

Transporte por carretera

Vehículos propios o alquilados gestionados de forma propia

Los organismos que realizan operaciones de cualquier duración en cualquier contexto pueden optar por comprar, alquilar o arrendar vehículos dedicados exclusivamente al propio organismo, cuya gestión corra a su cargo. Si una organización decide adquirir sus propios vehículos, debe considerar diversas cuestiones. La naturaleza de la operación de respuesta de emergencia también puede requerir que se incorporen ayudas mecánicas de manipulación en la especificación general del vehículo para facilitar la carga y descarga. Los vehículos alquilados o en propiedad pueden obtenerse localmente o importarse a instancias de la organización. Los vehículos externos puede ser la mejor manera para disponer del mejor equipo o el más adecuado, pero puede llevar mucho tiempo adquirirlo y costar una gran cantidad de dinero en función de la distancia de entrega y del tipo de transporte utilizado. Los vehículos traídos de otro país también tendrán que someterse a los trámites aduaneros habituales.

Tenga en cuenta que algunos países no permiten la importación de determinados modelos. Esto se debe principalmente a razones medioambientales o económicas. En algunos casos, los países aplican impuestos de importación o registro extremadamente altos para proteger su mercado de fabricación. Si los organismos desean importar un vehículo, es de vital importancia informarse de los procedimientos oficiales y prácticos de importación.

Ventajas de los vehículos autogestionados:

- **Vehículos especiales** - Los vehículos propios o alquilados pueden diseñarse, modificarse o construirse específicamente para transportar un producto concreto, como artículos de la cadena de frío, que puedan requerir una manipulación especial.
- **Conductores autogestionados**: las organizaciones que tengan un control total sobre sus vehículos podrán formar y proporcionar sus propios conductores, lo que permitirá el desarrollo, la especialización y el control de calidad en caso de problemas de rendimiento.
- **Personalización** - El vehículo alquilado o en propiedad puede equiparse con logotipos y visibilidad, y se le pueden instalar y configurar equipos de comunicaciones personalizados.
- **Control de calidad** - Al utilizar un vehículo autogestionado es mucho más fácil garantizar la utilización adecuada y ética del vehículo, conforme a la política del organismo.

Desventajas de los vehículos autogestionados:

- **Tiempo y complejidad** - La autogestión de vehículos y flotas puede ocupar mucho tiempo y requerir una atención excesiva por parte de la dirección.
- **Conocimientos especiales** - El mantenimiento de uno o más vehículos de transporte requiere habilidades y conocimientos especiales. A menos que se llegue a acuerdos externos con servicios de reparación de terceros, las organizaciones tendrán que identificar y contratar mecánicos y gestionar su propia cadena de suministro de piezas de repuesto. El despacho y la gestión de flotas también requieren competencias especiales con personal cualificado para coordinar el movimiento de varios vehículos.
- **Costes** - El capital inicial y de inversión para obtener vehículos, conductores y piezas puede ser considerable, por lo que los organismos de ayuda que dependen de la financiación mediante subvenciones pueden no ser capaces de cubrir los costes de una sola vez. El desempeño en numerosos contextos conllevará también importantes costes de seguros. Un vehículo en propiedad debe gestionarse hasta que su propiedad se transfiera efectivamente a otra parte, incluida la actualización de los registros de

propiedad por parte de las autoridades locales. La organización puede responder de cualquier responsabilidad relacionada con el vehículo durante el periodo de propiedad.

- **Punto único de fallo** - Las organizaciones que poseen o gestionan sus propios vehículos corren el riesgo de que, debido a problemas mecánicos o un accidente, se interrumpa por completo el uso de dicho vehículo.

Los conductores son un componente esencial de las flotas autogestionadas, tan importante como los propios vehículos. Aunque una organización disponga de una flota en perfecto estado, si utiliza conductores de mala calidad, tiene conductores sin licencia para operar en un contexto determinado o no invierte en la formación de éstos, pueden producirse accidentes, daños, pérdidas de carga y, posiblemente, problemas con multas o demandas judiciales. Las organizaciones que quieran mantener sus propios vehículos y disponer de un grupo de conductores deben asegurarse de que la contratación se lleve a cabo concienzudamente y de que se demuestren claramente las habilidades y los conocimientos. Al contratar conductores, las organizaciones pueden considerar:

- Solicitar documentación que acredite el permiso para operar el vehículo en cuestión.
- Solicitar una verificación de antecedentes.
- Pedir al solicitante que demuestre de primera mano su habilidad para conducir en un lugar seguro.
- Preparar con antelación preguntas técnicas.
- Si es posible, implantar un programa de detección de drogas

Transporte de terceros

Las organizaciones humanitarias dependen cada vez más de los proveedores de transporte externos como método para trasladar la carga a las operaciones de respuesta y en torno a ellas. El coste total de funcionamiento de recurrir a terceras empresas puede ser más elevado, pero, dada la naturaleza volátil de las actividades de respuesta, las empresas externas pueden ayudar a iniciar las operaciones con rapidez y asimismo permiten iniciar o detener las operaciones con la diligencia necesaria sin preocuparse de qué hacer con grandes activos físicos como los camiones. Incluso si una organización es propietaria de sus vehículos, puede haber ocasiones en las que surja la necesidad de una capacidad adicional para hacer frente a picos de actividad u otras necesidades a corto plazo. Para ello se pueden utilizar vehículos suministrados por un proveedor de transporte comercial externo.

Por lo general, las empresas de transporte de terceros pueden contratarse localmente en el contexto de la emergencia o cerca de él, y su utilización también cumple la función de aportar dinero a la economía local y fomentar la aceptación local de la agencia de ayuda en cuestión. Las organizaciones deben actuar con la debida diligencia a la hora de solicitar y seleccionar empresas de transporte externas, y seguir sus propios procedimientos internos de contratación siempre que sea posible.

Ventajas del transporte por cuenta ajena:

- **Flexibilidad** - Las organizaciones pueden recurrir a proveedores comerciales para satisfacer las fluctuaciones de la demanda
- **Sin restricciones de tamaño** - Organizaciones que realizan envíos con poca frecuencia, o sólo envían pequeñas cantidades y no necesitan vehículos autogestionados a mano en todo momento. El transporte por cuenta ajena atiende a cargas y trayectos variables.
- **Menor coste inicial** - Los transportistas terceros prácticamente no tendrán costes iniciales y podrán ofrecer un servicio más rentable y eficiente al compartir cargas con otros expedidores.

- **Reducción de la complejidad** - La administración de vehículos y conductores ya no es responsabilidad de la organización, lo que permite a los equipos de administración de la organización centrarse en otras áreas.
- **Conocimiento local** - Los transportistas o proveedores externos pueden tener un mejor conocimiento práctico de los requisitos del país, las restricciones locales, la geografía, los requisitos o limitaciones de los vehículos, las rutas optimizadas y los puntos conflictivos, entre otros muchos aspectos.

Desventajas del transporte por cuenta ajena:

- **Preocupaciones éticas** - Los transportistas externos no representan directamente a una organización contratante y, como tales, pueden participar en actividades que las agencias de ayuda podrían considerar poco éticas, como transportar equipos para las partes de un conflicto o emplear mano de obra infantil. Las normas de los conductores tampoco están controladas por el expedidor y pueden producirse actividades como el consumo de drogas o la conducción insegura.
- **Riesgo adicional** - Aunque los expedidores pueden utilizar seguros adicionales, siempre existe un mayor riesgo al recurrir a terceros que pueden tener menos interés en la entrega de la carga de ayuda.
- **Mayor coste a largo plazo** - Aunque los costes iniciales pueden ser sustancialmente menores con los transportistas terceros, durante un periodo de tiempo suficientemente largo y con suficiente carga, el transporte comercial de terceros posiblemente resultará más elevado por kg. Las organizaciones que tienen un programa a largo plazo y envían grandes volúmenes de carga podrían tener costes menores alquilando o teniendo sus propios vehículos autogestionados.

Consideraciones tanto para el transporte de carga por terceros como para el autogestionado:

Independientemente de si los vehículos son en propiedad, están alquilados o son gestionados por un tercero, es importante asegurarse de cumplir toda la legislación local.

- Los conductores tienen un permiso obtenido legalmente para conducir la clase de vehículo que conducen por carreteras y vías públicas.
- Se pagan tasas por cargas específicas, como mercancías sobredimensionadas o peligrosas.
- Los vehículos deben estar asegurados al menos al nivel mínimo exigido por la legislación local. Las organizaciones dispondrán de políticas internas sobre la medida en que deben estar asegurados sus vehículos en propiedad
- Los vehículos también pueden requerir documentación relativa a los pesos máximos permitidos en términos de peso bruto del vehículo, peso por eje y carga útil.

Tarifas de camiones de terceros

La forma en que las empresas de transporte deciden cobrar por los servicios de transporte depende del país, del contexto, de las necesidades previstas del contrato e incluso de las normas y reglamentos locales. Acuerdos comunes:

Ruta predefinida	Muchos proveedores de transporte por carretera prefieren suscribir contratos basados en rutas predefinidas. El contrato estipulará una tarifa preestablecida entre dos lugares, expresada bien como coste del vehículo completo, bien como tarifa por kg. Las tarifas basadas en rutas predefinidas resultan convenientes para los organismos que tienen un plan de proyecto conocido con destinos conocidos y de uso común. Solicitar ofertas basadas en las tarifas por ruta ayudará a los planificadores a identificar fácilmente qué proveedores de transporte por camión son más rentables en qué zonas.
Con límite de tiempo	En algunas situaciones, los planificadores y transportistas pueden optar por especificar contratos basados en intervalos de tiempo concretos, normalmente tarifas diarias o por horas. Las tarifas basadas en el tiempo pueden ser útiles en los primeros días de una respuesta, especialmente el arrendamiento diario de servicios de transporte por camión. Sin embargo, las tarifas con límite de tiempo también pueden dar lugar a un mal control de los costes: si un vehículo se retrasa por cualquier motivo, los arrendatarios del servicio de transporte estarán obligados a pagar por esos días, a menos que se especifique claramente lo contrario en el contrato.
Según la distancia	Algunos contratos se expresan como tarifa por distancia -normalmente kilómetros- y cobran a los arrendatarios del servicio de camiones por kg o vehículo. La contratación basada en la distancia puede ser similar a las rutas predefinidas, aunque puede utilizarse cuando los planificadores no conocen de antemano todos los destinos finales de la entrega. Los planificadores deben tener cuidado con las tarifas basadas en la distancia: a menos que tengan un conocimiento detallado de las rutas, es posible que no tengan forma de validar las distancias reales recorridas. Es posible que los planificadores también prefieran implantar un libro de registro de vehículos a fin de hacer un seguimiento de los movimientos de los conductores.

Peso facturable

En la mayoría de los contextos humanitarios, las únicas limitaciones para cargar un vehículo son el peso de la carga y si ésta es excesiva. Hay algunas situaciones en las que las empresas de transporte pueden cobrar en función de lo que se conoce como "peso volumétrico". El peso volumétrico puede aplicarse cuando la carga es muy ligera en comparación con su volumen. Si una organización humanitaria alquila un camión entero, la densidad de la carga puede no ser importante; sin embargo, en situaciones en las que una organización cobra por kg, las empresas de transporte pueden incluir pesos volumétricos mínimos para ayudar a recuperar los costes operativos. Los planificadores deben asumir que la carga ligera y volumétrica puede tener una tarifa diferente.

No existe una norma universal para el peso volumétrico, sin embargo un buen indicador de éste podría ser:

Métrica **(L (cm) × P (cm) × A (cm))/333 = Volumétrico Peso (KO)**