

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

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

Roma, 4-6 de febrero de 2008

ASUNTOS FINANCIEROS, PRESUPUESTARIOS Y DE RECURSOS

Tema 6 del programa

PROGRAMA MUNDIAL DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS Y PLAN DE AUTOSEGURO

*Para información**

S

Distribución: GENERAL
WFP/EB.1/2008/6-C/1
9 enero 2008
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 a efectos de 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.

Director, FESO*	Sr. F. Curran	tel.: +971 4 3681383 ext: 2101
Jefe, Servicio de Proyectos y Emergencias, FESO:	Sr. D. Grace	tel.: +971 4 3681383 ext: 2103

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).

* Oficina del PMA de Apoyo sobre el Terreno y en Emergencias (Dubai).



RESUMEN

En la presente nota informativa se describen el Programa mundial de arrendamiento de vehículos y el Plan de autoseguro, que representan un primer paso hacia la gestión a escala mundial de una flota de vehículos ligeros y el aprovechamiento de las posibilidades de aumento de la eficiencia que ofrece su utilización.

La adquisición y gestión de una flota de vehículos ligeros en un contexto de asistencia humanitaria plantea algunos problemas que, en el caso de emergencias repentinas, se vuelven más complicados. Se trata, entre otras cosas, de lo siguiente:

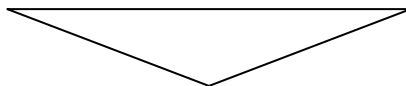
- a) asegurar que se disponga en plazos breves de vehículos adecuados para todo tipo de terrenos y emplazamientos geográficos;
- b) gestionar los costos relacionados con la propiedad de los vehículos, mediante:
 - el aprovechamiento de los descuentos por volumen de compra;
 - la normalización de los tipos de vehículos y sus accesorios;
 - la optimización del plazo de vida útil y del valor residual;
- c) profesionalizar la gestión de la flota mediante:
 - el inventario para fines de control interno y la aplicación de las Normas internacionales de contabilidad del sector público;
 - el mantenimiento de la flota a fin de garantizar la eficacia en función de los costos y de reducir al mínimo las emisiones de bióxido de carbono;
- d) garantizar que los proyectos a corto plazo no se vean penalizados al tener que pagar el costo total de los vehículos;
- e) garantizar que se pueda estipular un seguro vehicular sistemático y contra todo riesgo, a un costo razonable;
- f) aumentar la seguridad mediante la capacitación de los conductores y una mayor confiabilidad de los vehículos.

El establecimiento del Programa mundial de arrendamiento de vehículos y el Plan de autoseguro es un paso fundamental hacia la solución de dichos problemas. Por ejemplo, colaborando con “Fleet Forum”, una asociación entre el sector público y el privado, el PMA podrá comenzar durante 2008 el seguimiento de la gestión de la flota.

El PMA ha empezado también a impartir al personal del PMA y de otros organismos capacitación en materia de seguridad de los conductores.

En los primeros nueve meses de funcionamiento, el programa permitió ahorrar 1,6 millones de dólares EE.UU. en la compra de vehículos y 350.000 dólares en la compra de accesorios. Para 2008, se prevé que los ahorros estimados en la compra de vehículos asciendan a 2,2 millones de dólares y que, para finales de año, los ahorros en las primas de seguros alcancen casi 2 millones de dólares.

PROYECTO DE DECISIÓN*



La Junta toma nota del documento titulado “Programa mundial de arrendamiento de vehículos y Plan de autoseguro” (WFP/EB.1/2008/6-C/1).

* 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 2008 de la Junta Ejecutiva” (WFP/EB.1/2008/15) que se publica al finalizar el período de sesiones.



ANTECEDENTES

1. En el presente documento se describen el Programa mundial de arrendamiento de vehículos y el Plan de autoseguro del PMA, y se examinan los progresos realizados hasta la fecha. El Programa mundial de arrendamiento de vehículos constituye un primer paso hacia la gestión mundial de una flota de vehículos ligeros y el aprovechamiento de las posibilidades de aumento de la eficiencia que ofrece su utilización.
2. La flota del PMA, que cuenta con más de 3.000 vehículos ligeros en todo el mundo, representa una inversión considerable y gastos de funcionamiento ingentes. Debido a la índole de la labor humanitaria, su gestión plantea algunos problemas.
3. Por ejemplo, la imprevisibilidad de la demanda de vehículos en las emergencias repentinas ha obligado al PMA a comprar a intermediarios, lo que ha dado lugar a un aumento de los gastos generales de más del 20%¹, equivalente a 2,2 millones de dólares por año. Si los revendedores no disponen del vehículo solicitado, es posible que se produzcan retrasos inaceptables y, a veces, perjudiciales.
4. La falta de normalización y de un marco de orientación se ha traducido en gastos superfluos, ya que las diversas oficinas compran modelos diferentes, a menudo no adecuados para el uso al que los vehículos se destinan.
5. Al no existir un registro centralizado de las compras, ventas o empleo de los vehículos, se pierde los posibles ahorros que podrían derivar de su reutilización, reacondicionamiento, transferencia o reventa. Este problema representa un grave riesgo por lo que se refiere al control interno.
6. Las repercusiones de estos factores son particularmente graves en los proyectos a corto plazo, que deben sufragar a menudo el costo total de los vehículos y encargarse de reubicarlos o de deshacerse de ellos, una vez terminado el proyecto. La situación se agrava aún más en las intervenciones de emergencia, en las que hay una gran demanda de vehículos, pero a veces para períodos breves.
7. Reviste suma importancia la posibilidad de ofrecer una cobertura de seguros asequibles y que se adapten a una gran variedad de entornos operativos. En 2006, las primas de seguro estipuladas por las oficinas del PMA en los países ascendían en promedio a 1.250 dólares anuales por vehículo, lo que equivalía a un costo anual de 3,75 millones de dólares para una flota de 3.000 vehículos, aproximadamente. Las reclamaciones de indemnización fueron esporádicas, y pocas veces fueron acogidas.
8. Estas dos iniciativas de arrendamiento y autoseguro, que constituyen un primer paso hacia la solución de estos problemas, han demostrado en poco tiempo que pueden incrementar la eficacia de las operaciones y la eficiencia de la gestión administrativa.

OBJETIVOS

9. Estas iniciativas –el Programa mundial de arrendamiento de vehículos y el Plan de autoseguro– forman parte de un programa más amplio encaminado a aplicar las mejores prácticas comerciales en la gestión de la flota.

¹ Sobre la base del modelo estándar de la Toyota Land Cruiser 105, que representa el 50% de la flota de vehículos ligeros del PMA.

10. Estas iniciativas ofrecen las ventajas siguientes:
- a) reducir hasta en un 20% el costo de los vehículos a cargo de las oficinas en los países y los proyectos;
 - b) mejorar el servicio de seguros y reducir sus costos en hasta el 60%;
 - c) aplicar las mejores prácticas en la gestión de la flota, entre las cuales:
 - planificación y normalización a nivel institucional;
 - suministro de vehículos que cumplan con las normas mínimas de seguridad operacional (MOSS), y estén dotados de sistemas de localización por satélite;
 - reducción de las emisiones de bióxido de carbono por parte del PMA;
 - cumplimiento de los requisitos de las Normas internacionales de contabilidad para el sector público (NICSP);
 - organización de cursos de capacitación en materia de seguridad de los conductores;
 - gestión del precio de reventa de los vehículos comprados.
11. Estas dos iniciativas no tienen fines de lucro. Todo superávit obtenido al cabo del año se utilizará para reducir las tasas de arrendamientos y primas de seguro.

EJECUCIÓN

12. En marzo de 2006, el Director Ejecutivo aprobó el establecimiento de una flota mundial de vehículos. Como los costos de los vehículos se relacionan casi exclusivamente a los proyectos, el mecanismo de anticipo en concepto de costos de apoyo directo (CAD) ha permitido desbloquear 4 millones de dólares para financiar la compra de un primer lote de 120 vehículos. La intención era establecer un parque automotor en Dubai para evitar el costo incremental del 20% que supone el recurso a un revendedor y asegurar la disponibilidad inmediata de vehículos en caso de intervenciones de emergencia.
13. En una circular de octubre de 2006, el Director Ejecutivo estableció la creación oficial del Programa mundial de arrendamiento de vehículos y del Plan de autoseguro como servicios obligatorios en el PMA. Ambos servicios, organizados y administrados por la Oficina del PMA en Dubai, entraron en funcionamiento a partir del segundo trimestre de 2007.
14. El importe de los anticipos destinados a financiar el Programa mundial de arrendamiento de vehículos se fijó en un máximo de 20 millones de dólares, recuperables a partir de una cuenta especial. En el primer año, 2007, se anticiparon 8 millones de dólares. La financiación anticipada se reducirá luego en 2 millones de dólares por año, lo que elimina la necesidad de recurrir a ulteriores anticipos después del cuarto año.
15. Los gastos de gestión del parque automotor, que ascienden al 10%, se cargarán a los fondos en concepto de CAD de los proyectos del PMA para la compra o el arrendamiento de vehículos del parque automotor; el monto derivado se utilizará para reembolsar el importe de la compra inicial.
16. Durante el quinto año, el Programa mundial de arrendamiento de vehículos alcanzará una situación de equilibrio y no necesitará anticipos ulteriores del mecanismo de anticipo en concepto de CAD y otros costos operacionales directos (OCOD).

SINOPSIS DE LOS PROGRESOS REALIZADOS

17. El Programa mundial de arrendamiento de vehículos y el Plan de autoseguro comenzaron en el segundo trimestre de 2007. Para diciembre de 2007, el Programa mundial de arrendamiento de vehículos había logrado los resultados siguientes:
- expedición de 228 vehículos;
 - entrega a 21 oficinas del PMA en los países de 170 vehículos, cuyos gastos de arrendamiento comienzan a cargarse a partir de la entrega;
 - venta de 49 vehículos a otros organismos;
 - compra de 311 vehículos;
 - ahorros por valor de 1,6 millones de dólares sobre las compras de vehículos; y
 - ahorros por valor de 350.000 dólares sobre el costo de los accesorios.

Para diciembre de 2007, el Plan de autoseguro había:

- asegurado los vehículos de la flota de 44 oficinas en los países;
 - cubierto 1.440 vehículos ligeros y motocicletas.
18. La aplicación del Plan de autoseguro se retrasó, pero para el 1 de enero de 2008, todas las oficinas en los países deberían estar cubiertas. Habida cuenta de las peticiones de indemnización presentadas, se estima que en 2008 el PMA debiera ahorrar 2 millones de dólares. Se prevé que para finales de 2008 el valor del fondo del Plan de autoseguro habrá alcanzado 600.000 dólares.

SINERGIAS ENTRE ORGANISMOS

19. Dentro de una perspectiva más amplia, el Programa mundial de arrendamiento de vehículos participa en el "Fleet Forum": Esta iniciativa de asociación entre el sector público y el sector privado está encaminada a desarrollar y compartir las mejores prácticas comerciales en materia de gestión de flotas de vehículos ligeros, haciendo hincapié en la seguridad de los conductores, el respeto por el medio ambiente y la reducción de los costos operacionales.
20. Otros miembros de la comunidad de asistencia humanitaria han mostrado gran interés por la iniciativa del PMA. Sobre el arrendamiento y la compra de vehículos han pedido mayor información la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCAH), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), el Centro Conjunto de Logística de las Naciones Unidas (UNJLC). Los asociados también están interesados en utilizar el Programa mundial de arrendamiento de vehículos para establecer operaciones semejantes dentro de sus propias organizaciones.
21. En cinco oficinas del PMA en los países se han dictado cursos de capacitación en materia de seguridad de los conductores, que han beneficiado asimismo a otras organizaciones.
22. La adopción de criterios más amplios en materia de establecimiento y gestión de parques automotores permitirá multiplicar las posibilidades de aumento de la eficacia de las flotas.

LISTA DE SIGLAS UTILIZADAS EN EL PRESENTE DOCUMENTO

ACNUR	Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados
CAD	Costos de apoyo directo
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
MOSS	Normas mínimas de seguridad operacional
NICSP	Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público
OCAH	Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios
OCOD	Otros costos operacionales directos
OIM	Organización Internacional para las Migraciones
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
UNICEF	Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia
UNJLC	Centro Conjunto de Logística de las Naciones Unidas