

Disposições relativas ao transporte rodoviário

Veículos próprios ou alugados autogeridos

As agências que gerem operações de qualquer duração em qualquer contexto podem desejar comprar, alugar ou arrendar veículos que são exclusivamente dedicados e sob a gestão da própria agência. Se uma organização decidir adquirir os seus próprios veículos, há uma série de áreas a ter em consideração, como o tipo de veículo e de carroçaria. A natureza da operação de resposta de emergência pode também exigir que sejam incorporadas ajudas de manuseamento mecânico na especificação global do veículo, para facilitar a carga e a descarga. Os veículos alugados e adquiridos podem ser encontrados localmente, ou podem ser importados para a operação de resposta a pedido da organização. Trazer veículos importados pode ser a melhor maneira de encontrar o melhor equipamento ou o mais adequado, mas pode demorar muito tempo a adquirir e custar uma grande quantia de dinheiro, dependendo da distância até à entrega e do tipo de transporte utilizado. Os veículos trazidos de um país diferente terão também de ser submetidos a formalidades aduaneiras regulares.

Esteja ciente de que alguns países não permitem a importação de modelos específicos. Isto deve-se principalmente a razões ambientais ou económicas. Em alguns casos, os países aplicam impostos de importação e/ou registo extremamente elevados para proteger o seu mercado de fabrico. Se as agências procuram importar um veículo, é da maior importância descobrir os procedimentos oficiais e práticos para a importação.

Vantagens dos veículos autogeridos:

- **Construídos para a finalidade** - Os veículos alugados ou próprios podem ser concebidos, modificados ou construídos especificamente para transportar um determinado produto, tais como artigos de cadeia de frio, que podem requerer manuseamento especial.
- **Condutores autogeridos** - As organizações com controlo total sobre os seus veículos poderão formar e fornecer os seus próprios condutores, o que permitirá o desenvolvimento, especialização e controlo de qualidade em caso de problemas de desempenho.
- **Personalização** - O veículo alugado ou próprio pode ser equipado com logótipos e visibilidade, e pode ter instalado e configurado equipamento de comunicações personalizado.
- **Controlo de qualidade** - Ao utilizar um veículo autogerido, é muito mais fácil assegurar que este é utilizado de uma forma apropriada e ética, de acordo com os princípios da agência.

Desvantagens dos veículos autogeridos:

- **Tempo e complexidade** - A autogestão de veículos e frotas pode ocupar muito tempo, e exigir uma atenção excessiva por parte da gestão.
- **Conhecimentos especiais** - A manutenção de um ou mais veículos de transporte requer competências e conhecimentos especiais. A menos que sejam feitos acordos externos com serviços de reparação de terceiros, as organizações terão de identificar e contratar mecânicos, e gerir a sua própria cadeia de fornecimento de peças sobressalentes. A expedição e a gestão da frota também representa uma competência especial, e requer pessoal com conhecimentos e formação para coordenar a circulação de múltiplos veículos.
- **Custos** - o capital de arranque e de investimento para obter veículos, condutores e peças pode ser substancial, e as agências de auxílio com financiamento limitado a subsídios

podem não conseguir cobrir todos os custos de uma só vez. O funcionamento em muitos contextos também implicará custos de seguro substanciais. Um veículo próprio deve ser gerido até que a sua propriedade seja efetivamente transferida para outra parte, incluindo a atualização dos registos de propriedade por parte das autoridades locais. A organização pode ser considerada responsável por qualquer questão relacionada com o veículo durante o período de propriedade.

- **Ponto único de avaria** - As organizações que possuem ou gerem os seus próprios veículos correm o risco de problemas mecânicos ou de um acidente interrompam completamente a utilização desse veículo em qualquer altura.

Os condutores são um componente essencial para as frotas autogeridas, tão importantes como os próprios veículos. Mesmo que uma organização tenha uma frota perfeitamente mantida, se estiver a utilizar condutores de má qualidade, se tiver condutores sem licença para operar num determinado contexto, ou se não investir na formação de condutores, podem ocorrer acidentes, danos, perda de carga e possivelmente problemas com multas ou processos judiciais. As agências que procuram manter os seus próprios veículos e ter uma reserva de pessoal de condutores devem assegurar que a contratação é efetuada de forma consciente e que as competências e conhecimentos são claramente demonstrados. Ao recrutar condutores, as agências podem considerar:

- Solicitar documentação para comprovar que possui uma carta de condução e que está autorizado para operar o veículo em questão
- Solicitar uma verificação de antecedentes
- Solicitar ao candidato que demonstre as suas capacidades de condução em primeira mão num local seguro
- Preparar algumas perguntas técnicas
- Se possível, instaurar um programa de rastreio de drogas

Transporte de terceiros

As organizações humanitárias têm-se tornado cada vez mais dependentes de fornecedores de transporte de terceiros como método de movimentação de carga para e em torno de operações de resposta. O custo global de funcionamento da utilização de empresas terceiras pode ser mais elevado, mas na natureza volátil das atividades de resposta, as empresas externas podem ajudar a iniciar rapidamente as operações, e as organizações podem iniciar ou parar as operações tão rapidamente quanto necessário sem se preocuparem com o que fazer com grandes recursos físicos como camiões. Mesmo que uma organização seja proprietária dos seus veículos, pode haver ocasiões em que surja a necessidade de capacidade adicional para satisfazer picos de atividade ou outras necessidades a curto prazo. Isto pode ser satisfeito através da utilização de veículos fornecidos por um fornecedor de transporte comercial de terceiros.

As empresas de transporte de terceiros podem normalmente ser encontradas localmente no ou perto do contexto de emergência, e a sua utilização serve também a função de injetar dinheiro na economia local e promover a aceitação local da agência de auxílio em questão. As organizações devem seguir todas as devidas diligências ao solicitar e selecionar empresas de transporte terceiras, e seguir os seus próprios procedimentos internos de aquisição sempre que possível.

Vantagens do transporte de terceiros:

- **Flexibilidade** - As organizações podem utilizar fornecedores comerciais para responder a requisitos de procura flutuantes

- **Sem limitação de tamanho** – Organizações que podem apenas realizar envios com pouca frequência, ou enviar apenas pequenas quantidades e podem não precisar de veículos autogeridos sempre disponíveis. O transporte por terceiros dá resposta a cargas e viagens variáveis.
- **Custo inicial mais baixo** - Os transportadores terceiros não terão praticamente custos de arranque, e o transportador poderá ser capaz de oferecer um serviço mais económico e mais eficiente através da partilha de cargas com outros expedidores.
- **Complexidade reduzida** - A administração de veículos e condutores já não é da responsabilidade da organização, permitindo que as equipas administrativas da organização se concentrem noutras áreas.
- **Conhecimento local** - Os transportadores ou fornecedores terceiros podem ter um melhor conhecimento prático dos requisitos do país, restrições locais, geografia, requisitos ou limitações dos veículos, rotas otimizadas, complicações e muito mais.

Desvantagens do transporte de terceiros:

- **Preocupações éticas** – Os transportadores terceiros não representam diretamente uma organização contratante, e como tal podem envolver-se em atividades que as agências de auxílio podem considerar pouco éticas, tais como transportar equipamento para partes em conflito ou recorrer a trabalho infantil. Os padrões de condução também não são controlados pelo expedidor, e podem ocorrer atividades como o consumo de drogas ou a condução sem segurança.
- **Risco adicional** - Embora os expedidores possam utilizar seguros adicionais, existe sempre um risco acrescido utilizando terceiros que podem ter menos interesse investido na entrega de carga de auxílio.
- **Custos mais elevados a longo prazo**- Embora os custos de arranque possam ser substancialmente menores com transportadores terceiros, durante um período de tempo suficientemente longo e com carga suficiente, o transporte comercial de terceiros pode sempre ser mais elevado por kg. As organizações que se encontram num programa a longo prazo e que enviam grandes volumes de carga podem conseguir custos mais baixos através do aluguer ou adquirindo os seus próprios veículos autogeridos.

Considerações tanto para o transporte de carga por terceiros como autogerido:

Quer os veículos sejam próprios, alugados ou geridos por terceiros, é importante assegurar que são cumpridas todas as leis locais relativas a licenciamento, seguro e regulamentação dos veículos:

- Os condutores têm uma licença legalmente obtida para operar a classe de veículo que conduzem nas vias públicas e autoestradas.
- Estão pagas as taxas para cargas específicas, tais como mercadorias sobredimensionadas ou perigosas.
- Os veículos devem estar segurados pelo menos até ao nível mínimo exigido pela lei. Diferentes organizações terão políticas internas relativas aos seguros que os seus próprios veículos deverão ter
- Os veículos também podem exigir documentação relativa aos pesos máximos permitidos em termos de peso bruto do veículo, peso por eixo e carga útil.

Taxas de camionagem de terceiros

Os preços estabelecidos pelas empresas de camionagem de terceiros para os serviços de transporte depende do país, do contexto, das necessidades antecipadas do contrato, e mesmo das normas e regulamentos locais. Disposições comuns:

Rota pré-definida

Muitos fornecedores de camionagem gostam de desenvolver contratos baseados em rotas pré-definidas. O contrato estipulará uma taxa pré-estabelecida entre dois locais, expressa no custo do veículo completo, ou numa taxa por kg. As tarifas pré-definidas baseadas em rotas são boas para agências que têm um plano de projeto conhecido, com destinos conhecidos e comumente utilizados. Solicitar propostas com base em tarifas baseadas em rotas ajudará os planeadores a identificar facilmente quais os fornecedores de camiões que são mais rentáveis em determinadas áreas.

Limitado no tempo

Em algumas situações, os planeadores e transportadores podem desejar especificar contratos com base em intervalos de tempo específicos, geralmente com taxas diárias ou horárias. As tarifas baseadas no tempo podem ser úteis nos primeiros dias de uma resposta, especialmente no aluguer diário de serviços de camionagem. No entanto, as tarifas baseadas no tempo também podem levar a um fraco controlo dos custos - se um veículo sofrer um atraso por qualquer razão, os arrendatários do serviço de camionagem serão obrigados a pagar por esses dias, a menos que o contrário esteja claramente especificado no contrato.

Baseado na distância

Alguns contratos são expressos como uma tarifa por distância - geralmente quilómetros - e cobram aos arrendatários do serviço de camiões por kg ou veículo. A contratação por distância pode ser semelhante a rotas pré-definidas, contudo pode ser utilizada quando os planeadores não conhecem antecipadamente todos os destinos finais para entrega. Os planeadores devem ter cuidado com as tarifas baseadas na distância - a menos que tenham conhecimento detalhado dos percursos, podem não ter forma de validar as distâncias efetivamente percorridas. Os planeadores podem também querer implementar um livro de registo de veículos para acompanhar os movimentos do condutor.

Peso taxável

Na maioria dos contextos humanitários, as únicas restrições ao carregamento de um veículo são o peso da carga, e se a carga é sobredimensionada. Há algumas situações em que as empresas de camionagem podem cobrar com base no que é conhecido como "peso volumétrico". O peso volumétrico pode ser aplicado quando a carga é muito leve em comparação com o seu volume. Se uma agência humanitária está a alugar um camião inteiro, a densidade da carga pode não ser importante, contudo, em situações em que uma agência está a ser cobrada por kg, as empresas de camionagem podem incluir pesos volumétricos mínimos para ajudar a recuperar os custos operacionais. Os planeadores devem assumir que a carga leve e volumétrica pode ser cobrada a uma taxa diferente.

Não existe um padrão universal para o peso volumétrico. No entanto, um bom indicador do peso volumétrico poderá ser:

$$\text{Métrica (C (cm) \times L (cm) \times A (cm))}^{333} = \text{Peso volumétrico (KG)}$$