TÍTULO VI

DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS

Art. 28. (Derechos del alumnado o usuarios).- En todas las Unidades Educativas, figurará en lugar visible el catálogo de derechos de los usuarios del transporte escolar. El Conductor velará por el cumplimiento de los mismos.

El usuario del Transporte Escolar tendrá los siguientes derechos:

- a)** A la información sobre la normativa vigente del transporte escolar.
- b)** Al uso diario del vehículo escolar en las debidas condiciones de calidad y seguridad.
- c)** A la llegada y salida de la Unidad Educativa, con un margen de espera no superior a

10 minutos.

- d) A que la permanencia en el vehículo sea, generalmente, inferior a 45 minutos en cada sentido del viaje. Salvo en la Rutas especiales.
- e) A un trato correcto por parte del conductor.
- f) A ser atendidos con prontitud en caso de alguna incidencia surgida durante el viaje.
- g) A que el vehículo autorizado, se detenga en las paradas de salida y llegada en un lugar seguro y, en los casos en que sea posible, en los puntos de parada establecidos al efecto.
- h) A contar con un lugar adecuado en el vehículo para colocar el material escolar (mochilas, carpetas etc.).
- i) El pasajero tiene derecho a solicitar la atención de cualquier vehículo de servicio de Transporte Escolar y el conductor no puede negarse a prestar el servicio. La negativa constituye infracción y 3 infracciones suponen la Resolución del contrato.

Art. 29. (Deberes del alumnado o usuarios).- En todas las Unidades Educativas, figurará en lugar visible el catálogo de deberes de los usuarios del transporte escolar. El conductor velará por el cumplimiento de los mismos.

El usuario del Transporte Escolar tendrá los siguientes deberes:

- a) De observar en el vehículo buena conducta, como si se tratara del centro escolar.
- b) De hacer un buen uso del vehículo dando un trato adecuado a los asientos y cuidando de que se mantenga limpio.

- c) De respetar, durante todo el curso del viaje, la asignación de asiento en el vehículo.
- d) De ser puntual.
- e) De obedecer y atender a las instrucciones del conductor.
- f) De cumplir durante el viaje las normas de comportamiento y de seguridad vial.
- g) De permanecer sentado durante el viaje y de entrar y salir con orden del vehículo.
- h) De colocar en el lugar asignado el material escolar.
- i) De comunicar al centro, mediante una autorización de su familia, los días que no vaya a hacer uso del transporte escolar.
- j) De ser solidario y ayudar a los compañeros con limitaciones.
- k) El alumno que no haya llegado a su destino deberá hacer anotar este hecho en la dirección de su Unidad Educativa correspondiente.

El incumplimiento de alguno de estos deberes, tendrá la misma consideración que si se produjera en el recinto escolar donde el alumno cursa sus estudios.

Art. 30 (Orientación de la familia).- Los padres tienen una responsabilidad importante en la seguridad de sus hijos en lo que respecta al transporte escolar.

Los niños deberán aprender a comportarse con seguridad como peatones, cuando suben y bajan del vehículo y cuando van dentro de él, para lo cual los padres de familia deberán cerciorarse de que sus hijos cumplen las siguientes reglas:

- a) Llega a tiempo.

- b) No corre para llegar al vehículo, ni tampoco para subir o bajar de éste.
- c) Se aparta hacia atrás cuando se acerca el vehículo.
- d) No empuja a los demás.
- e) Se mantiene sentado en su sitio.
- f) No grita ni alborota.
- g) Obedece siempre al conductor.
- h) Espera la señal del conductor antes de cruzar por delante del vehículo.
- i) Cruza siempre a 3 metros por delante del vehículo.
- j) Nunca se agacha por debajo o cerca del vehículo.

Art. 31 (Obligaciones de los Padres de Familia).- Los Padres de Familia tendrán a su cargo las siguientes obligaciones:

- a) Comprobar que su hijo/a lleva todos sus utensilios en su mochila para que no se le caigan por el camino ni cuando está cerca o dentro del vehículo.
- b) Comprobar que no lleva a su perro o mascota a la parada del vehículo, pues puede ser causa de peligro cuando hay tráfico cerca.
- c) Los cordones en las ropas pueden ser peligrosos. Deberán eliminar o acortar los mismos con cualquier otro tipo de sujeción.

- d) No debe dejar que su hijo corree o juegue dando empujones en la parada del vehículo.
- e) Si decide recogerlo del colegio, avise siempre. Deje escrito en el centro en el que conste que, bajo su responsabilidad, no utilizará el transporte escolar en ese día u otros días en la Dirección de la Unidad Educativa.

TÍTULO VII

DE LAS AUTORIDADES EDUCATIVAS Y MUNICIPALES

Art. 32. (Responsabilidad de los Directores de los Colegios).- Los directores/as de centros educativos, receptores de rutas de transporte, son responsables del control y seguimiento de la prestación de este servicio educativo complementario en condiciones de calidad. Para el adecuado cumplimiento de estas funciones podrán delegar o auxiliarse de otro/a profesional del centro que será el coordinador/a del transporte escolar.

Al inicio de cada curso escolar, la dirección del centro o el coordinador de transporte comunicará a los padres/madres del alumnado transportado, el horario y los puntos de salida y llegada.

Si se observan deficiencias en los servicios de transporte, el director/a del centro o el coordinador del transporte escolar las comunicarán verbalmente al Gobierno Municipal de Entre Ríos y a la Dirección Distrital de Educación.

Art. 33 (Libro de Incidencias).- En cada Unidad Educativa, se habilitará un libro de incidencias para que el transportista, el coordinador/a del transporte o cualquier otro interesado/a pueda registrar las posibles incidencias. El libro será custodiado por la dirección de cada centro educativo.

Art. 34 (Control y Seguimiento).- Estarán implicados en el control y seguimiento de los servicios con competencias en materia de inspección educativa:

- a) Los directores y profesores del Núcleo Escolar respectivo.
- b) Los Directores de cada Unidad Educativa Comunal y la Junta de Padres de Familia.
- c) La Dirección Distrital de Educación.
- d) El Gobierno Municipal de Entre Ríos.

Además, tendrán la obligación de velar por el cumplimiento de las cláusulas y condiciones por las que han de regirse los contratos suscritos con cada uno de los usuarios.

Para el control y seguimiento del servicio de transporte escolar, se utilizarán los medios y recursos del Gobierno Municipal de Entre Ríos y la Dirección Distrital de Educación.

El funcionamiento del Transporte Escolar como un Servicio Educativo es responsabilidad de todos.

Art. 35 (Designación de Inspectores).- El Gobierno Municipal de Entre Ríos, designará los inspectores de vehículos de Transporte Escolar y el personal de estos vehículos tienen la obligación de respetar, cumplir sus instrucciones y obedecer sus órdenes.

Art. 36 (Requisitos de otros tipos de vehículos).- Los minibuses o microbuses destinados al transporte escolar de pasajeros deberán reunir los siguientes requisitos:

- 1) Capacidad máxima para 19 (minibús) y 30 (microbús) personas, salvo que se trate de otros vehículos de menor capacidad especialmente autorizados.
- 2) Asientos reclinables, tipo "pullman"
- 3) Canastillas interiores laterales.

- 4) Vidrios de seguridad corredizos.
- 5) Parrilla colocada sobre el techo del vehículo o buzones para el transporte del equipaje.
- 6) Letreros indicadores de la ruta que recorre el vehículo.

Art. 37 (Sujeción obligatoria).- El servicio de transporte escolar cuando se trate de micros o minibuses, además de las ya establecidas en los artículos 8 y 10, se sujetará obligatoriamente a lo siguiente:

- 1) El número de asientos del vehículo determina el número exacto de pasajeros a transportar. En ningún caso se permitirá llevar pasajeros sin asiento.
- 2) Es prohibido colocar asientos auxiliares, sillas o taburetes.
- 3) Es prohibido permitir el traslado de canes, aves u otros animales juntamente con los pasajeros.
- 4) Está terminantemente prohibido, fumar dentro del vehículo.
- 5) Está prohibido consumir bebidas alcohólicas dentro del vehículo o durante los días que se realice el Servicio de Transporte Escolar.
- 6) Es prohibido cobrar alguna tarifa al alumnado usuario del Transporte Escolar.

Cualquier incumplimiento a las obligaciones y prohibiciones estipuladas en el inciso 1), 2) y 3) será pasible a una infracción por parte del Gobierno Municipal de Entre Ríos y 3 infracciones producirán la resolución del contrato sin requerimiento judicial o extrajudicial.

Si el Conductor incumpliese lo establecido en los incisos 4), 5) o 6) dará lugar a la resolución inmediata del contrato; sin perjuicio de elevarse obrados al ministerio público.

Art. 38 (Consideraciones Finales).- Al no existir en nuestra legislación una ley o cuerpo legal que regule el Transporte Escolar en Bolivia; La información que se ofrece en este Reglamento del Transporte Escolar en Entre Ríos se basa en la actual Normativa en cuanto al transporte público. Para la elaboración de dicho reglamento se han tenido en cuenta temas directamente relacionados con la seguridad vial de los niños y niñas.