

**Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas
Ministerio de Educación de la Nación**

**INFORME SOBRE LA EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO
DE LA LÍNEA DE ACCIÓN
APORTE PARA LA MOVILIDAD
PERÍODO 2010**

**Documento elaborado por el Lic. Luis Calcagno Quijano, responsable del área de seguimiento
en el Departamento de Acciones Socioeducativas a cargo de la Dra. Daniela Doumerc.**

1. INTRODUCCION

En este documento se presentan los resultados de la evaluación de la línea correspondiente al año 2010. Los datos fueron relevados mediante un cuestionario autoadministrado que completaron más de 3.000 equipos directivos de escuelas beneficiarias.

Del análisis de la información se desprenden conclusiones relevantes sobre:

- **Alcances de la problemática:** Una cuarta parte de la matrícula de los establecimientos estudiados tiene problemas para trasladarse diariamente a la escuela.
- **Cobertura.** La implementación de la línea permitió cubrir las necesidades de más del 53% de dichos alumnos.
- **Evaluación:** El 91% de los directores calificó positivamente los resultados obtenidos.
- **Impacto:** El 83% de los mismos observaron mejoras en la asistencia de los alumnos beneficiarios a partir de la ejecución de las acciones

El informe incluye la descripción de las estrategias de seguimiento de la línea, la estimación de los alumnos que necesitan apoyo para su traslado diario a la escuela, la cobertura de las acciones, y el destino de los aportes transferidos.

Asimismo, detalla la opinión de los directores acerca de las mejoras en la asistencia, sugerencias de cambios en la línea, y una evaluación general de la misma.

2. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA LÍNEA

Con el fin de asegurar la ejecución efectiva de acciones y el logro de los objetivos planteados, la línea de acción Aporte para la Movilidad lleva a cabo dos estrategias de seguimiento y evaluación.

La primera estrategia consiste en un estudio cuantitativo de carácter censal¹, que explora distintos aspectos referidos a la implementación de la línea. A través de un cuestionario autoadministrado, con preguntas abiertas, cerradas y escalas, se relevan opiniones y sugerencias de los directores de las escuelas beneficiarias. Siguiendo un diseño longitudinal de estudios, las escuelas entregan los cuestionarios completos junto a la rendición de cuentas de los aportes ejecutados.

La segunda estrategia de evaluación es una investigación cualitativa, cuyos objetivos son: (i) verificar los procesos técnicos/operativos de la línea, (ii) indagar, a partir de entrevistas a los equipos directivos, distintos aspectos vinculados a la implementación de las acciones a nivel establecimiento (elección de beneficiarios y del medio de transporte adquirido, dificultades y resultados), y (iii) relevar las opiniones y sugerencias de referentes jurisdiccionales, docentes, padres y alumnos sobre los alcances de la línea y los cambios observados a partir de su puesta en práctica.

Esta investigación se lleva a cabo mediante visitas a un conjunto de escuelas que ejecutaron los fondos transferidos. A partir de una muestra aleatoria simple, realizada por la DINIECE sobre la base de escuelas beneficiarias, cada jurisdicción selecciona cuatro establecimientos a visitar, dos del ámbito rural y dos del urbano.

Dado que las visitas se realizaron durante los años 2011 y 2012, este primer documento sólo incluye la investigación cuantitativa correspondiente al año 2010. Actualmente se está elaborando un nuevo trabajo con información correspondiente al período 2011, en el cual se analizarán ambas estrategias de evaluación.

¹ En el año 2009, al finalizar la primera etapa del proyecto y con el fin de obtener información que sirva de base para un estudio descriptivo de todos los establecimientos incluidos en la línea, se llevó a cabo una investigación exploratoria en una muestra de 326 escuelas beneficiarias. Los datos fueron relevados a través de un cuestionario dirigido a los equipos directivos, e incluyó a las provincias de Chaco, Córdoba, Jujuy, La Pampa, Misiones, Mendoza, Río Negro, Salta, Santa Cruz, Santa Fe, Santiago del Estero, Tierra del fuego y Tucumán.

3. PRIMERA ESTRATEGIA DE EVALUACIÓN: RESULTADOS CORRESPONDIENTES AL AÑO 2010

A continuación se detallan los resultados del estudio cuantitativo sobre la implementación y la gestión de la línea de acción durante el año 2010. Los datos obtenidos comprenden todas las jurisdicciones excepto la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), que no ejecutó los fondos asignados para ese período.

Se recibieron 3.485 informes de evaluación correspondientes a las 4.972 escuelas que participaron en ese año, lo que implica una tasa de respuesta de 70,1%². El rango de dicha tasa es amplio, y va de un mínimo de 48,1% (Buenos Aires)³, a un máximo de 100% (La Pampa) (Cuadro 1)

Cuadro 1. Escuelas beneficiarias, que reportaron información y tasa de respuesta por provincia. Año 2010

Provincia	Cantidad de escuelas beneficiarias Año 2010	Cantidad de Informes de Evaluación recibidos	Tasa de respuesta (%)
Buenos Aires	2.229	1.073	48,1
Catamarca	61	54	88,5
Chaco	136	121	89,0
Chubut	64	56	87,5
CABA	85	0	0,0
Córdoba	339	337	99,4
Corrientes	137	98	71,5
Entre Ríos	254	243	95,7
Formosa	113	110	97,3
Jujuy	80	59	73,8
La Pampa	70	70	100,0
La Rioja	50	49	98,0
Mendoza	169	144	85,2
Misiones	116	115	99,1
Neuquén	74	63	85,1
Río Negro	90	76	84,4
Salta	115	107	93,0
San Juan	52	49	94,2
San Luis	36	32	88,9
Santa Cruz	29	27	93,1
Santa Fé	414	355	85,7
Santiago del Estero	121	112	92,6
Tierra del Fuego	11	10	90,9
Tucumán	127	125	98,4
TOTAL	4.972	3.485	70,1

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

² Si se excluye la CABA, el porcentaje se eleva al 70,3%.

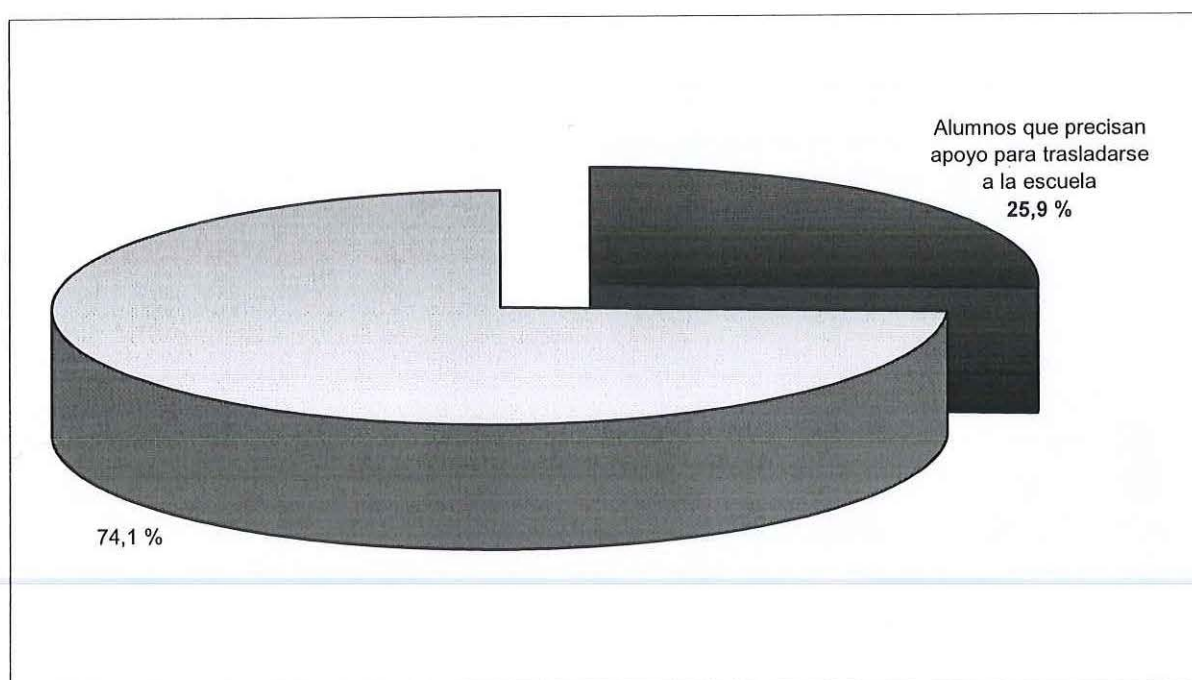
³ La provincia de Buenos Aires, al concentrar casi la mitad de las escuelas beneficiarias, disminuye significativamente la tasa de respuesta promedio. Para dar una idea de su incidencia, si no contemplamos las escuelas bonaerenses la tasa general aumenta a casi un 91%.

Del total de escuelas que respondieron el informe de evaluación, 3.240 presentaron datos completos sobre la matrícula total de la escuela, y la cantidad de alumnos beneficiarios y no beneficiarios de la línea. Dada la importancia de esta información para la construcción de variables de diagnóstico y cobertura, de aquí en adelante sólo se considerará este universo de establecimientos.

3.1. Alumnos con necesidad de apoyo para trasladarse diariamente a la escuela

A partir de los datos relevados en el cuestionario, fue posible determinar la cantidad y el porcentaje de alumnos que necesitan apoyo para su traslado al establecimiento (Gráfico 1).

Gráfico 1. Alumnos que precisan apoyo para el traslado diario a la escuela (en %). Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

A nivel nacional y en las 3.240 escuelas analizadas, aproximadamente una cuarta parte de la matrícula total precisa apoyo para trasladarse diariamente a la escuela.

Un análisis por jurisdicción permite establecer que las provincias donde se presentan mayores porcentajes son Misiones (43,9%), Salta (39,0%) y Neuquén (37,7%) (Cuadro 2).

Cuadro 2. Matrícula total y alumnos que necesitan apoyo para trasladarse a la escuela, en cantidad y %.
Año 2010.

Provincia	Cantidad de alumnos de la escuela	Cantidad de alumnos que precisan apoyo para trasladarse a la escuela	% de alumnos que precisan apoyo para trasladarse a la escuela
Provincia de Buenos Aires	319.359	83.447	26,1
Catamarca	12.456	3.868	31,1
Córdoba	83.402	16.004	19,2
Corrientes	54.162	13.784	25,4
Chaco	41.972	8.369	19,9
Chubut	25.190	4.756	18,9
Entre Ríos	58.375	17.210	29,5
Formosa	38.406	5.269	13,7
Jujuy	32.595	9.999	30,7
La Pampa	16.356	3.282	20,1
La Rioja	17.803	2.333	13,1
Mendoza	53.854	13.996	26,0
Misiones	44.673	19.612	43,9
Neuquén	25.059	9.444	37,7
Río Negro	26.552	8.136	30,6
Salta	61.998	24.164	39,0
San Juan	17.529	2.675	15,3
San Luis	15.615	2.944	18,9
Santa Cruz	5.516	1.232	22,3
Santa Fe	69.291	16.959	24,5
Santiago del Estero	35.085	9.001	25,7
Tucumán	47.627	9.914	20,8
Tierra del Fuego	4.810	905	18,8
Total	1.107.685	287.303	25,9

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.2. Alumnos beneficiarios

Considerando las escuelas que presentaron la información completa, en el Cuadro 3 se consignan la distribución de los 152.731 alumnos beneficiarios de la Línea según la jurisdicción, y el porcentaje sobre el total nacional correspondiente a cada una de ellas.

Cuadro 3. Alumnos beneficiarios, en cantidad y porcentaje sobre el total nacional, por provincia. Año 2010

PROVINCIA	Cantidad de alumnos beneficiados	% de alumnos beneficiados sobre el total nacional
Provincia de Buenos Aires	42.274	27,7
Catamarca	1.303	0,9
Córdoba	6.862	4,5
Corrientes	5.528	3,6
Chaco	2.691	1,8
Chubut	3.471	2,3
Entre Ríos	10.320	6,8
Formosa	1.791	1,2
Jujuy	4.084	2,7
La Pampa	1.825	1,2
La Rioja	647	0,4
Mendoza	9.607	6,3
Misiones	13.835	9,1
Neuquén	7.269	4,8
Río Negro	6.328	4,1
Salta	12.198	8,0
San Juan	515	0,3
San Luis	1.903	1,2
Santa Cruz	767	0,5
Santa Fe	10.111	6,6
Santiago del Estero	2.918	1,9
Tucumán	6.040	4,0
Tierra del Fuego	444	0,3
Total	152.731	100

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

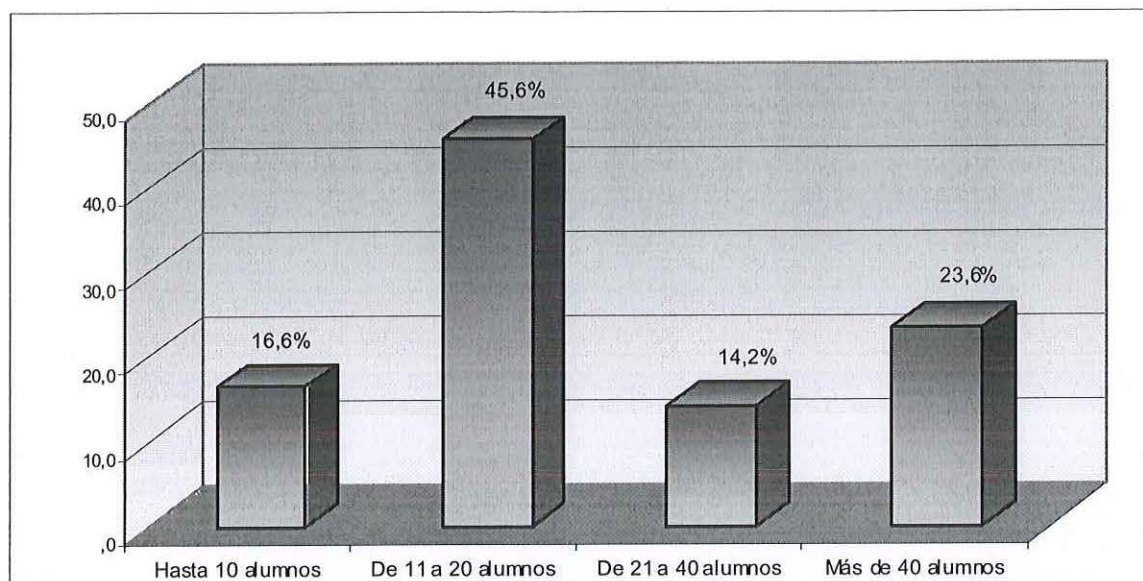
Como se puede observar, en la provincia de Buenos Aires se encuentran más del 25% de los alumnos beneficiados por la línea de acción. Con porcentajes significativamente menores, le siguen la provincia de Misiones (9,1%) y Salta (8,0%). En el extremo opuesto, las jurisdicciones con menor cantidad de beneficiarios son Tierra del Fuego y San Juan (0,3%) y Santa Cruz (0,5%).

Ahora bien, si se realiza un ejercicio de proyección contemplando el total de las escuelas beneficiarias para el año 2010 (4.887 excluyendo la CABA), llegaríamos a una cantidad aproximada de **230.000 alumnos beneficiarios**. Naturalmente, se trata de un número teórico, que asume tanto la ejecución de la Línea en los establecimientos que no remitieron los Informes de Evaluación, como un comportamiento similar en la gestión de la misma.

3.2.1. Alumnos beneficiarios por escuela

Centrando ahora el análisis en la cantidad de alumnos beneficiarios por escuela, se observa que en el 62% de los establecimientos se beneficiaron hasta 20 alumnos, con una prevalencia del rango que va de 11 a 20 niños (Gráfico 2).

Gráfico 2. Alumnos beneficiarios por tramos (en %). Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.2.2. Alumnos beneficiarios por tipo de aporte

En el cuadro siguiente se consignan la cantidad y el promedio de beneficiarios según el destino de los aportes. Los resultados no dejan dudas acerca de cómo incide la elección de bicicletas y/o abonos en la cobertura de la línea: la adquisición únicamente de abonos escolares permite beneficiar a más del triple de alumnos que la utilización exclusiva de bicicletas, con un promedio de beneficiarios por escuela casi diez veces superior⁴.

Cuadro 4. Cantidad y promedio de alumnos beneficiarios según destino de los aportes. Año 2010

Destino de los aportes	Cantidad de alumnos beneficiados	Promedio de alumnos beneficiados
Bicicletas	29.332	15,1
Abonos escolares	100.179	112,7
Ambos aportes	22.549	60,9
Sin datos	671	17,2
Total	152.731	47,1

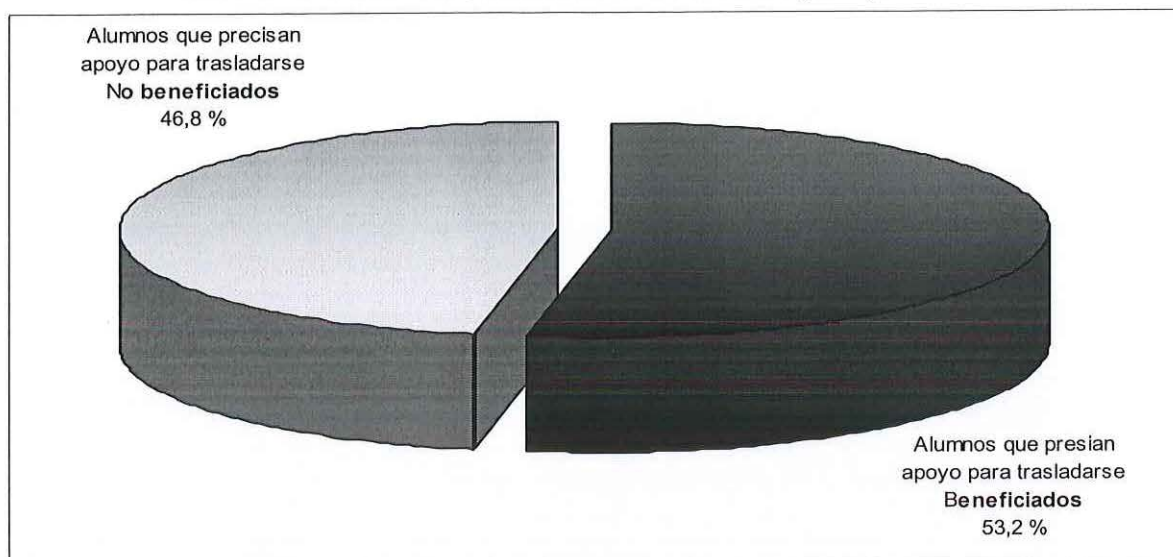
Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.3. Cobertura de la Línea de Acción

Por otro lado, a partir de la cantidad de alumnos que necesitan apoyo para su traslado cotidiano a la escuela y aquellos que fueron beneficiarios de la línea, es posible determinar el alcance de su cobertura (Gráfico 3 y Cuadro 5).

⁴ Sin embargo, debe contemplarse que si bien los abonos permiten beneficiar a una mayor cantidad de alumnos, en muchos casos el aporte no cubre todo el año lectivo. Para citar un ejemplo, un establecimiento puede darle abonos escolares a todos los alumnos que necesitan apoyo para su traslado diario a la escuela, pero dado el monto del aporte sólo puede hacerlo por tres meses.

Gráfico 3. Cobertura total de la línea de acción (en %). Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

Cuadro 5. Cobertura de la Línea de Acción según provincia (en cantidad y %). Año 2010

Provincia	Cantidad de alumnos que necesitan apoyo para trasladarse a la escuela	Cantidad de alumnos beneficiarios	% de cobertura de la Línea de Acción
Provincia de Buenos Aires	83.447	42.274	50,7
Catamarca	3.868	1.303	33,7
Córdoba	16.004	6.862	42,9
Corrientes	13.784	5.528	40,1
Chaco	8.369	2.691	32,2
Chubut	4.756	3.471	73,0
Entre Ríos	17.210	10.320	60,0
Formosa	5.269	1.791	34,0
Jujuy	9.999	4.084	40,8
La Pampa	3.282	1.825	55,6
La Rioja	2.333	647	27,7
Mendoza	13.996	9.607	68,6
Misiones	19.612	13.835	70,5
Neuquén	9.444	7.269	77,0
Río Negro	8.136	6.328	77,8
Salta	24.164	12.198	50,5
San Juan	2.675	515	19,3
San Luis	2.944	1.903	64,6
Santa Cruz	1.232	767	62,3
Santa Fe	16.959	10.111	59,6
Santiago del Estero	9.001	2.918	32,4
Tucumán	9.914	6.040	60,9
Tierra del Fuego	905	444	49,1
Total	287.303	152.731	53,2

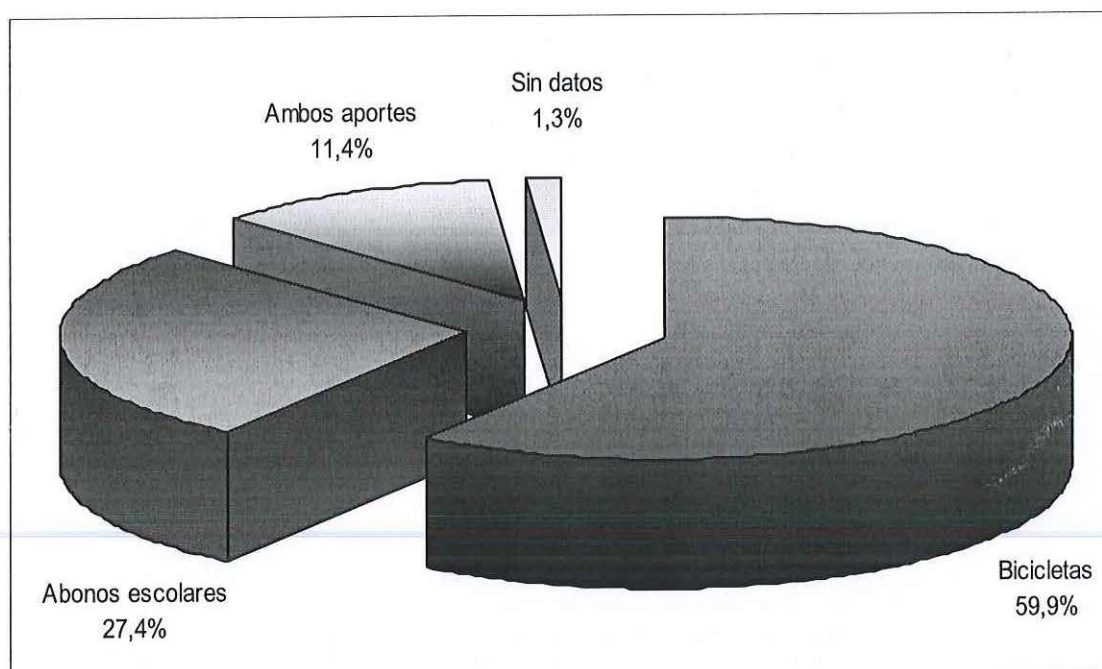
Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

Para el total del país y en relación con la demanda de apoyo, **la cobertura efectiva de la línea es del 53,2%**. En otras palabras, **las acciones implementadas permitieron cubrir las necesidades de más de la mitad de los alumnos con problemas para trasladarse a la escuela**. Las variaciones entre jurisdicciones van de un máximo de 77,8% y 77,0% en las provincias de Río Negro y Neuquén respectivamente, a un mínimo de 19,3% en San Juan.

3.4. Destino de los aportes

Si bien, como se mencionó en el punto anterior, los abonos escolares benefician a una mayor cantidad de alumnos, aproximadamente el 60% de los equipos directivos optaron por la compra sólo de bicicletas como solución a los problemas de movilidad de sus alumnos (Gráfico 4).

Gráfico 4. Destino de los aportes. Total nacional. Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

En cuanto a las variaciones por jurisdicción, el destino de los aportes presentó diferencias significativas. Provincias como San Juan, Formosa y La Rioja utilizaron prácticamente todo el aporte para la compra de bicicletas, mientras que Tierra del Fuego, Neuquén, Santa Cruz y Chubut optaron mayoritariamente por los abonos escolares.

Por otro lado, tanto en Corrientes como en San Luis casi el 30% de los aportes fue destinado a compras simultáneas de bicicletas y abonos. (Cuadro 6).

Cuadro 6. Destino de los aportes por provincia. Año 2010

Provincia	Destino de los aportes				Total
	Bicicletas	Abonos escolares	Ambos aportes	Sin datos	
Provincia de Bs.As.	699 69,1%	218 21,5%	76 7,5%	19 1,9%	1.012 100,0%
Catamarca	31 62,0%	9 18,0%	10 20,0%		50 100,0%
Córdoba	231 75,5%	43 14,1%	26 8,5%	6 2,0%	306 100,0%
Corrientes	44 47,8%	20 21,7%	27 29,3%	1 1,1%	92 100,0%
Chaco	66 81,5%	9 11,1%	6 7,4%		81 100,0%
Chubut	10 20,0%	35 70,0%	5 10,0%		50 100,0%
Entre Ríos	106 45,9%	101 43,7%	21 9,1%	3 1,3%	231 100,0%
Formosa	96 99,0%	1 1,0%			97 100,0%
Jujuy	12 21,8%	36 65,5%	7 12,7%		55 100,0%
La Pampa	43 67,2%	12 18,8%	9 14,1%		64 100,0%
La Rioja	44 91,7%	2 4,2%		2 4,2%	48 100,0%
Mendoza	59 41,5%	62 43,7%	18 12,7%	3 2,1%	142 100,0%
Misiones	24 21,8%	63 57,3%	23 20,9%		110 100,0%
Neuquén	12 22,6%	38 71,7%	2 3,8%	1 1,9%	53 100,0%
Río Negro	26 35,1%	34 45,9%	14 18,9%		74 100,0%
Salta	41 39,8%	38 36,9%	24 23,3%		103 100,0%
San Juan	38 100,0%				38 100,0%
San Luis	10 32,3%	12 38,7%	9 29,0%		31 100,0%
Santa Cruz	8 29,6%	19 70,4%			27 100,0%
Santa Fe	215 64,4%	72 21,6%	44 13,2%	3 0,9%	334 100,0%
Santiago del Estero	74 68,5%	8 7,4%	26 24,1%		108 100,0%
Tucumán	53 42,4%	49 39,2%	22 17,6%	1 0,8%	125 100,0%
Tierra del Fuego		8 88,9%	1 11,1%		9 100,0%
Total	1.942 59,9%	889 27,4%	370 11,4%	39 1,2%	3.240 100,0%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

También se registraron claras diferencias en el destino del aporte según el tamaño de la matrícula. En el cuadro 7 se puede observar que si bien las dos terceras partes de las

escuelas con hasta 300 alumnos optaron por las bicicletas, a medida que aumenta la cantidad de alumnos crece significativamente la utilización del abono escolar.

Cuadro 7. Destino de los aportes por cantidad de alumnos de la escuela. Año 2010

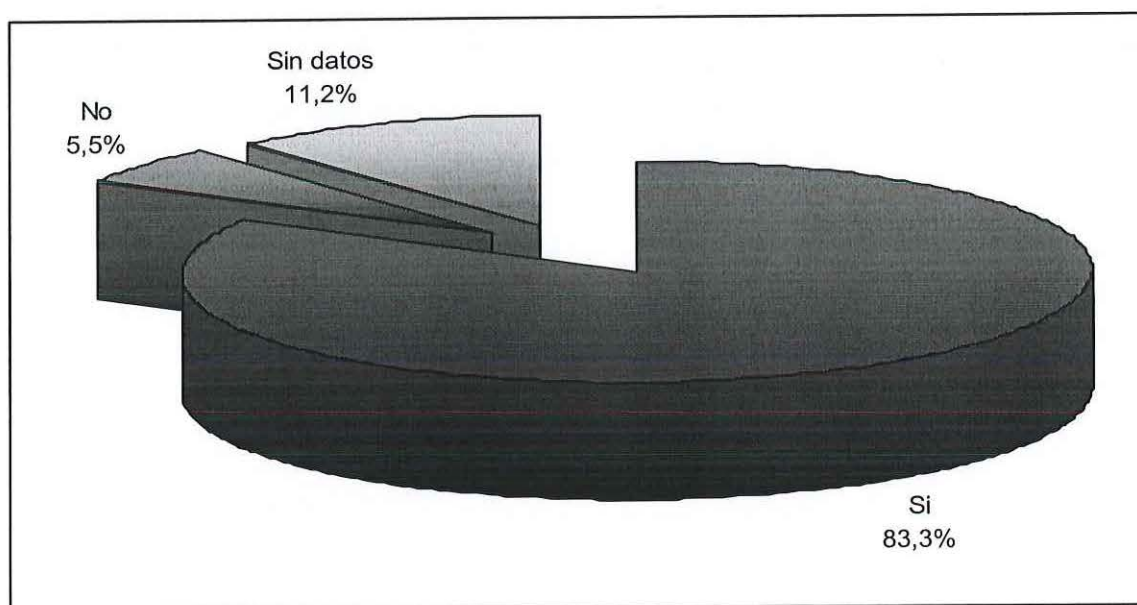
		Cantidad de alumnos de la escuela			Total
		Hasta 300 alumnos	De 301 a 600 alumnos	Más de 600 alumnos	
Destino de los aportes	Bicicletas	1.236 66,6%	466 53,3%	240 47,1%	1.942 59,9%
	Abonos escolares	405 21,8%	273 31,2%	211 41,4%	889 27,4%
	Ambos aportes	189 10,2%	123 14,1%	58 11,4%	370 11,4%
	Sin datos	26 1,4%	12 1,4%	1 0,2%	39 1,2%
Total		1.856 100,0%	874 100,0%	510 100,0%	3.240 100,0%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.5. Mejoras en la asistencia

La gran mayoría de los equipos directivos observaron mejoras en la asistencia de los alumnos beneficiados a partir de la ejecución de la línea de acción, Sólo un 5,5% de los mismos manifestó que no se produjeron cambios, y un 11,2% no pudo responder pues todavía se encontraban en una primera etapa de implementación de las acciones. (Gráfico 5)

Gráfico 5. Mejoras en la asistencia. Total nacional. Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

Discriminados por jurisdicción, las provincias donde se observaron porcentajes más altos de mejoras en la asistencia son Corrientes, Chubut, Formosa, Jujuy, Misiones, Salta, Santiago del

Estero y Tierra del Fuego, con registros superiores al 90%. En el extremo opuesto se encuentran las provincias de La Pampa (53,1%), Córdoba (65,7%) y La Rioja (72,9%). (Cuadro 8)

Cuadro 8. Mejoras en la asistencia por provincia. Año 2010

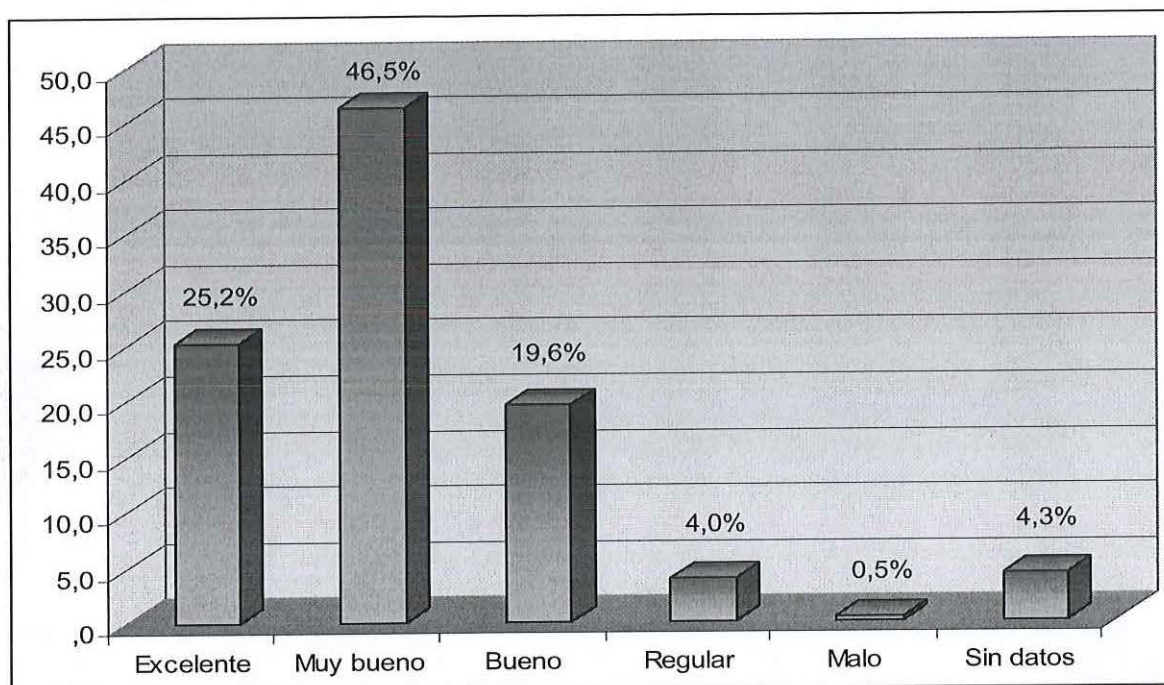
Provincia	Se observaron mejoras en la asistencia			Total
	Si	No	Sin datos	
Provincia de Buenos Aires	856 84,6%	52 5,1%	104 10,3%	1012 100,0%
Catamarca	45 90,0%		5 10,0%	50 100,0%
Córdoba	201 65,7%	40 13,1%	65 21,2%	306 100,0%
Corrientes	84 91,3%	5 5,4%	3 3,3%	92 100,0%
Chaco	72 88,9%	1 1,2%	8 9,9%	81 100,0%
Chubut	48 96,0%		2 4,0%	50 100,0%
Entre Ríos	193 83,5%	8 3,5%	30 13,0%	231 100,0%
Formosa	94 96,9%	2 2,1%	1 1,0%	97 100,0%
Jujuy	52 94,5%		3 5,5%	55 100,0%
La Pampa	34 53,1%	8 12,5%	22 34,4%	64 100,0%
La Rioja	35 72,9%	8 16,7%	5 10,4%	48 100,0%
Mendoza	109 76,8%	8 5,6%	25 17,6%	142 100,0%
Misiones	101 91,8%		9 8,2%	110 100,0%
Neuquén	44 83,0%	3 5,7%	6 11,3%	53 100,0%
Río Negro	61 82,4%	5 6,8%	8 10,8%	74 100,0%
Salta	99 96,1%	3 2,9%	1 1,0%	103 100,0%
San Juan	34 89,5%		4 10,5%	38 100,0%
San Luis	27 87,1%		4 12,9%	31 100,0%
Santa Cruz	24 88,9%	1 3,7%	2 7,4%	27 100,0%
Santa Fe	263 78,7%	29 8,7%	42 12,6%	334 100,0%
Santiago del Estero	101 93,5%	3 2,8%	4 3,7%	108 100,0%
Tucumán	112 89,6%	3 2,4%	10 8,0%	125 100,0%
Tierra del Fuego	9 100,0%			9 100,0%
Total	2698 83,3%	179 5,5%	363 11,2%	3240 100%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.6. Evaluación de la línea de acción

Consultados sobre el resultado de la implementación de la línea de acción a través de una escala, se obtuvieron los siguientes resultados:

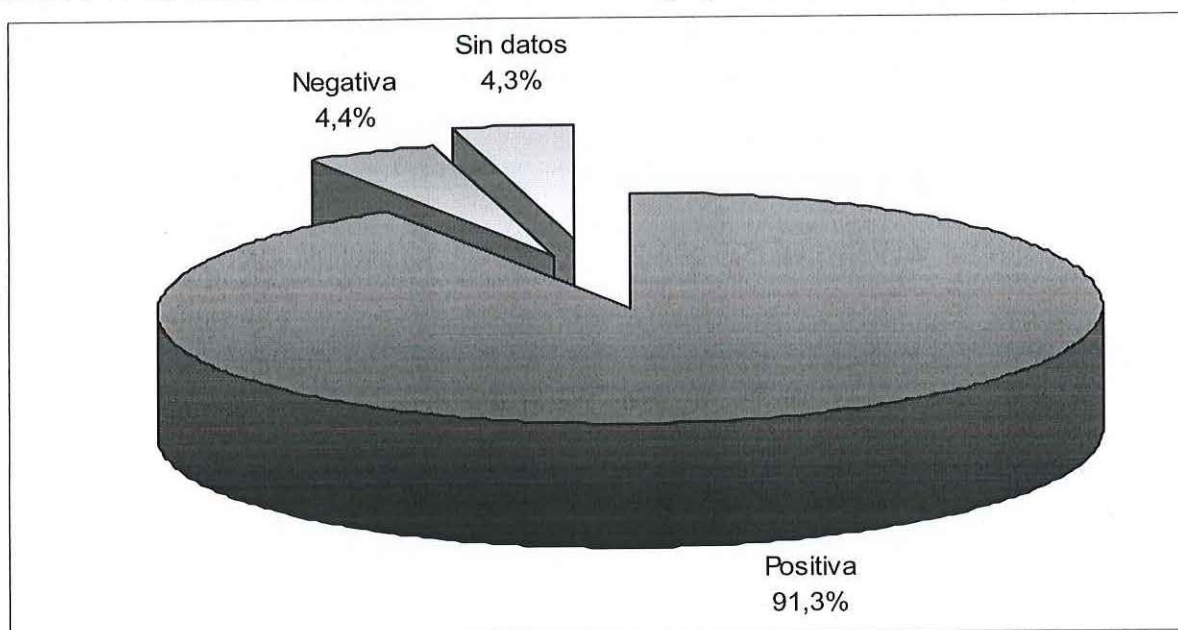
Gráfico 6. Evaluación de la línea de acción. Total nacional (en %) Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

Si agrupáramos los datos a fin de establecer una valoración positiva (categorías “Excelente”, “Muy Bueno” y “Bueno”), y una negativa (categorías “Regular” y “Malo”), obtendríamos la siguiente distribución:

Gráfico 7. Evaluación de la línea de acción. Datos agrupados. Total nacional. (en %) Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación

Cuatro provincias tuvieron una evaluación positiva del 100% (Chubut, Misiones, San Juan y Santa Cruz.), y en ninguna jurisdicción el porcentaje fue inferior al 80%. (Cuadro 9)

Cuadro 9. Evaluación de la línea de acción por provincia. Año 2010

Provincia	Evaluación			Total
	Positiva	Negativa	Sin datos	
Provincia de Bs. As.	934 92,3%	33 3,3%	45 4,4%	1.012 100,0%
Catamarca	44 88,0%	5 10,0%	1 2,0%	50 100,0%
Córdoba	246 80,4%	24 7,8%	36 11,8%	306 100,0%
Corrientes	85 92,4%	7 7,6%		92 100,0%
Chaco	72 88,9%	5 6,2%	4 4,9%	81 100,0%
Chubut	50 100,0%			50 100,0%
Entre Ríos	210 90,9%	12 5,2%	9 3,9%	231 100,0%
Formosa	95 97,9%	2 2,1%		97 100,0%
Jujuy	54 98,2%		1 1,8%	55 100,0%
La Pampa	53 82,8%	6 9,4%	5 7,8%	64 100,0%
La Rioja	40 83,3%	7 14,6%	1 2,1%	48 100,0%
Mendoza	130 91,5%	6 4,2%	6 4,2%	142 100,0%
Misiones	110 100,0%			110 100,0%
Neuquén	52 98,1%		1 1,9%	53 100,0%
Río Negro	65 87,8%	7 9,5%	2 2,7%	74 100,0%
Salta	99 96,1%	3 2,9%	1 1,0%	103 100,0%
San Juan	38 100,0%			38 100,0%
San Luis	30 96,8%	1 3,2%		31 100,0%
Santa Cruz	27 100,0%			27 100,0%
Santa Fe	297 88,9%	17 5,1%	20 6,0%	334 100,0%
Santiago del Estero	105 97,2%	1 0,9%	2 1,9%	108 100,0%
Tucumán	113 90,4%	7 5,6%	5 4,0%	125 100,0%
Tierra del Fuego	8 88,9%	1 11,1%		9 100,0%
Total	2.957 91,3%	144 4,4%	139 4,3%	3.240 100,0%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.6.1. Evaluación de la línea de acción y destino de los aportes

En cuanto a la relación entre la evaluación y el destino de los aportes, se observa una mayor calificación positiva de la línea en las escuelas que optaron por los abonos escolares, y en las que combinaron abonos y bicicletas. (Cuadro 10)

Cuadro 10. Evaluación de la línea de acción por destino del aporte. Año 2010

		Destino de los aportes				
		Bicicletas	Abonos escolares	Ambos aportes	Sin datos	Total
Evaluación	Positiva	1.748 90,0%	838 94,3%	350 94,6%	21 53,8%	2.957 91,3%
	Negativa	96 4,9%	31 3,5%	16 4,3%	1 2,6%	144 4,4%
	Sin datos	98 5,0%	20 2,2%	4 1,1%	17 43,6%	139 4,3%
Total		1.942 100,0%	889 100,0%	370 100,0%	39 100,0%	3.240 100,0%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.6.2. Razones de la evaluación

Además de solicitarles que evalúen la línea de acción, también se les preguntó a los equipos directivos sobre las razones de la calificación realizada.

En el caso de las **evaluaciones positivas**, se privilegiaron las mejoras en la asistencia de los alumnos beneficiados (46,4%), y el hecho de facilitar el traslado hasta y desde la escuela (41,8%). En menor medida se mencionó que constituye una ayuda a las familias de bajos recursos (22,1%), y también que genera un mayor compromiso y entusiasmo en los alumnos incluidos en la línea de acción. (Cuadro 11)

Cuadro 11. Evaluación positiva de la línea de acción: razones. Año 2010

Razones	N	% de casos
Mejoras la asistencia	1.294	46,4%
Facilita el traslado a la escuela	1.165	41,8%
Ayuda a familias de bajos recursos	617	22,1%
Genera compromiso / entusiasmo	477	17,1%
Permite asistencia a actividades extracurriculares	277	9,9%
Mejor comunicación. entre padres y escuela	55	2,0%
Premia los sacrificios para ir escuela	51	1,8%
Otras razones de evaluación	119	4,3%
Sin datos	103	3,7%
Total	4.158	149,1%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

En el caso de las **evaluaciones negativas**, las razones están vinculadas a distintas problemáticas. En primer lugar se señala la poca utilidad de las bicicletas en determinados contextos (28,0%). En segundo término, que los fondos no llegan cuando corresponde, es decir, al comienzo del ciclo lectivo (27,3%). Con porcentajes algo menores, se destaca que el monto del aporte es insuficiente para cubrir las necesidades de movilidad de los alumnos (18,0%), y que se presentaron dificultades con las tarjetas de cobro y con los trámites que implica la gestión de la línea (16,1%). (Cuadro 12)

Cuadro 12. Evaluación negativa de la línea de acción: razones. Año 2010

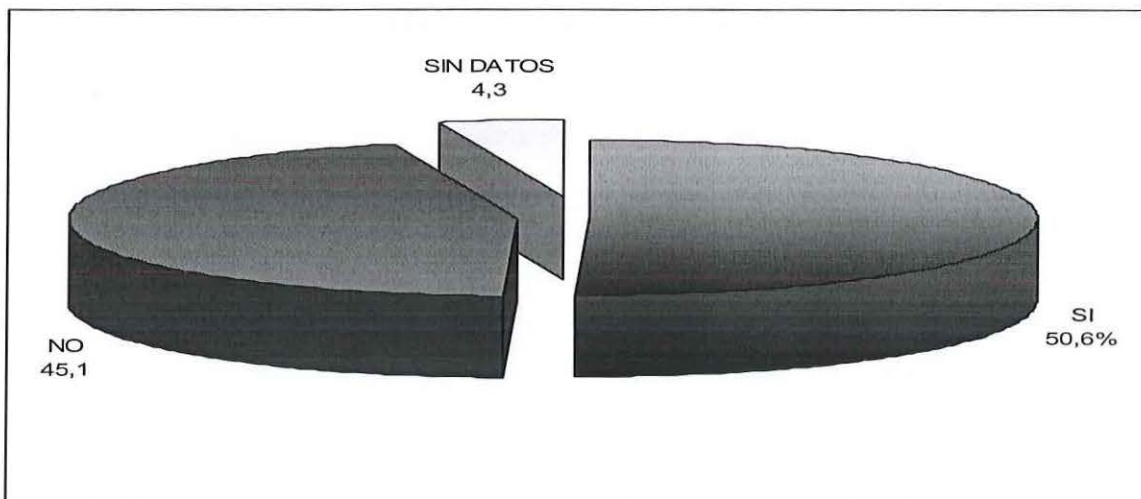
Razones	n	% de casos
Las bicicletas no son útiles en el contexto	45	28,0%
Los fondos no llegan al inicio del ciclo lectivo	44	27,3%
Monto insuficiente / cubre pocos alumnos	29	18,0%
Dificultades con la tarjeta / problemas burocráticos	26	16,1%
En la zona no hay colectivos / transporte con factura	16	9,9%
La línea no es necesaria para la escuela	15	9,3%
No mejoran las inasistencias ni la deserción	6	3,7%
Los alumnos no cuidan las bicicletas / no usan los abonos para asistir	3	1,9%
No hay espacio para guardar las bicicletas	2	1,2%
Otras razones de evaluación	12	7,5%
Sin datos	4	2,5%
Total	202	125,5%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

3.7. Modificaciones en la línea de acción

Poco más de la mitad de los directores consultados estima que son necesarios cambios en la línea de acción. (Gráfico 8)

Gráfico 8. Modificaciones en la línea de acción. Total nacional. Año 2010



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

Las provincias donde se presenta una mayor demanda de cambios son Santa Cruz (70,4%), Río Negro (68,9%), La Rioja (66,7%) y Tierra del Fuego (66,7%). (Cuadro 13)

Cuadro 13. Cambios en la línea de acción por provincia. Año 2010

Provincia	¿Deberían realizarse modificaciones en la línea?			Total
	Si	No	Sin datos	
Provincia de Buenos Aires	475 46,9%	492 48,6%	45 4,4%	1012 100%
Catamarca	30 60,0%	19 38,0%	1 2,0%	50 100,0%
Córdoba	152 49,7%	135 44,1%	19 6,2%	306 100,0%
Corrientes	49 53,3%	43 46,7%		92 100,0%
Chaco	38 46,9%	37 45,7%	6 7,4%	81 100,0%
Chubut	28 56,0%	22 44,0%		50 100,0%
Entre Ríos	113 48,9%	111 48,1%	7 3,0%	231 100,0%
Formosa	44 45,4%	49 50,5%	4 4,1%	97 100,0%
Jujuy	33 60,0%	21 38,2%	1 1,8%	55 100,0%
La Pampa	40 62,5%	16 25,0%	8 12,5%	64 100,0%
La Rioja	32 66,7%	13 27,1%	3 6,3%	48 100,0%
Mendoza	73 51,4%	65 45,8%	4 2,8%	142 100,0%
Misiones	55 50,0%	52 47,3%	3 2,7%	110 100,0%
Neuquén	23 43,4%	25 47,2%	5 9,4%	53 100,0%
Río Negro	51 68,9%	18 24,3%	5 6,8%	74 100,0%
Salta	56 54,4%	47 45,6%		103 100,0%
San Juan	22 57,9%	15 39,5%	1 2,6%	38 100,0%
San Luis	16 51,6%	15 48,4%		31 100,0%
Santa Cruz	19 70,4%	7 25,9%	1 3,7%	27 100,0%
Santa Fe	157 47,0%	156 46,7%	21 6,3%	334 100,0%
Santiago del Estero	59 54,6%	46 42,6%	3 2,8%	108 100,0%
Tucumán	67 53,6%	55 44,0%	3 2,4%	125 100,0%
Tierra del Fuego	6 66,7%	3 33,3%		9 100,0%
Total	1638 50,6%	1462 45,1%	140 4,3%	3240 100,0%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

En cuanto a los cambios que se solicitan, se destacan que el aporte sea mayor (29%), y que la transferencia de fondos se realice al inicio del ciclo lectivo (27%). Con una menor cantidad de respuestas se demanda tener en cuenta otros criterios para determinar el monto del aporte, y que en los casos de medios de transporte no convencionales el dinero no es suficiente. (Cuadro 14)

Cuadro 14. Cambios en la línea de acción por provincia. Año 2010

	Nº	% de casos
Aporte de mayor cantidad de dinero	481	29
Transferencia al inicio de ciclo lectivo	439	27
Tener en cuenta otros criterios para el monto	217	13
El monto no alcanza para otros medios de transporte	205	13
Simplificar trámites	167	10
Poder usar el dinero para salidas u otras actividades relacionadas	140	9
Contemplar dinero para el mantenimiento de las bicicletas	70	4
Firmar convenios con empresas	57	3
Destinar parte del dinero para combustible	56	3
Contemplar personal administrativo para los trámites	47	3
Tener en cuenta la responsabilidad y el rendimiento del alumno	37	2
Otras modificaciones	129	8
Total	2.045	125

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos relevados en los informes de evaluación de la Línea Aporte para la Movilidad. Dirección Nacional de Políticas Socioeducativas (DNPS) del Ministerio de Educación de la Nación.

Cabe agregar que a partir de 2011 los datos obtenidos en esta pregunta, junto con las razones para una evaluación negativa, son utilizados para un ajuste permanente de las acciones a las necesidades de los establecimientos beneficiarios. La transferencia de fondos al inicio del ciclo lectivo, el diseño de nuevos indicadores para determinar el monto del aporte, la flexibilización en la compra de insumos como zapatillas o combustible son algunas de las mejoras que se vienen llevando a cabo.

3.8. Conclusiones

El análisis de la información relevada en este primer estudio sobre la implementación y gestión de la línea *Aporte para la movilidad*, permitió determinar lo siguiente:

- Una cuarta parte de la matrícula de las escuelas estudiadas en 2010 tiene problemas para trasladarse a la escuela. Las provincias que presentan mayores porcentajes son Misiones, Salta y Neuquén.
- Se relevaron aproximadamente 153.000 alumnos beneficiados, y si se proyectase esta cantidad a todas las escuelas incluidas en la línea en el período analizado, se llegaría a un total de 230.000 alumnos.

- La cobertura de la línea en todo el país es del 53%. Es decir que las acciones implementadas permiten cubrir las necesidades de más de la mitad de los alumnos que necesitan apoyo para su traslado cotidiano al establecimiento.
- El 60% de las escuelas opta por la compra de bicicletas, el 27% por abonos escolares, y un 11% elige utilizar ambos a la vez. Independientemente del destino de los aportes, en promedio se beneficia a 47 niños por escuela.
- El 83% de los equipos directivos observaron mejoras en la asistencia de los alumnos beneficiarios a partir de la ejecución de las acciones, y un 91% evaluó positivamente el resultado de su implementación.
- La mitad de los directores considera que son necesarios cambios en la línea, destacándose un mayor aporte financiero para las escuelas, y la transferencia de los fondos al inicio del ciclo lectivo.