

Sigla: 09.SIU

Título: Plataforma abierta para gestionar solicitudes de transporte para giras

Eje Temático: Sistema Universitario (Gestión de actividades de la Universidad)

Proponentes y sector al que pertenecen: Decanato de la Facultad de Ciencias Sociales, Comisiones de Acción Social de la Facultad de Ciencias Sociales (Sociología, Comunicación Colectiva, Trabajo Social, Psicología, Historia), Programas de Acción Social (Programa Kioscos Socioambientales y PROESS), Instituto de Investigaciones Sociales e Instituto de Investigaciones Psicológicas.

Correos institucionales: carolina.castillo_e@ucr.ac.cr

Resumen ejecutivo:

En el primer semestre de 2024 se comenzaron a presentar problemas para llevar a cabo algunas giras de proyectos de acción social, por no contar con transporte. La Sección de Transportes, encargada de asignar los vehículos y choferes, estaba negando asignar chofer a giras con menos de siete personas. En algunos casos, se les daba la posibilidad a las personas docentes responsables que contaran con el permiso de conducir, solicitar el vehículo y manejar los vehículos disponibles. Sin embargo, esta situación provocó que muchos proyectos de acción social e investigación no pudieran cumplir con la realización de actividades que tenían programadas con las comunidades, lo cual afectó los vínculos sociedad-universidad de distintas maneras. Además, esta situación develó que la conducción de vehículos no está considerada en los reglamentos como una labor de las personas docentes. Asimismo, la planificación y ejecución de las giras requiere de una gran logística que

asume la persona docente responsable, razón por la cual el ejercer como chofer implica un recargo de funciones. Esta situación se prolongó durante todo el 2024, a pesar de que se realizaron varias reuniones con jefaturas universitarias para discutir la situación y se envió una carta a la Rectoría y al Consejo Universitario; no obstante, no se implementaron cambios en el manejo de la asignación de los transportes. Por esta razón, y conociendo que una de las razones principales que se señalaron como causa, es la falta de personal y presupuesto, la presente ponencia propone una plataforma abierta para que la comunidad universitaria pueda gestionar las solicitudes de transporte y otras posibles soluciones que permitan realizar un manejo más transparente y eficiente de la asignación de los transportes.

Fundamentación y propuesta de resolución (2250 palabras):

Antecedentes:

Los inconvenientes con el tema de transporte iniciaron en el primer semestre del 2024. La Sección de Transportes, encargada de asignar los vehículos y choferes, estaba negando el transporte con chofer a giras con menos de siete personas. En abril, en una reunión que las CAS de la Facultad sostuvieron con la Vicerrectora de la VAS, se comentó por primera vez la situación que se estaba presentando y que estaban afectando a los proyectos de acción social de las distintas unidades académicas.

Posteriormente, se envió una carta a la Rectoría y al Consejo Universitario, que fue publicada por el Semanario Universidad el 19 de junio de 2024. Como respuesta, la Vicerrectoría de Administración convocó a una reunión a personas firmantes de la carta que se realizó el miércoles 3 de julio. En esta reunión, Pedro Navarro, encargado de la Sección, explicó que el criterio para dejar de asignar chofer para giras de menos

de siete personas es de carácter administrativo, de eficiencia y eficacia de recursos, por lo que se privilegió asignar chofer a giras de grupos. En la reunión el vicerrector indicó que se estaría creando una comisión de rectoría entre la VAS, la VD y la VRA para atender el tema; no obstante, no se formalizó vía resoluciones y los problemas continuaron el resto del año.

Fundamentación:

1. La acción social es una actividad sustantiva tan importante como la investigación y la docencia.
2. La acción social es especialmente vulnerable en el marco del neoliberalismo. Está en juego la presencia de la Universidad en comunidades y la valoración positiva que la población da de la institución, en un contexto de recortes a la educación superior pública. Por tanto, la planificación de la Universidad no debería plantearse en términos de profundizar los recortes estructurales. Se pone en juego el derecho al acceso de derechos y beneficios para la población en general, que son posibles gracias al aporte de la Universidad. No se puede justificar la vulneración de los derechos laborales de docentes y choferes por recortes presupuestarios, ni tampoco reducir la cantidad de proyectos de acción social.
3. La decisión sobre la asignación de apoyo de choferes para giras no puede quedar en el ámbito de eficiencia y eficacia administrativa. Por ejemplo, no es el tamaño del grupo lo que indica la relevancia de una gira. En el caso de los TCU, muchos contextos donde se trabaja no presentan las condiciones sociales para llevar grupos grandes de estudiantes, ya sea por situaciones de riesgo social, por las particularidades del grupo, u otras especificidades metodológicas. En ese sentido, por una cuestión estratégica y pedagógica, a veces es conveniente que participen

pocas personas en las actividades. Además, la Acción Social también se hace desde proyectos de Extensión Docente o Extensión Cultural, que debido a su naturaleza, no involucra grupos grandes de estudiantes. Por lo que el criterio de las siete personas deja automáticamente por fuera esas otras modalidades de acción social.

4. También, en algunos casos el transporte no sale de la universidad con grupos grandes, pero puede que se requiera para movilizar personas entre comunidades, lo cual fortalece vínculos entre comunidades o grupos. Un porcentaje considerable de la población con la que trabajan los proyectos de acción social, corresponde a poblaciones con algún grado de vulnerabilidad. Por esta razón, es indispensable crear mecanismos que poco a poco, contemplen los requerimientos de traslado de poblaciones que cuentan con recursos limitados para trasladarse de manera autónoma (personas con movilidad limitada, personas adultas mayores, niños y niñas, personas en localidades con alta dispersión, personas con recursos económicos sumamente limitados, como las personas migrantes, entre otras).
5. La implementación de mecanismos y la adquisición de herramientas que abran las posibilidades en el trabajo que se realiza con las comunidades, requiere además de la contemplación de estas poblaciones en las pólizas que la universidad debe adquirir. Asimismo, es deseable que la información sobre las condiciones de cobertura de estas pólizas se encuentre accesible en caso de necesitarlo y que ello permita tomar medidas en aquellos casos donde no sea posible trasladar a las personas en un vehículo institucional.
6. En relación con la seguridad del vehículo, las personas docentes que se encuentran realizando trabajo de campo deben moverse a espacios donde usualmente no es posible dejar el bien de la Universidad en un espacio bajo

vigilancia o seguridad. Por lo que es imposible para las personas docentes, hacerse cargo del vehículo mientras están coordinando las distintas actividades medulares de la gira. De tal manera, se vulnerabilizan las condiciones laborales y la seguridad de los bienes de la universidad.

7. En cuanto a derechos laborales, la función de conducir no se indica como un requisito para la docencia. No forma parte de las funciones pactadas en los contratos laborales. Ser chofer es un trabajo en sí mismo, y ser responsable de proyectos es otro tipo de trabajo. Por tanto, implica una recarga de labores, que puede tener consecuencias en la salud mental y física de las personas responsables, vulnerando a esta población e incidiendo directamente en el desarrollo del trabajo con las poblaciones y comunidades.

También, preocupa la salud mental y física de los choferes, cuando en momentos de alta demanda, asumen horas extra al punto del agotamiento, restando condiciones humanizantes para el desarrollo de las jornada laborales.

8. Finalmente, hay un criterio de accesibilidad, ya que en muchas comunidades no hay horarios viables de autobuses para llegar o salir de la misma o hay caminos que solo pueden ser conducidos por personas con mucha experiencia. Además, hay proyectos que no podrían llevar a cabo sus actividades debido a que no es posible acceder vía transporte público. De no contarse con transporte universitario, no hay otras alternativas, ya que la partida de transporte dentro del país tiene un límite de 20,000 colones, restringiendo las opciones de movilización.

Se propone lo siguiente:

- a) Actualizar el sistema o plataforma digital existente (o crear uno nuevo) para permitir que personas funcionarias de la Universidad puedan programar giras

con antelación en función de la disponibilidad de vehículos y choferes. Proponemos que esta plataforma sea un sistema abierto donde que permita a personas usuarias ver las solicitudes ya programadas (a través de un visor tipo calendario), de manera que las personas coordinadoras de proyectos o funcionarias, puedan también adecuar sus actividades a la disponibilidad de los recursos con suficiente tiempo. Ello facilitaría que se confirmen las giras al menos 15 días antes y eliminar la práctica de confirmación (o cancelación) de giras con tan poco tiempo de antelación. Nos parece que la manera en como actualmente se asignan estos recursos carece de coordinación con las personas docentes, transparencia y eficiencia, pues (generalmente se confirma la disponibilidad de chofer y vehículo para giras, 2 días antes de la fecha solicitada) a veces se comunica con muy poca antelación la aprobación o cancelación de giras, lo cual tiene repercusiones para los proyectos y las personas beneficiarias en los territorios.

- b) La generación/desarrollo de estudios presupuestarios, demanda y recursos disponibles, con el informe correspondiente que incluya criterios de priorización y garantice transparencia.
- c) Asimismo, tomando en cuenta la diversidad de actividades que se realizan en la comunidad Universitaria, y con el fin que se pueda reservar la garantía de asignación de vehículos y choferes, proponemos programar con anticipación mediante modalidad de cuotas, que contemple tres modalidades de programación: larga, mediana y corta.

-Programación larga: Los proyectos, cursos o instancias que por su carácter de relación de Universidad con Sociedad, usualmente desarrollan una

planificación de sus actividades y solicitan giras con antelación de más de un año a dos meses.

-Programación media: Los proyectos, cursos o instancias que por su carácter de relación de Universidad con Sociedad, desarrollan una planificación a mediano plazo que consta de menos de dos meses a 15 días.

-Programación corta: Los proyectos, cursos o instancias que por su carácter de relación de Universidad con Sociedad, desarrollan una planificación a corto plazo que consta de menos de 15 días a una semana. Esta programación también incluye solicitudes por emergencias y casos excepcionales.

- d) Que el sistema abierto habilite la opción de compartir transporte para grupos que viajan a destinos cercanos o de camino, con el mismo destino.
- e) Que el sistema permita visualizar las pólizas y seguros con que cuentan para choferes y personas usuarias de vehículos.
- f) Un sistema abierto para solicitar transporte, podría permitir que los choferes contratados por la Universidad puedan planificar con mayor temporalidad sus vacaciones y que la Universidad pueda asegurar tiempos de descanso necesarios para este personal. En ese marco, se propone estandarizar los horarios de los choferes que realizan horas extra, con el objetivo de evitar la sobrecarga y que se ejerzan labores entre períodos cortos donde no hubo un descanso adecuado.
- g) Una plataforma de solicitudes abierta, podría contribuir con la contabilidad de datos sobre solicitudes, temporalidades de mayor demanda y probabilidad para que la Universidad pueda gestionar los recursos necesarios en casos de reforzar el apoyo a la Sección de Transportes.

- h) Incluir en la Plataforma un informe periodico (mensual o bimensual) emitido por Servicios Generales en todas sus Sedes y Recintos organizando por distribución de áreas sustantivas, VA, etc, para reconocer las priorizaciones y/o subutilización de recursos y proyectar necesidades en mediano y largo plazo para satisfacer adecuadamente la demanda.
- i) Se solicita que los criterios de asignación de transporte sean públicos y que garanticen la asignación equitativa entre áreas sustantivas, unidades académicas y recintos/sedes universitarias. De utilizarse criterios para la asignación de transporte, utilizar otros criterios de priorización que no tengan que ver con la cantidad de personas que utilicen el vehículo, por ejemplo, que se tome en cuenta el tipo de proyecto, las características del espacio local, la complejidad de las labores por desarrollar, el acceso a las comunidades y las personas beneficiarias en los territorios. Además, eliminar el criterio de las siete personas por escrito, ya que este no se considera un criterio adecuado. Además, que se contemple un porcentaje de contingencia/emergencias, que permita asignar recursos a casos de emergencias, situaciones particulares o para atender casos de solicitudes emergentes.
- j) Se solicita establecer una línea de comunicación directa con personal de la Sección de Transportes para resolver situaciones particulares que se presenten con giras planificadas o giras emergentes y garantizar la resolución de las mismas.