

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

**Primer período de sesiones ordinario
de la Junta Ejecutiva**

Roma, 19-21 de febrero de 2007

INFORMES DE EVALUACIÓN

Tema 7 del programa

EVALUACIÓN DE LA OPERACIÓN ESPECIAL 10498.0 PARA INDONESIA

**Servicios de transporte marítimo del PMA en
apoyo del plan de acción del Coordinador de
las actividades de recuperación de las Naciones
Unidas en Aceh y Nias para ofrecer un refugio
temporal a la población damnificada
(Indonesia)**

*Para información**

S

Distribución: GENERAL
WFP/EB.1/2007/7-C
5 enero 2007
ORIGINAL: INGLÉS

* De conformidad con las decisiones de la Junta Ejecutiva sobre el sistema de gobierno, aprobadas en el período de sesiones anual y el tercer período de sesiones ordinario de 2000, los temas presentados a título informativo no se debatirán a menos que los miembros de la Junta así lo pidan expresamente antes de la reunión y la Presidencia dé el visto bueno a la petición por considerar que es adecuado dedicar tiempo de la Junta a ello.

La tirada del presente documento es limitada. Los documentos de la Junta Ejecutiva se pueden consultar en el sitio Web del PMA (<http://www.wfp.org/eb>).

NOTA PARA LA JUNTA EJECUTIVA

El presente documento se remite a la Junta Ejecutiva para información.

La Secretaría invita a los miembros de la Junta que deseen formular alguna pregunta de carácter técnico sobre este documento a dirigirse a los funcionarios del PMA encargados de la coordinación del documento, que se indican a continuación, de ser posible con un margen de tiempo suficiente antes de la reunión de la Junta.

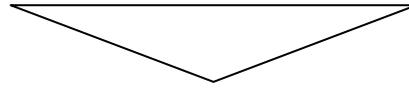
Directora, OEDE: Sra. C. Heider tel.: 066513-2412

Oficial Principal de Evaluación, OEDE: Sr. J. Lefevre tel.: 066513-2358

Para cualquier información sobre el envío de documentos para la Junta Ejecutiva, sírvase dirigirse a la Sra. C. Panlilio, Auxiliar Administrativa de la Dependencia de Servicios de Conferencias (tel.: 066513-2645).



PROYECTO DE DECISIÓN*



La Junta toma nota de la “Evaluación de la operación especial 10498.0 para Indonesia – Servicios de transporte marítimo del PMA en apoyo del plan de acción del Coordinador de las actividades de recuperación de las Naciones Unidas en Aceh y Nias para ofrecer un refugio temporal a la población damnificada (Indonesia)” (WFP/EB.1/2007/7-C).

* Se trata de un proyecto de decisión. Si se desea consultar la decisión final adoptada por la Junta, sírvase remitirse al documento “Decisiones y recomendaciones del primer período de sesiones ordinario de 2007 de la Junta Ejecutiva” (WFP/EB.1/2007/16) que se publica al finalizar el período de sesiones.

INTRODUCCIÓN

1. En la presente nota informativa se resumen las conclusiones, recomendaciones y enseñanzas derivadas de una evaluación del Servicio de Transporte del PMA (WFPSS), llevada a cabo por la Oficina de Evaluación (OEDE) a petición del Servicio de Transporte Marítimo (ODTS) del Programa para cumplir con un requisito del acuerdo tributario estipulado con la Asociación Internacional de Fomento (AIF). La AIF es el fideicomisario del fondo de múltiples donantes (FMD) para Aceh y el Norte de Sumatra, que financia la operación. Del 24 de julio al 18 de agosto de 2006, dos consultores internacionales independientes, expertos en materia de transporte y logística y de cuestiones medioambientales, llevaron a cabo una misión cuyo fin principal era extraer enseñanzas de la operación en curso e identificar problemas y oportunidades que pudieran facilitar el diseño de las fases futuras. Se tuvo muy presente el carácter excepcional de esta operación del PMA de transporte marítimo en gran escala, así como las posibilidades de establecer en la región de Aceh y Nias un servicio comercial regular de transporte marítimo de corta distancia, independiente desde el punto de vista financiero y gestionado por el sector privado.

LA OPERACIÓN ESPECIAL ORIGINARIAMENTE PREVISTA

2. A raíz del tsunami del 26 de diciembre de 2004, los servicios aéreos, marítimos y terrestres disponibles para transportar bienes y materiales a las comunidades afectadas en las regiones menos accesibles de Sumatra, Nias y Simeulue eran limitados, lo cual creó congestión y retrasos en la ejecución del plan de acción para el establecimiento de alojamientos temporales. Para obviar esos inconvenientes, en octubre de 2005 la Oficina del Coordinador las Naciones Unidas para la Reconstrucción de Aceh y Nias (UNORC) pidió al PMA que coordinara los aspectos logísticos del transporte marítimo de 600.000 toneladas de artículos no alimentarios destinados a la rehabilitación y reconstrucción. La prestación de tal servicio a la comunidad humanitaria por parte del PMA era consecuente con su función de organismo principal en materia de logística, indicada en el mandato que se le asignara en la reunión de los principales actores interinstitucionales sobre la mejora de la respuesta humanitaria, celebrada el 12 de septiembre de 2005.
3. El 24 de octubre de 2005 se aprobó la operación especial (OE) para 12 meses, con un presupuesto de 116 millones de dólares EE.UU. Su objetivo principal era prestar servicios puntuales y eficaces para el transporte marítimo de materiales de socorro, recuperación y reconstrucción, teniendo en cuenta la evaluación de las necesidades realizada por los usuarios y por la Agencia para la rehabilitación y reconstrucción de Nanggroe Darussalam Aceh y de Nias (BRR).
4. El FMD comprende organismos internacionales, como el Banco Mundial y la UNORC, además de la BRR y la sociedad civil. Apoya actividades de recuperación subvencionando inversiones que se basen en las buenas prácticas y en la participación y coordinación de las partes interesadas. Para la presente operación decidió otorgar una subvención inicial de 24,7 millones de dólares con cargo a la AIF. Para la puesta en marcha, el WFPSS pidió al Fondo de Operaciones del PMA un préstamo de 3 millones de dólares, que reembolsó una vez obtenida la financiación de la AIF.



5. El WFPSS actúa independientemente de la operación prolongada de socorro y recuperación (OPSR) 10069.1 relativa a Indonesia – Asistencia para la recuperación y la rehabilitación nutricional. El jefe del WFPSS es el encargado de gestionar y supervisar la operación, manteniendo al director del PMA en el país al tanto de cómo evolucione la situación. En el documento del proyecto se especifica también que el jefe del WFPSS participa en la coordinación, junto con el Coordinador para la Reconstrucción de Aceh y Nias, e informa periódicamente sobre la marcha de la operación. En la Sede, la ODS facilita la orientación y el asesoramiento técnicos necesarios.

LOGROS

6. La flota utilizada por el WFPSS desde diciembre de 2005 hasta julio de 2006 aumentó a 12 embarcaciones: nueve lanchas de desembarco de tanques y tres barcos costeros convencionales. La ODAS realizó una selección rigurosa en el restringido mercado de buques que enarbolan el pabellón indonesio.
7. La carga total expedida entre diciembre de 2005 y julio de 2006 a 27 localidades ascendió a 66.422 toneladas, con inclusión de materiales de construcción, alojamientos transitorios, vehículos, combustible, madera y alimentos del PMA, lo que representa un aumento del 66% respecto del objetivo de 40.000 toneladas establecido para los primeros seis meses. Las actividades de carga y descarga se realizaron en 18 puntos distintos, cuya notable variedad constituyó una característica de la operación. Los alimentos se transportaron en pequeñas unidades, tales como sacos sueltos de arroz, cargas unitarias de madera o acero para construcciones, o cargas rodantes montadas en los camiones o remolques trasladados a bordo por medios propios. A diferencia de los planes iniciales, ninguna carga se transportó en contenedores a causa de la dificultad de hacer proyecciones a medio y largo plazo para los cargamentos.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

8. Para asegurar que los materiales de reconstrucción lleguen a las comunidades, el WFPSS aporta los servicios básicos del transporte marítimo, la coordinación logística, la dirección de los capitanes de puerto, la unificación de la carga y el asesoramiento sobre embalaje y equipo (grúas móviles, equipo de manipulación de contenedores, carretillas de horquilla elevadora y esteras playeras). Presta también asistencia a las organizaciones no gubernamentales (ONG) que cuentan con capacidades logísticas limitadas.
9. Mediante la operación se prestó asistencia a 80 organizaciones empeñadas en operaciones de socorro y recuperación, a saber: organismos de las Naciones Unidas, ONG y organismos gubernamentales indonesios. El servicio integral contribuyó a que las ONG, particularmente las más pequeñas, pudieran realizar muchas tareas logísticas para las que no contaban con personal calificado. Los organismos y las ONG entrevistados durante la evaluación encomiaron la calidad técnica de los servicios prestados e indicaron que el WFPSS les había permitido cumplir puntualmente con sus programas de construcción, y muchas veces había contribuido a recuperar los retrasos. Los usuarios principales fueron la Cruz Roja Británica, la Cruz Roja Canadiense, Concern, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y el PMA. El servicio se granjeó popularidad porque era fiable y también porque, hasta el 31 de julio de 2006, era gratuito.



10. El WFPSS daba a la BRR y a la UNORC la seguridad de poder contar con rapidez, para la ejecución del programa de reconstrucción y rehabilitación regional, con un componente de transporte seguro, organizado profesionalmente, y capaz de abastecer a lugares alejados e inaccesibles. El WFPSS respaldó también la política de la BRR de no utilizar la sobrecargada red vial para el transporte de los materiales de construcción pesados.
11. La presencia del WFPSS en playas y lugares de desembarque alejados reconfortaba a las poblaciones rurales desplazadas en cuanto a la solución de sus problemas y a una ejecución eficaz de los programas. A menudo se aceleró el ritmo de construcción de las nuevas viviendas y alojamientos temporales, para que algunos organismos pudieran cumplir con las fechas previstas para la terminación del proyecto.
12. El experto medioambiental que integraba el equipo de evaluación¹ analizó las playas y lugares de desembarque del WFPSS y constató que la operación no había causado ningún daño ambiental irreversible y que, por lo tanto, las consecuencias para el litoral podían considerarse insignificantes. Aunque la operación se lleva a cabo con sentido de responsabilidad, el experto no tuvo la posibilidad de examinar el “Plan de gestión del medio ambiente del proyecto”, al que se hace referencia en la sección 3.01 a) del acuerdo tributario estipulado entre el FMD y el PMA. Se tomó nota de que el WFPSS no había tomado disposiciones para la eliminación de la basura de las embarcaciones y los residuos de carga, ni para la evacuación de los fangos residuales, los combustibles y los hidrocarburos de sus barcos durante la permanencia de éstos en un puerto.
13. El Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la prevención de la contaminación por los buques no se aplica más que parcialmente en las aguas costeras indonesias; el WFPSS debería llegar a ser un modelo en esta esfera. Las normas ambientales podrían incluirse en una cláusula especial del contrato de fletamento, por la que se exigiera al armador, al capitán y a la tripulación que cumplan en todo momento con el reglamento de la OMI. Lo mínimo que se puede esperar de los buques fletados por el PMA es que lleven correctamente el registro de hidrocarburos.
14. El WFPSS alivió la presión ejercida sobre una red caminera sobrecargada. A causa del servicio gratuito que prestó hasta julio de 2006, las principales empresas de transporte de Medan tuvieron que bajar sus tarifas hasta en un 15%. Para poder contar con un plan de recuperación de costos a partir del 1º de agosto de 2006, el WFPSS viene realizando estudios comparativos entre los costos del transporte tanto terrestre como marítimo, pero hasta ahora no se ha llegado a ninguna conclusión definitiva que favorezca a uno u otro sistema.
15. Los servicios de logística disponibles en los puntos de carga y descarga del transporte marítimo dieron al servicio un carácter global e intermodal. Los contactos entre los capitanes de puerto, los oficiales de logística y los usuarios fueron excelentes. La posibilidad de contar con un equipo completo y apropiado facilitó sobremanera las operaciones relacionadas con la carga en ambos extremos de la cadena. La documentación aduanera estaba bien diseñada y se utilizó correctamente. Como consecuencia de la capacidad técnica del WFPSS a todos los niveles, ninguna mercadería se ha perdido o dañado seriamente durante el transporte marítimo, ni durante la carga y descarga.
16. En la evaluación se tomó nota de que los diferentes modos de transporte se habían utilizado indiscriminadamente en todos los barcos, salvo en el servicio de transbordador, en el que solía utilizarse la modalidad rodante estándar. Muchas veces, cuando en el punto de descarga no había transporte terrestre, se recurrió a esta modalidad. Cuando funcione el

¹ Anexo B del informe técnico completo.



sistema de recuperación de los costos, los fletes tendrán que basarse en el modo de transporte elegido por la empresa de transportes. Éstas deberían poder seleccionar la modalidad de transporte más eficaz para cada carga, y recibir por ello una recompensa financiera.

17. La **recuperación de los costos** estipulada en los documentos del proyecto debía aplicarse desde el principio de la operación, pero ello no ha ocurrido. Esta decisión, tomada de común acuerdo con la UNORC y la BRR, no fue objeto de un acuerdo oficial. Se tenía la sensación de que la aplicación de la recuperación de los costos incidiría negativamente en el proceso de reconstrucción de los alojamientos, ya de por sí lento. La decisión se comunicó en las reuniones del grupo de usuarios de Banda Aceh y Medan, pero sin revisar los documentos oficiales del proyecto. Un servicio gratuito puede justificarse sólo en la fase de emergencia. Además, la gratuidad del servicio ha creado entre las empresas de transporte una actitud pasiva y una falta de conciencia acerca de los verdaderos costos de la operación, que el PMA recuperará de las empresas en una fase posterior.
18. Las ONG declararon que los fletes eran excesivos, pero en ellos se tenían en cuenta el viaje de regreso de los barcos vacíos y el tiempo adicional que se requería para las operaciones de carga y descarga en lugares en los que el acceso era muy restringido. Es improbable, sin embargo, que los fletes absorban todos los costos de esta operación. Se debería apuntar a recuperar los costos directos de los barcos operativos y de las operaciones de manipulación de la carga en tierra. Considerando la imposibilidad de satisfacer todos los requisitos comerciales por los que se rige el tráfico marítimo de corta distancia, se podría plantear la posibilidad de que los gastos generales y los costos de gestión del PMA corrieran por cuenta del FMD y de otros donantes.
19. **Proyecciones de las necesidades.** La falta de pronósticos confirmados relativos al volumen ha sido un problema desde el comienzo de la operación. Aunque la mayoría de las ONG y de los organismos eran conscientes de las dimensiones de sus respectivos programas, muy pocos estaban en condiciones de expresarlas en términos de volumen o tonelaje y de costos de transporte conexos. Ello obstaculizó gravemente la planificación del WFPSS a medio plazo, y los preparativos para transferir la operación a un operador comercial.
20. Los servicios de flete propuestos por el PMA tuvieron un gran éxito por la escasez de otras opciones y porque eran gratuitos (al principio, durante los primeros cuatro meses, y luego por otros cuatro meses, hasta el 31 de julio de 2006). Será muy difícil evaluar en qué medida mantendrán su compromiso, en términos de volumen y demanda, los organismos y las ONG, cuando se aplique el criterio de recuperación de los costos. Las ONG no han llegado a entender que su compromiso es fundamental para garantizar un servicio de transporte marítimo sostenido.
21. La **productividad de los barcos** deriva en parte del hecho de que las cargas expedidas fueron mucho menores de lo previsto. El análisis de las cifras correspondientes a la utilización de tres lanchas de desembarco de tanques arrojó que entre un 12 y 38% del tiempo de fletamiento no podía figurar bajo los rubros normales, y debía considerarse, por lo tanto, como un tiempo improductivo que había que tratar de reducir al máximo. Los tres barcos operaban con volúmenes inferiores a 50 toneladas diarias, cifra calculada dividiendo el tonelaje de flete total de cada buque por el número de días de fletamiento. Con niveles operativos tan bajos no pueden cubrirse las tarifas diarias, los costos del combustible, ni los gastos portuarios y de carga conexos.



22. **Gestión de la OE.** La gestión de la operación ha sido satisfactoria, con arreglo a las normas del PMA, aunque no siempre éstas resultan idóneas para una OE en la que cuenta mucho la rapidez con que se interviene y se adoptan las decisiones. Tendrían que revisarse las normas de las OE en materia de adquisición de bienes, equipo y servicios.
23. Los servicios de apoyo y las funciones administrativas estaban bien estructurados, pero la sección de finanzas no contaba más que con tres oficiales, un número escasamente suficiente para asegurar los procedimientos básicos de una contabilidad analítica, que tiene en cuenta los viajes de regreso. Los procedimientos del PMA en materia de rendición de informes financieros hacen muy difícil calcular los costos netos reales de una operación de transporte marítimo —arrendamiento del buque, costos del combustible, y gastos portuarios y de carga—, porque dichos costos se contabilizan con otros costos operacionales directos (OCOD) y partidas presupuestarias típicos de las operaciones de ayuda alimentaria apoyadas por el PMA. Se informó al equipo de evaluación de que los costos de arrendamiento y combustible representaban el 80% de los costos totales, pero ello no pudo comprobarse por falta de informes pormenorizados sobre los viajes de regreso. El hecho de incluir en los OCOD los costos iniciales y la compra de bienes de capital complica el análisis de los costos netos reales y el cálculo de los costos reales de todos los servicios relacionados con la gestión del WFPSS: la gestión misma, el seguimiento técnico, las comunicaciones, la comercialización, la rendición de informes diarios acerca de las expediciones y la logística, el apoyo de los servicios administrativos y financieros auxiliares, etc. Al amparo de las disposiciones vigentes, es difícil comparar y encontrar un equilibrio entre los fletes devengados mediante la recuperación de los costos y los costos del viaje de un buque. Hace falta elaborar un sistema contable analítico.
24. A fines de junio de 2006, el WFPSS contaba con una plantilla de 106 funcionarios, 66 nacionales y 40 internacionales. En el momento de la evaluación, se estaba llevando a cabo un estudio de racionalización del personal para tratar de evitar las duplicaciones. A pesar de la necesidad de cumplir con los períodos de descanso y recuperación, y con otros requisitos en materia de gestión, tendría que ser posible reducir la fuerza laboral. Ya no se justifica el número de capitanes de puerto que había al principio; se ha hecho el reconocimiento de un gran número de puertos, muelles y playas. Una alternativa podría ser la adscripción temporal de oficiales de líneas navieras indonesias, ya sean retirados o no, con el grado de primer oficial. La descripción de las tareas de los oficiales de logística y de transporte marítimo tendría que revisarse para combinar las dos funciones.
25. Las normas del PMA complican la transición hacia un servicio sostenible y comercialmente viable. Es improbable que agentes comerciales privados tengan la capacidad y disposición de prestar los mismos servicios operacionales, financieros y administrativos que el PMA.
26. El WFPSS y la UNORC, que representan a los usuarios, y la BRR, que representa al Gobierno, se han reunido con frecuencia para examinar cuestiones relacionadas con la ejecución, pero la dirección no se ha reunido oficialmente hasta ahora ni existen actas oficiales sobre las decisiones tomadas, como el aplazamiento del plan de recuperación de los costos, la clausura de la ruta regular de transbordadores, el flete de nuevos tonelajes y la aprobación de las tarifas de flete.
27. **Estrategia de retirada.** El PMA ha tratado de crear un clima de mutua confianza con los armadores que participan en la OE, y mantiene contactos con la Asociación de Armadores de Indonesia. El WFPSS invitó a los agentes comerciales privados a tomar el relevo, parcial o totalmente, de la operación, pero hasta la fecha no se han recibido propuestas concretas. La fase de transición de 12 meses propuesta, a partir de noviembre de 2006, para la cual se ha pedido una subvención adicional del FMD, debería permitir al



WFPSS y a los eventuales operadores tener una idea más clara de los volúmenes de carga, los costos de funcionamiento de los buques y los reembolsos previstos y, por consiguiente, de la rentabilidad del servicio.

PRINCIPALES RECOMENDACIONES

28. Se recomienda la creación de un sistema global de contabilidad analítica y de rendición de informes, en el que se diferencien: i) los costos operativos de los buques; ii) los desembolsos de capital para la compra de equipos de manipulación de la carga; y iii) los gastos continuos y recurrentes de gestión del WFPSS. En una fase posterior se debería introducir una planilla de control de los costos de viaje para los reembolsos previstos en concepto de recuperación de los costos.
29. Para crear y poner en marcha dicho sistema de rendición de informes, debería contratarse un responsable del control de los costos del transporte marítimo competente y experimentado, que esté familiarizado con las categorías de costos de dichas operaciones.
30. Con respecto a la recuperación de los costos, los costos de flete deberían revisarse de tal manera que se pudieran diferenciar las tres modalidades de transporte.
31. Cuando el cargamento que ha de expedirse alcanza regularmente un cierto nivel, puede ser útil publicar los trayectos periódicamente —semanal, quincenal o mensualmente— con un mes de anticipación.
32. La búsqueda de partes que quieran y puedan hacerse cargo del WFPSS debería ampliarse para incluir agentes acreditados en expedición y despacho en aduana y empresas especializadas en operaciones logísticas en gran escala.
33. Se recomienda que el WFPSS aplique el plan de gestión ambiental detallado en el documento de evaluación inicial del proyecto, incluidos los aspectos relativos a la salud y la seguridad, la gestión de emergencias, la gestión de materiales peligrosos, el abastecimiento de agua y el saneamiento para los estibadores, y la eliminación de los desechos sólidos.
34. Se recomienda que se organicen y realicen jornadas de capacitación y sensibilización en cuestiones ambientales para el personal de los cargadores, en las que se incluyan temas relacionados con la gestión de materiales peligrosos y los procedimientos de eliminación, la prevención de incendios y los primeros auxilios.
35. El presupuesto debería revisarse para que incluya una o más partidas en las que se tengan en cuenta los gastos que supone la aplicación de las recomendaciones en materia de medio ambiente.
36. La misión formuló algunas otras recomendaciones detalladas, que se exponen en el informe técnico completo.

LECCIONES APRENDIDAS

37. Si bien el WFPSS ha ejecutado esta operación con una enorme flexibilidad, se ha observado que los sistemas y procedimientos estipulados por las normas del PMA no siempre permiten adoptar con rapidez las medidas correctivas que se juzgan necesarias.
38. Según la ruta seguida, la OE combina las características de una operación de socorro en gran escala con las de una operación de transporte marítimo de corta distancia. Por ejemplo, es más probable que las rutas comerciales de los transbordadores y costeros



atraigan a los operadores comerciales. Pero no se puede aplicar un contexto comercial de este tipo al desembarque ocasional de cargamentos de socorro y cargamentos comerciales en las remotas playas de las islas de Nias y Simeulue, y estas rutas deberán estar a cargo de los organismos de las Naciones Unidas y las ONG. Con el tiempo, la planilla de control de los costos de viaje debería permitir un mejor conocimiento de estas diferentes rutas.

39. Es de lamentar la falta de compromiso manifestada por importantes organismos de ayuda y ONG, a lo cual deberá remediarse para las futuras operaciones de este tipo. Se necesita una gran cautela antes de asumir compromisos financieros. Habría que examinar la posibilidad de exigir que quede constancia por escrito de los compromisos relativos a los volúmenes y tonelajes que han de transportarse dentro de un período determinado.
40. La formulación de una estrategia de retirada apropiada ha resultado más difícil de lo previsto, a causa de la falta de proyecciones precisas sobre el volumen, las cifras reales de los costos operativos de los barcos y de los ingresos por concepto de recuperación de costos. Para elaborar una estrategia de retirada es preciso colmar antes estas lagunas.

SIGLAS UTILIZADAS EN EL DOCUMENTO

ACNUR	Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados
AIF	Asociación Internacional de Fomento
BRR	Agencia para la rehabilitación y reconstrucción de Nanggroe Darussalam Aceh y Nias
FICR	Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja
FMD	Fondo de múltiples donantes
OCOD	Otros costos operacionales directos
ODTS	Servicio de Transporte Marítimo
OE	Operación especial
OEDE	Oficina de Evaluación
OMI	Organización Marítima Internacional
ONG	Organización no gubernamental
OPSR	Operación prolongada de socorro y recuperación
UNORC	Oficina del Coordinador de las Naciones Unidas para la Reconstrucción de Aceh y Nias
WFPSS	Servicio de Transporte del PMA