

EVALUACIÓN EXTERNA FINAL DEL PROYECTO



“BASE DE TRANSPORTE PARA LA DISTRIBUCIÓN DE LA AYUDA ALIMENTARIA EN LOS CAMPAMENTOS DE REFUGIADOS SAHARAUIS DE TINDOUF, ARGELIA”.

Nº DE EXP: 2015/PRYC/001031

EJECUCIÓN:

ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES Y TÉCNICOS SIN FRONTERAS
MEDIA LUNA ROJA SAHARAUI (MLRS)

FINANCIACIÓN

AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO (AECID)

ELABORACIÓN DE INFORME

LINK C+D

Consultoras

Haydée Arias

María García

INFORME FINAL



INDICE

INTRODUCCIÓN

Antecedentes y enfoque de la evaluación

Objetivos de la evaluación

Metodología de la evaluación

ANÁLISIS

- 1. IMPACTO DE LA BdT EN LA SEGURIDAD ALIMENTARIA DE LA POBLACIÓN**
 - 1.1. Evolución del impacto en la Seguridad alimentaria; los puntos de inflexión para la BdT
 - 1.2. Sombras en la evolución nutricional; responsabilidades de la BdT

- 2. CAMBIO EN LA PERCEPCIÓN DEL PAPEL DE LA BDT; EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A NONFOOD ITEMS**

- 3. EL CONTROL DE IMPACTOS NEGATIVOS; LA POLÍTICA DE ACCIÓN SIN DAÑO DE LA BdT**

- 4. EL IMPACTO EN LA GOBERNABILIDAD**
 - 4.1. Impacto conceptual
 - 4.2. La gobernabilidad en los diferentes ámbitos territoriales
 - 4.3. Objetividad en la adopción de decisiones, rendición de cuentas y participación

- 5. TRANSFERENCIA DE CONOCIMIENTOS**
 - 5.1. Instalación de capacidades. La formación y capacitación de personal
 - 5.2. Irradiación de impactos

- 6. REPLICABILIDAD**
 - 6.1. El Taller para el mantenimiento de vehículos de TGH
 - 6.2. El CAA
 - 6.3. Los procesos de autogestión; La experiencia exitosa del huerto de la BdT

- 7. ANÁLISIS DE IMPACTO DE GÉNERO**
 - 7.1. La mujer saharai; situación general
 - 7.2. La Base de Transportes y la mujer saharai
 - 7.3. Análisis del enfoque de género

- 8. ANÁLISIS DE IMPACTO AMBIENTAL**
 - 8.1. Principales factores de impacto ambiental en la BdT
 - 8.2. Marco normativo y procedimental ambiental para la BdT
 - 8.3. Acciones y prácticas de control de impacto ambiental en la BdT
 - 8.4. Disposición de residuos

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

INTRODUCCIÓN

Antecedentes y enfoque de la evaluación

El presente documento es el Informe Final de la evaluación externa final del proyecto **“Base de Transporte para la distribución de la ayuda alimentaria en los Campamentos de Refugiados Saharais de Tindouf, (Argelia)”** que se desarrolla con población refugiada saharai y tiene como objetivo principal garantizar una rápida y segura distribución alimentaria. El proyecto ha sido cofinanciado por AECID identificado con el código 2015/PRYC/1031.

De acuerdo a lo previsto en la propuesta elaborada en respuesta a los Términos de Referencia, hay que tener en cuenta dos factores claves que han incidido sustancialmente en el enfoque de la evaluación.

Un proyecto en el marco de una intervención más amplia. El proyecto objeto de la evaluación forma parte y se enmarca en una intervención de largo alcance iniciada en el año 2005 con el objetivo de garantizar un sistema seguro y estable de distribución de la ayuda alimentaria en los campamentos de población refugiada saharai. Para ello, incide en la solución de uno de los principales problemas identificados, como es la mejora de la logística de Transporte. Con este fin cuenta con una disponibilidad permanente de vehículos adecuadamente preparados y mantenidos que atiendan las necesidades de distribución alimentaria propias de la Media Luna Roja Saharai (MLRS). La evaluación ha tenido en cuenta, por tanto, este factor diferencial respecto a otros proyectos y ha realizado un análisis que trasciende a las acciones estrictamente desarrolladas en el marco temporal de ejecución del proyecto evaluado abarcando el análisis de procesos desarrollados en el tiempo.

Por otro lado, esta evaluación forma parte de un proceso de reflexión interna de las organizaciones y entidades vinculadas en la ejecución del proyecto. Como se indica en los TdR, durante el primer semestre del 2017 se presentó la evaluación externa final del proyecto financiado por AECID en convocatoria anterior a la del proyecto objeto de esta evaluación y que forma parte de la intervención global de la BdT. Este hecho es fundamental e incide en el planteamiento de la presente evaluación evitando en la medida de lo posible derivar en un ejercicio reiterativo.

Objetivos de la evaluación

En el ámbito de las prioridades, de acuerdo a lo previsto en los TdR, la evaluación ha girado en torno a un objetivo genérico enfocado a la mejora en la calidad de futuros procesos y acciones.

Se ha realizado una evaluación con especial hincapié en el análisis de impacto, entendiendo como tal la medición de los cambios en el bienestar de los individuos que pueden ser atribuidos a este proyecto y al propio funcionamiento de la Base de Transporte. El ejercicio pretende determinar a través de la evaluación hasta qué punto las acciones impactaron específicamente en la mejora de aspectos referentes a:

- La coordinación entre los diferentes actores del proyecto y el impacto logrado por el servicio que la BdT está facilitando a la MLRS, otros actores de la ayuda alimentaria y los beneficiarios finales de la misma.
- La equidad de género.

- La sostenibilidad medioambiental.
- El fortalecimiento de otros efectos favorecedores de la replicabilidad en otros proyectos o programas en ejecución o futuros.

Por último, hay que señalar que la evaluación pretende igualmente alcanzar dos objetivos complementarios. Por un lado, **ofrecer información cuantitativa y de contexto** que puede ser novedosa para los actores involucrados y resultar de especial interés para la identificación y el diseño de nuevas propuestas y, por otro lado, contribuir a una de las funciones tradicionales de todo ejercicio evaluativo; la **rendición de cuentas** ante entidades y organismos co-financiadores.

Metodología de la evaluación

El análisis y recolección de información se ha realizado desde una metodología participativa, la cual posibilita a través de la interacción de saberes, y la edificación en colectivo, un conocimiento sobre la realidad de un contexto definido, en el que se reconocen los problemas que afectan a una comunidad, los recursos con los que cuentan y las capacidades y vulnerabilidades de la misma, desde un antes y un después de la ejecución de una intervención como la evaluada.

La metodología de análisis se ha concretado en la aplicación de una serie de herramientas en tres fases bien diferenciadas.

Herramientas, técnicas y actividades realizadas. Se han empleado herramientas de sistematización de la información que faciliten el análisis de una intervención compleja. Para plasmar los análisis realizados, se han usado herramientas visuales como documentación gráfica, tabulaciones, esquemas, infogramas, cuadros de consolidados, gráficas o diagramas que ofrezcan imágenes de los diferentes aspectos analizados y faciliten la rápida comprensión del lector.

Fases. Las actividades realizadas se han distribuido en tres etapas:

Fase de preparación y estudio de gabinete. Junto a la consolidación y análisis de la exhaustiva documentación facilitada por ATTSF, destacan como actividades realizadas en esta fase el análisis de documentación internacional de referencia en los ámbitos de impactos de género y medioambientales.

Fase de trabajo de campo. El trabajo en terreno constó de visitas al proyecto, reuniones con personal de ATTSF, MLRS, entidades públicas y organizaciones internacionales relacionadas con la ejecución en Rabuni y grupos focales con diferentes sectores poblacionales de titulares de derechos. Destacan especialmente los grupos focales celebrados con mujeres vinculadas a la distribución alimentaria, que han generado información de especial interés.

Fase de elaboración de informe. Con base en el análisis de la documentación e información recabada, se realizó el presente informe.

La implicación de todos los actores ha sido muy satisfactoria, con una actitud muy proactiva hacia la evaluación y la comunicación e intercambio de información han sido fluidos. Por otra parte, en las visitas se ha percibido una actitud positiva de MLRS, de personal técnico y de gestión de la BdT y una proactiva voluntad de mostrar los resultados de su trabajo.

1. IMPACTO DE LA BdT EN LA SEGURIDAD ALIMENTARIA DE LA POBLACIÓN

La mayor parte de actores consultados, tanto saharauis como que han trabajado durante largo tiempo en los CRS, coinciden en señalar que a partir del año 2000 se ha producido un cambio considerable en la vida en los Campamentos. En los últimos años destaca la aparición de una red de economía informal con pequeños negocios: combustible, alimentos, productos de primera necesidad, ropa y construcción; esto está generando diferencias significativas entre la población que se dedica a actividades lucrativas y los que se dedican a tareas comunitarias y que únicamente percibe incentivos en especie o gratificaciones económicas escasas e irregulares.

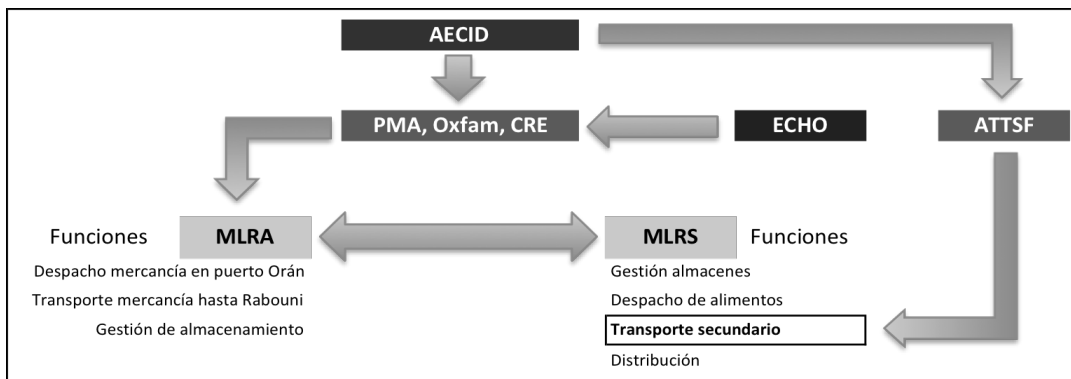
Apesar de esta evolución, la población refugiada en general depende exclusivamente o en muy buena medida para su supervivencia de la ayuda externa. La seguridad alimentaria de la población depende en buena medida de esta ayuda, canalizada principalmente a través del Programa Mundial de Alimentos (PMA), del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y de las ONGDs (en su mayoría españolas). Los principales donantes son la Oficina de Ayuda Humanitaria de la Unión Europea (ECHO) y los Gobiernos Central, Regionales y Locales Españoles.

Existe *seguridad alimentaria* cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico, social y económico a suficientes alimentos inocuos y nutritivos para satisfacer sus necesidades alimenticias y sus preferencias en cuanto a los alimentos, a fin de llevar una vida activa y sana¹. En el caso de los CRS, el acceso físico a los alimentos depende principalmente de un adecuado sistema de distribución.

Durante 2017 los vehículos de la BdT realizaron 2.372 viajes para una distribución total de 24.985,89 Tm de alimentos de canasta básica y 3.827,16 Tm de producto fresco

Informe Consolidado de Indicadores 2017. Base de Transportes

El papel de la BdT es fundamental para que sea operativo todo el esquema de la distribución alimentaria en los Campamentos de Refugiados Saharauis, en la que están involucrados un amplio conjunto de actores. Se distinguen actores a tres niveles con responsabilidades en la financiación de acciones (ECHO, AECID, USAID, etc), control de la gestión y supervisión (ACNUR, ATTSF, PMA, Oxfam, CRE) y ejecución en terreno (MLRA, MLRS).



Esquema de distribución alimentaria facilitado por ATTSF

El esquema presenta ciertas diferencias entre las distribuciones de **canasta básica** (gestionadas básicamente por PMA) y las de **producto fresco** (gestionadas por Oxfam y CRE). En el primer

¹ El Proyecto Esfera. Carta Humanitaria y normas mínimas para la respuesta humanitaria. 2011

caso, la MLRA es el principal socio colaborador del PMA y es responsable del despacho de las mercancías en el puerto de Orán, el transporte de las mercancías desde el puerto hasta el punto de la entrega en Rabuni, cerca de Tindouf y de los Campamentos, y la gestión del almacén. La MLRS queda asociada en la ejecución de MLRA en terreno para la gestión de almacenes, despachos de alimentos desde los mismos, **transporte secundario** y distribución de alimentos en los puntos de distribución final en los Campamentos². En el segundo caso, las entidades internacionales contratan directamente a las empresas privadas que realizan transporte de productos hasta su llegada a los almacenes de MLRS. Como se desprende del esquema descrito, la MLRS se constituye en actor fundamental en la distribución de alimentos, ya que lidera el proceso desde el momento en que los alimentos ingresan en los CRS. Además desde 2010, cuando entró en sustitución del Ministerio de Transportes, es la entidad saharauí responsable de la gestión de la BdT.

Tanto uno como otro caso dependen en su operatividad de que la MLRS cuente con un adecuado sistema para el transporte y distribución desde sus almacenes o el CAA hasta el destinatario final. Se puede hablar, por tanto, de un proyecto que resulta crítico para el logro de la seguridad alimentaria y nutricional de la población. Es, en definitiva, y en cuanto a su función u objetivo principal, un proyecto de altísimo impacto ya que, a largo plazo, todo esto contribuye a mejorar la seguridad alimentaria de la población saharauí, especialmente de la población en situación de especial vulnerabilidad (población infantil, mujeres embarazadas y lactantes, etc).

Para garantizar en cierta medida la seguridad alimentaria de la población, la generalidad de los actores consultados coinciden en señalar tres factores que se han ido consolidando a lo largo de los últimos años que han resultado de especial incidencia:

- **La habilitación de un sistema de stock de alimentos**, especialmente en canasta básica, aunque también el de producto fresco. La constitución de un stock de productos de canasta básica, que contó con el apoyo fundamental de AECID, facilita de forma fundamental la programación de las distribuciones. Posteriormente, la habilitación de un almacén frío para el producto fresco, el CAA, ha contribuido igualmente a regularizar las programaciones en la distribución de alimentos. Se garantiza que existen unas mínimas reservas de alimentos en los CRS para atender las necesidades más inmediatas de la población.
- La conformación de un **sistema de transporte de alimentos seguro y fiable**. La excelente respuesta que ha ofrecido la BdT ha sido fundamental en la construcción de un sistema de distribución alimentaria funcional. Se garantiza así que los alimentos pueden salir de los almacenes y llegar a cada punto de distribución.
- **El incremento de la capacidad de gestión de MLRS**. El equipo de MLRS responsable de la distribución de alimentos ha acumulado una experiencia significativa y ha incrementado su capacidad de gestión³. Este fortalecimiento contribuye sustancialmente a la funcionalidad del sistema (elaboración y cumplimiento de cronogramas y programaciones, etc).

Hay algunos indicadores que apuntan claramente a una mejora en la situación de la seguridad alimentaria de la población a lo largo de los últimos años.

² World Food Programme's Funding Proposal to the Government of Spain from January 2013 to June 2014

³ En este sentido, destaca el proyecto "Refuerzo de las capacidades operacionales de la Media Luna Roja Saharauí en la gestión de la Ayuda Alimentaria destinada a la población refugiada saharauí" realizado por la Cruz Roja Española y financiado por AECID

Malnutrición aguda en niños de 6-59 meses

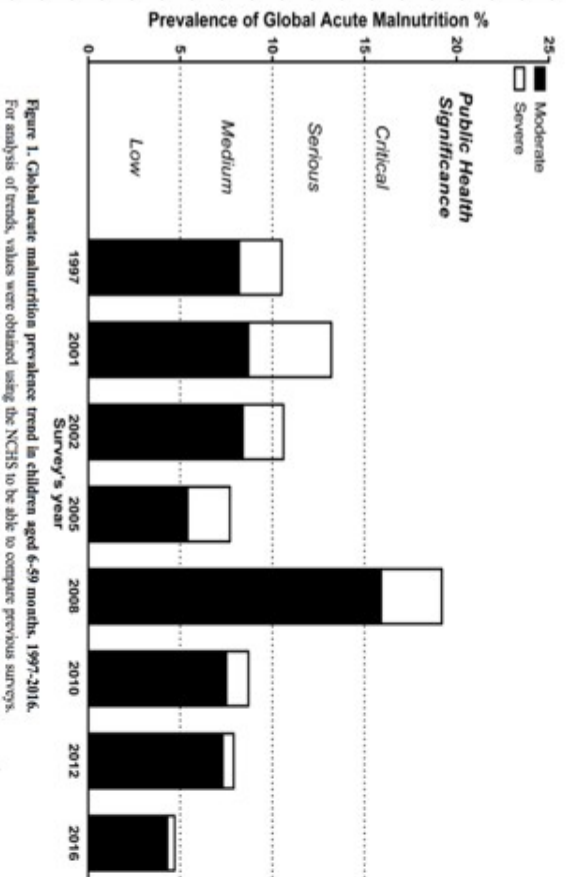
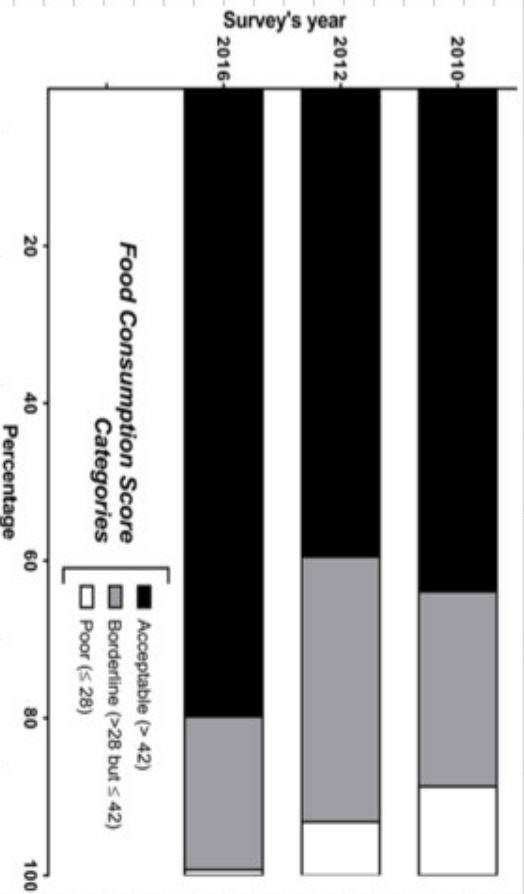
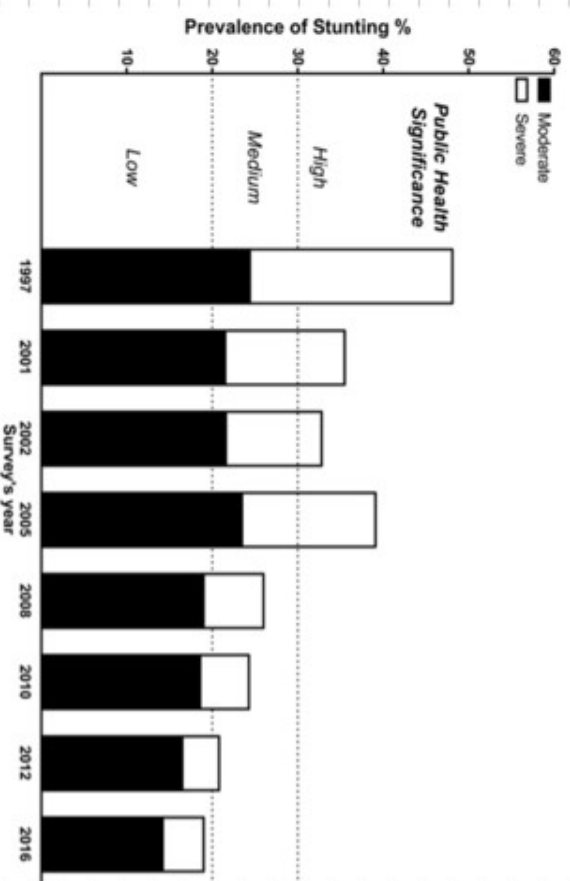


Figure 1. Global acute malnutrition prevalence trend in children aged 6-59 months, 1997-2016. For analysis of trends, values were obtained using the NCHS to be able to compare previous surveys.

Baja talla en niños de 6-59 meses



Fuente: Encuesta de Nutrición, Campamentos de Refugiados del Sáhara Occidental, Octubre–noviembre 2016. Ministerio de Salud RASD, MURS y CISP.

La evolución de la situación nutricional en la población entre 6 y 59 meses de edad que se aprecia entre el año 2008, cuando la BDT todavía no había asumido la totalidad de la distribución alimentaria, y el año 2016 es llamativa y evidente. La malnutrición aguda ha pasado en 2016 a ser aproximadamente una cuarta parte de la que se presentaba en el año 2008. La baja talla superaba el 25% en el año 2008 mientras que en el 2016 no alcanza al 20%. La percepción de la propia población sobre el consumo de alimentos también presenta una evolución muy significativa. Mientras en 2010 la percepción de un consumo aceptable apenas superaba el 60%, en el 2016 fue de prácticamente el 80% y la percepción de un consumo pobre pasó de un 10% en el 2010 a prácticamente desaparecer en 2016.

No se puede achacar esta evolución de forma exclusiva en el hecho de que la BDT asumiese la distribución de la totalidad de los alimentos en los Campamentos. Sin embargo, todos los testimonios recogidos en el marco de la evaluación apuntan a que la mejora en la tarea de la distribución alimentaria incidirá de forma sustancial en dicha evolución de la seguridad alimentaria.

Los testimonios recogidos en los grupos focales con mujeres celebrados en todas y cada una de las wilayas concluyen que la BdT ha jugado un papel fundamental en esta mejora de la seguridad alimentaria de la población. Lograr que la distribución de la canasta básica se complete en periodos de dos o tres días, por ejemplo, facilita la disponibilidad de alimentos para poder diseñar los menús al interior de las familias e intentar así equilibrar en la medida de lo posible el consumo de alimentos. Igualmente, según las propias mujeres entrevistadas, saber con qué alimentos se cuenta para todo el mes facilita la decisión sobre las compras a realizar para complementarlos.

Para que estos plazos se cumplan, es imprescindible contar con un sistema logístico funcional como la BdT.

1.1. Evolución del impacto en la Seguridad alimentaria; los puntos de inflexión para la BdT

El servicio prestado por la BdT se ha enfrentado a dos momentos cruciales que han supuesto un reto para su operatividad y que han supuesto igualmente un salto cualitativo importantísimo en el impacto sobre la seguridad alimentaria de la población.

La distribución por barrio. Por un lado, destaca la sustitución de la distribución de alimentos por daira a la distribución por barrio, un cambio que se implantó en 2014. El peso de los productos y la falta de disposición de medios de transporte implican la imposibilidad en muchos casos de que el alimento sea trasladado hasta el domicilio sin ayuda. Combinado con prácticas de solidaridad entre familias, durante años se fue consolidando progresivamente un sistema de “alquiler” de servicios de transporte (carros con tracción animal, todoterrenos, etc) para el traslado de los productos desde el punto de distribución hasta cada hogar. Habitualmente estos servicios se venían pagando en especie con parte del producto entregado, quedando reducida así la ración de consumo para la familia que alquilaba el transporte. La sustitución de la distribución por daira a la distribución por barrio ha mejorado sustancialmente esta situación, si bien no se cuenta con una información consolidada ni con mecanismos de medición de impactos que puedan arrojar información precisa. La adopción de este sistema de distribución por barrio implicó un fuerte incremento en los niveles de exigencia para la BdT, ya que supuso pasar de contar con 28 puntos de distribución a un total de 116. Esto supone un incremento sustancial del tiempo necesario para realizar la distribución total de alimentos.



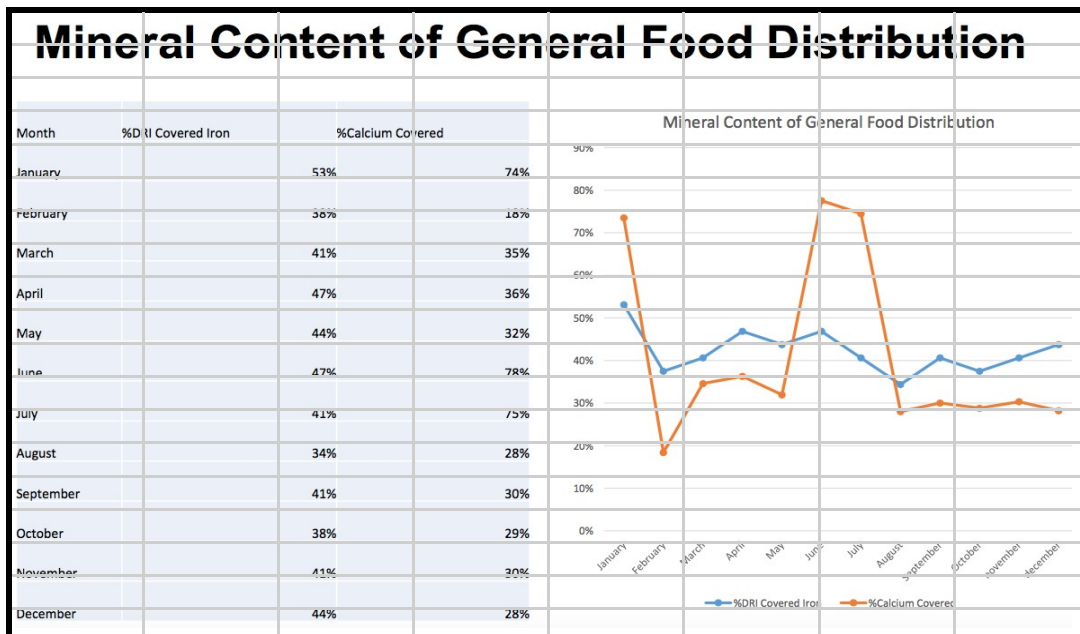
La distribución quincenal de producto fresco. Durante años el alimento fresco se distribuyó mensualmente, realizándose un único reparto de este tipo de productos por familia y mes. A partir de los análisis realizados en el Food Sector Meeting, de los propios estudios realizados por ATTSF⁴, y muy especialmente desde la entrada en funcionamiento del almacén de producto fresco de la MLRS, se decidió proceder a sustituir el reparto mensual por dos repartos quincenales. En los grupos focales celebrados en el marco de esta evaluación se ha podido constatar que esta decisión tuvo un impacto significativo en la seguridad alimentaria y en la situación nutricional de la población saharai. La falta de sistemas de conservación y refrigeración de alimento fresco por parte de la población implica que éste se deteriore rápidamente, en especial en la época más calurosa del año.

⁴Ver “Análisis del sistema de distribución de productos frescos en los Campamentos de Refugiados Saharais; el papel de la Base de Transportes”. ATTSF, noviembre de 2011

Esta circunstancia obliga a la población a consumir con rapidez el alimento fresco que recibe o arriesgarse a perder parte del mismo. La distribución de frutas y verduras con una periodicidad quincenal redujo así el riesgo de pérdidas y contribuyó a extender el consumo de estos productos a lo largo de todo el mes, facilitando así un mayor equilibrio nutricional. La asunción de este escenario implicó un crecimiento del número de viajes totales del 8,6%.

1.2. Sombras en la evolución nutricional; responsabilidades de la BdT

Estos indicadores y esta positiva evolución de la situación se está matizando durante los últimos años en algunos aspectos. En concreto, se identifican evoluciones preocupantes en algunos indicadores que apuntarían hacia una cierta inversión de la evolución positiva descrita anteriormente. Especialmente preocupante resulta la situación de mujeres en edad reproductiva, lactantes y embarazadas, grupos poblacionales entre los que se ha disparado entre los años 2012 y 2016 los índices de anemia y malnutrición. Igualmente, la anemia entre población infantil entre 0 y 59 meses de edad ha crecido en este mismo periodo más de un 30%, una evolución realmente alarmante.



Presentation on the Food Basket provided to Western Sahara Refugees in 2016. WFP

Entre las situaciones de salud adquiridas y los factores que pueden causar anemia se cuentan la mala alimentación, las concentraciones anormales de ciertas hormonas, algunas enfermedades crónicas (constantes) y el embarazo. Una alimentación deficiente en hierro, ácido fólico (folato) o vitamina B12 puede impedirle al cuerpo producir suficientes glóbulos rojos. El cuerpo también necesita cantidades pequeñas de vitamina C, riboflavina y cobre para producir glóbulos rojos.

Es importante señalar la falta de aceite y grano enriquecido y las interrupciones en el suministro de CSB en algunos meses. El análisis muestra cantidades diarias significativamente menores de hierro y calcio que las recomendadas en contextos humanitarios, especialmente en un contexto donde prevalece la deficiencia de micronutrientes, la anemia por deficiencia de hierro en niños y mujeres en edad reproductiva.

En todo caso, existe un consenso generalizado entre los actores consultados en el sentido de que las causas de esta evolución se encuentran en el tipo de alimentos que se están distribuyendo y en los cambios y reducciones en las entregas que se han presentado durante los últimos años y no en factores logísticos que puedan tener relación con el trabajo y las funciones desarrolladas por la BdT.

Las necesidades de mantener niveles adecuados de alimentación y nutrición han permanecido constantes a lo largo de los años. Sin embargo, la disminución de los niveles de financiación desde 2014⁵ ha llevado a medidas de reducción de costos para asegurar el mismo valor kilocalórico inicialmente previsto (2.166 kcal / per / día). Las medidas de reducción de costos incluyeron el reemplazo de productos más costosos como garbanzos, guisantes, arroz y cebada con lentejas y harina de trigo, y priorizando las compras locales de harina de trigo y aceite vegetal no fortificados. Estas medidas han dado lugar a una reducción de la diversidad de la canasta de alimentos. A pesar de la aplicación de estas medidas, entre agosto y octubre de 2015, el valor de la kilocaloría de las raciones mensuales de alimentos tuvo que reducirse en un 12 por ciento. Igualmente, las distribuciones mensuales de proteínas animales - proporcionadas a través de suministros de conserva de caballa - fueron suspendidas en el año 2015 por razones económicas. Por último, hay que señalar que las entregas de productos frescos igualmente han disminuido durante el 2017 nada menos que en un tercio pasando de 3 kg/mes a 2 kg/mes. Los responsables tanto de Oxfam como de Cruz Roja Española manifestaron en sendas entrevistas que no se contempla para el año 2018 un retorno a la situación anterior en cuanto a entregas de producto fresco.

La situación se vería agravada por las siguientes circunstancias.

Disminución en la disponibilidad de remesas y envíos económicos. La crisis económica que se ha vivido durante los últimos años, especialmente en España, ha incidido también en una reducción de la llegada de remesas y envíos económicos de población saharai emigrante y la solidaridad ciudadana desde Europa.

Incremento de la vulnerabilidad a consecuencia de las inundaciones. Las graves inundaciones sufridas en octubre de 2015 en los CRS han implicado para muchas familias pérdidas materiales que inciden en la producción de alimentos complementarios (huertos familiares, etc). Según las estimaciones iniciales realizadas por los socios humanitarios que trabajan en los campos 11.500 familias vieron sus hogares demolidos total o parcialmente.

En este sentido, y en el ámbito de responsabilidades que competen a la BdT, hay que señalar que no hay pérdida en la cantidad de alimentos en los trayectos que quedan bajo responsabilidad de la BdT. Existe un completo y efectivo sistema de control y registro de alimentos recibidos y entregados y los casos en que se han presentado inconsistencias son muy esporádicos y éstas son mínimas. En las escasas ocasiones en que se producen pérdidas de productos, se han adoptado medidas sancionadoras para los chóferes responsables de esos vehículos, lo que ha contribuido a intensificar el cuidado de los mismos en el transporte de los alimentos. Los alimentos en general no sufren daños en la fase de transporte para la distribución, si bien se identifican pérdidas por rotura de

⁵ La crisis internacional y sus consecuencias sobre los grandes donantes, el alza continua en los precios de los alimentos y el aumento de catástrofes naturales y conflictos está implicando una reducción de los aportes y ayudas de la comunidad internacional a la atención de la crisis humanitaria en los Campamentos de Refugiados Saharais y, en consecuencia, un incremento de la vulnerabilidad de la población. Un análisis exhaustivo sobre la evolución del déficit de financiación de las necesidades humanitarias de población saharai se puede encontrar en la última evaluación externa del proyecto de la BdT presentado en abril de 2017.

recipientes de aceite. En todo caso, los testimonios recogidos apuntan a que todo producto que llega estropeado o en malas condiciones es repuesto posteriormente.

“Hay que cargar el aceite en camiones específicos, sin mezclar con otros alimentos como la harina. Cuando viene con harina hay más pérdida de bidones”

Grupo focal con estibadores en Ausserd

Norma 4 sobre seguridad alimentaria – distribuciones de alimentos: gestión de la cadena de suministro

Los productos básicos y los costos conexos se gestionan bien, empleando sistemas imparciales, transparentes y adaptados a las necesidades.

El Proyecto Esfera. Carta Humanitaria y normas mínimas para la respuesta humanitaria. 2011

Subcriterio	Indicadores (ejemplos)	
<i>DISTRIBUCIÓN</i> Calidad de los procesos de distribución de los productos.	<ul style="list-style-type: none"> Indicadores cualitativos acerca de la calidad de la distribución, considerando métodos de transporte hacia los puntos de distribución y de entrega a la población beneficiaria. El porcentaje de pérdidas de elementos durante el transporte es: <ul style="list-style-type: none"> – Inferior al 5% en el caso de alimentos perecederos. – Inferior al 2% en el caso de alimentos no perecederos. – Inferior al 1% en el caso de materiales varios no alimenticios (ropa, tiendas, herramientas...). 	<p>La iniciativa de la BdT actualmente cumple con las recomendaciones y los criterios contemplados para el ámbito de la logística y la distribución alimentaria tanto en instrumentos internacionales (como el Proyecto Esfera) como en instrumentos nacionales propios de la evaluación de los proyectos de AECID.</p> <p>Únicamente en el caso del aceite se presentan pérdidas de producto durante el transporte del mismo. No está claro si estas pérdidas alcanzan el 2% del total distribuido. No existen registros y consolidados del producto perdido en total a disposición de la BdT. En todo caso, existen evidencias de que el fenómeno presenta una cierta relevancia, que sería conveniente dimensionar adecuadamente.</p>

Metodología de evaluación de la Cooperación Española. 2001

2. CAMBIO EN LA PERCEPCIÓN DEL PAPEL DE LA BDT; EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A NON FOOD ITEMS

Durante la segunda quincena de octubre de 2015, se presentaron unas graves inundaciones en los campos de refugiados que agravaron la situación de vulnerabilidad de estos durante un largo periodo, con casi 18.000 familias afectadas, principalmente con pérdida total o parcial de sus hogares y enseres. El hecho de que no existiera en esos momentos en los CRS un Plan para la Atención a Emergencias y unos medios logísticos preparados a tal efecto implicó la necesidad de acudir a la capacidad instalada en la BdT. La flota de vehículos y el soporte logístico de la BdT resultó fundamental para mantener las distribuciones regulares de alimentos combinadas y compatibilizada con las distribuciones extraordinarias de otros productos de primera necesidad (suplementos alimenticios, tiendas, plástico, kits, etc). Los ejercicios de evaluación de la respuesta a las inundaciones realizados hasta el momento destacan la esencial contribución de la BdT para asumir con garantías las distribuciones de emergencia⁶.

“La BdT fue fundamental en la organización de la respuesta ante la emergencia de las inundaciones. En los CRS no hay otro sistema de transporte con garantías.

Representante de Oxfam en los CRS



Distribución de jaimas en todas las wilayas de los Campamentos de Refugiados. En total, 3.320 tiendas fueron transportadas en un total de 35 viajes de distribución realizados en cuatro jornadas.

	WILAYA TINDOUF	ACNUR	CRA	UNICEF	CRE	TOTAL
Tiendas	960	4195	610	58*		4.863
Set cocina		1947			1000	2.947
Mantas		7900	17628		3600	29.128
Roll. Plast. G		337				337
Roll. Plast. P		6559				6.559
Bidones		2000				2.000
colchones			20000			20.000

*las tiendas aportadas por UNICEF son tiendas escuela preparadas.

Fuente: PRESENTACIÓN "SISTEMA DE RESPUESTA A EMERGENCIAS EN LOS CAMPAMENTOS DE REFUGIADOS SAHARAUI". MEDIA LUNA ROJA SAHARAUI. Noviembre 2015



En total, a cuatro de noviembre de 2015 se habían realizado 64 viajes de distribución en el marco de la atención a la emergencia con un total de 803,21tm transportadas. Fuente: Registros de viajes de la BdT y MLRS durante la atención a la emergencia

Arriba, condiciones de los vehículos en los que se están transportando actualmente las bombonas de gas (informe de identificación realizada por ATTSF). A la izquierda, carga de camiones articulados con ayuda de emergencia para la atención a población afectada por las inundaciones a finales de 2015.



⁶ Reponse aux inondations d'octobre 2015 dans les camps de refugies sahraouis pres de Tindouf, Algerie. Oxfam, noviembre 2015.

La capacidad demostrada por la BdT en la reacción ante las inundaciones reforzaron un cambio de perspectiva sobre el papel que esta institución debería jugar en la atención a la población refugiada, asumiendo otras funciones complementarias a la distribución alimentaria.

Durante el año 2016 el Ministerio de Transportes y la MLRS propusieron formalmente a la BdT la asunción de la distribución de gas en los CRS, una labor que dicho Ministerio realiza en la actualidad en condiciones muy precarias y con altos riesgos para la seguridad de conductores y población en general. En respuesta a la solicitud, ATTSF desplazó a los CRS un técnico para la elaboración del estudio *Valoración y recomendaciones sobre la viabilidad de la participación de la Base de Transportes en el sistema de distribución de gas butano a la población refugiada saharauí*, de abril de 2016⁷. La percepción generalizada en los Campamentos es que no hay una entidad o actor distinto a la BdT que reúna las condiciones de partida, los medios y las capacidades necesarias para asumir esta función. La propuesta realizada por ATTSF ha sido recibida de forma muy positiva tanto por las autoridades saharauíes como por los principales donantes presentes en los CRS. En este sentido, MLRS comparte la propuesta y AECID se ha comprometido a apoyar en un futuro la asunción del servicio de distribución del gas⁸. Por su parte, ACNUR ha reiterado su intención de iniciar un proceso de renovación de flota a través de la adquisición de un nuevo camión para la BdT a lo largo del año 2018, en línea con lo planteado por ATTSF en su estudio. La solicitud de que la BdT asuma la distribución del gas es un verdadero clamor en los CRS, y así se destaca tanto en las entrevistas con autoridades (como gobernadoras de daira) como en todos y cada uno de los grupos focales celebrados con mujeres en el marco de esta evaluación.

“Hay una reclamación incluso llevada al Parlamento para que la distribución del gas se haga como la de los alimentos. Si quieren hacer algo por las mujeres, que se distribuya el gas en cada barrio, como los alimentos, porque son las mujeres las que trasladan las bombonas hasta las viviendas y es un esfuerzo muy grande”

Grupo focal con mujeres en El Aaiún

Por último, y abundando en esta nueva percepción de la BdT como centro logístico de referencia para la atención a la población, a finales de septiembre de 2017 el Ministerio de Equipamiento Saharauí, vía MLRS, solicitó los servicios de la BdT para llevar a cabo la distribución de las tiendas de campaña (jaimas) entregadas por ACNUR⁹.

Este encargo coincidió en el tiempo con la distribución de los alimentos. En consecuencia, todas las rutas y los chóferes que estaban ya organizados tuvieron que ser reprogramados, dado que había que repartir las 3.320 tiendas, más toda la canasta básica y producto fresco a la población. Esto supuso un sobreesfuerzo de organización que en todo caso fue resuelto de forma exitosa por la BdT.

Como resultado, se consiguió repartir las tiendas y los alimentos usando una media de 13 camiones, que realizaron 35 viajes sin dejar desasistida a la población en su reparto de alimentos¹⁰. El propio Ministro de Equipamiento, en entrevista celebrada en el marco de esta evaluación, ha reconocido la sustancial mejora que la participación de la BdT ha supuesto en la distribución de jaimas. Así, una

⁷ Para más detalles sobre la propuesta, consultar el informe.

⁸ Ver Acta de Comisión de Seguimiento

⁹ Esta entrega forma parte de las entregas regulares, de periodicidad anual, de equipos y medios de abrigo para la población refugiada.

¹⁰ Para información detallada, ver *Informe de Distribución Extraordinaria “Colaboración de la base de transporte en la distribución de las tiendas de campaña en los campamentos de refugiados saharauíes”*. Base de Transportes, octubre 2017.

labor que habitualmente se extendía durante 20 jornadas en medio de importantes dificultades organizativas y logísticas, se ha podido completar en 4 días en este caso gracias a la participación de la BdT cumpliéndose las programaciones y sin presentarse dificultad alguna.

“Esta distribución ha sido un completo éxito. Esperamos que a partir de ahora la BdT realice todas las distribuciones extraordinarias que hacemos cada año; jaimas, cocinas y reposición de bombonas”

Ministro de Equipamiento

3. EL CONTROL DE IMPACTOS NEGATIVOS; LA POLÍTICA DE ACCIÓN SIN DAÑO DE LA BdT

La seguridad de los trabajadores. La seguridad de los trabajadores de la BdT en el ejercicio de sus funciones es un factor que ha preocupado especialmente y desde el diseño de la propuesta al equipo de gestión, tanto a ATTSF como al equipo saharauí. En palabras de uno de los fundadores de ATTSF y diseñador de la propuesta inicial de la BdT *“la organización lleva en su propio nombre la palabra trabajador, la base social está conformada por trabajadores. La seguridad en el trabajo y las condiciones laborales del personal local y expatriado ha sido siempre una preocupación fundamental”*. Por tanto, ya desde los inicios del proyecto, la seguridad del equipo local se ha procurado a través de varias medidas:

- Formación y capacitación. Ya en el año 2006 se realizaron las primeras formaciones en conducción de vehículos para los chóferes. Todo el personal mecánico fue formado en el adecuado manejo de la maquinaria y la herramienta en condiciones de seguridad. Igualmente, durante el año 2008 se realizó con todo el personal local una capacitación en prevención de riesgos laborales.
- Dotación de medios de protección. Estas capacitaciones se han visto complementadas con la dotación de medios de protección para los equipos locales. A lo largo de los años se pueden identificar diferentes iniciativas en este sentido; dotación de calzado de seguridad, equipos de protección para soldadura, instalación y renovación de extintores, etc.
- Establecimiento de normativas y medidas de prevención de accidentes. Hay que destacar también que se han definido una serie de normas tendentes a la prevención de accidentes, como la prohibición de fumar en el espacio destinado al repostaje de combustible o control de turnos y establecimiento de periodos de descanso para los chóferes.

Un aspecto fundamental en la seguridad de los equipos humanos lo constituye el estado de maquinaria e instalaciones. En este sentido, en 2014 se presentó el estudio *“Análisis de los factores de sostenibilidad técnica y económica de la Base de Transportes para la distribución de la ayuda alimentaria en los Campamentos de Refugiados Saharauís de Tindouf”*. Dicho estudio identificó como factor de riesgo que *“(…) en el marco de la aplicación el enfoque de Acción sin Daño, hay que señalar que el estado de las instalaciones auxiliares, muy afectadas por sirocos y duras condiciones climáticas, está poniendo en riesgo la seguridad física de los trabajadores, por lo que se ha iniciado el proceso para la planificación de su progresiva reparación”*. En julio de 2014 se trasladó a la BdT un ingeniero de ATTSF con el objetivo de hacer un levantamiento de planos de todas las instalaciones que se habían ido edificando a lo largo de los años unificándolo todo en un solo documento. Igualmente, este ingeniero realizó un diagnóstico del estado general de las instalaciones, especialmente de sus estructuras. En su informe recomienda *“retirar el techo actual soportado por los muros y cubrir con una plancha de hormigón armado, con vigas y viguetas, y sustentada sobre columnas levantadas sobre zapatas de sustentación, siguiendo el modelo de la rehabilitación de las salas de dirección y administración. Por último, es necesario reparar los muros y derribar y levantar los que están más afectados”*. A lo largo del 2017 se ha finalizado el proceso de reparación y rehabilitación de instalaciones auxiliares realizado desde 2015 con el apoyo fundamental del Ayuntamiento de Pamplona, que ha financiado a lo largo de los últimos ejercicios estas labores.

Igualmente, hay que destacar que ATTSF envía regularmente a personal técnico especializado para la revisión y mantenimiento de maquinaria y vehículos. Por ejemplo, los chóferes destacan que la

reciente rehabilitación de cabinas de vehículos realizada facilita su trabajo y sus condiciones de seguridad.

En consecuencia, es muy destacable el hecho de que no se haya presentado un solo accidente laboral de gravedad, ni en la conducción de vehículos ni en las labores de mantenimiento. En todo caso, la BdT no cuenta con un registro de enfermedades o bajas laborales que puedan estar relacionadas con las condiciones de trabajo.

En todo caso, es necesario hacer en este sentido una referencia al pésimo estado en que se encuentra el vehículo que presta funciones de transporte para el personal de ATTSF. El uso de este vehículo supone un claro riesgo para el personal expatriado y local vinculado a ATTSF. Si bien es cierto que ya está en marcha el proceso para la adquisición de un nuevo vehículo, sería conveniente dar de baja el que actualmente se está utilizando y proceder a alquilar otro durante el tiempo que transcurra hasta la llegada de este nuevo vehículo.

La conducción responsable. Uno de los hechos que más se destacan por parte de autoridades de las wilayas (gobernadores y gobernadoras que han participado en las entrevistas) como por las mujeres que han intervenido en los grupos focales es la responsabilidad con la que los chóferes de la BdT conducen sus vehículos. No se ha presentado ni un solo incidente reseñable ni con otros vehículos ni con peatones o bienes de la población. Tras más de 10 años de trabajo no se ha presentado un solo accidente, algo muy destacable en un contexto de gran crecimiento en la cantidad de vehículos, falta de control sobre su estado y las prácticas de conducción de la población y falta de vías regulares y pavimentadas en las wilayas.



En todo caso, y dado el evidente incremento de riesgo de accidente derivado de la evolución de contexto descrita, sería conveniente adoptar medidas preventivas y concienciar al personal de dicho riesgo. El actual representante de ATTSF en los CRS propone insertar en un lugar visible de cada vehículo mensajes que inviten a la denuncia ante la directiva de la BdT de cualquier comportamiento irresponsable o generador de

riesgo de accidentes por parte de un chófer. Sería conveniente igualmente identificar claramente cada camión con un cartel de dimensiones visibles con su número de identificación como vehículo de la BdT

El trato con personal ajeno a la BdT y vinculado a la distribución. Por último, tanto los responsables de almacén de la MLRS como las mujeres vinculadas a la distribución de alimentos o los estibadores responsables de la carga y descarga de vehículos destacan el respeto que el personal de la BdT observa en el trato con estos grupos. No se han presentado incidentes ni faltas de respeto por parte del personal de la BdT, principalmente de los chóferes, con los grupos de población que participan en labores de distribución. Hay que destacar una reciente iniciativa que la BdT ha adoptado a lo largo del 2017. Durante este último año personal directivo de la BdT se ha desplazado a todas las wilayas para mantener reuniones con autoridades y grupos de mujeres vinculadas a la distribución de alimentos con el fin de explicar su sistema de funcionamiento, recibir quejas, sugerencias y propuestas de mejora y, en general, intercambiar puntos de vista con el fin de adoptar medidas para la mejora del sistema.

4. EL IMPACTO EN LA GOBERNABILIDAD

4.1. Impacto conceptual

La gestión y funcionamiento de la BdT, así como las responsabilidades de los diferentes actores intervinientes en el desarrollo de esta acción global, se rige y regula por el Plan Operativo (PO-2010) firmado entre el Presidente de la Media Luna Roja Saharaui, como responsable último de la distribución alimentaria en los Campamentos de Refugiados Saharaui y el Coordinador General de la Oficina Técnica de Cooperación en Argel de la Agencia Española de Cooperación Internacional durante el año 2010 y que sustituye al Plan Operativo firmado durante el año 2006 que reguló estos aspectos en fases anteriores. Desde el inicio del proyecto, la gestión se fundamentó en la definición y el diseño de normativas internas y procedimientos regulatorios para la realización de acciones y la adopción de decisiones.

El Plan Operativo PO2010 contempla la creación de una Comisión de Seguimiento y Supervisión, formada por el Presidente de la MLRS y el Coordinador General de la OTC de Argel, que se ha venido reuniendo periódicamente cada tres meses aproximadamente con el fin de dar el seguimiento adecuado al funcionamiento de la BdeT, así como de resolver en primera instancia las eventuales controversias que pudieran surgir en la interpretación y ejecución de dicho PO2010. Igualmente, se define un nuevo proceso de traspaso de gestión técnica a los equipos locales que pasa a basarse en la redacción de los Manuales de Procedimientos de la Gestión Operativa de la base. Este trabajo arrancó con la redacción de una Normativa General de la BdT, unos procedimientos e instrucciones y sus modelos o formatos correspondientes. Estas labores de definición se han basado en el consenso y el mutuo acuerdo según una metodología de organización determinada y explicada en uno de sus procedimientos “Procedimiento de gestión de la documentación” integrado en los Manuales de Procedimientos de la Base.

Progresivamente se han ido aprobando sucesivos Procedimientos que regulan diferentes aspectos de la gestión de la BdT. Los Procedimientos están vivos y en permanente revisión y actualización. Hay que destacar que anualmente un experto en calidad de ATTSF realiza un viaje para la revisión y el apoyo en la definición de los diferentes Procedimientos. En la actualidad, se sigue trabajando en un Procedimiento de compras. Este esquema, totalmente novedoso en su momento en los CRS, ha tenido un significativo impacto, que resulta muy evidente en la concepción de los proyectos por parte de las autoridades saharauis y así es reconocido por éstas. Incluso alguno de los representantes públicos entrevistados en el marco de esta evaluación destacan impactos muy profundos en la concepción del servicio público.

“La puesta en marcha del proyecto cambió la concepción que teníamos de cuál es la relación que debe existir con las herramientas. Hasta la llegada de ATTSF y la puesta en marcha de la normativa y los procedimientos de gestión que rigen la Base de Transportes, los chóferes tenían una concepción patrimonial de los vehículos que tenían a cargo. Para el saharai, el camión era como su camello; ellos decían “yo lo conozco, sé cómo tratarlo, sé cómo tengo que usarlo”. Por eso se llevaban los camiones a su casa, pernoctaban junto a su vivienda, no permitían a otro conducirlos o manejarlos. Luego arrancó la Base y se empezó a obligar a que los vehículos pernoctasen en las instalaciones. Los vehículos se asignaban a diferentes choferes y eran reparados y mantenidos por técnicos profesionales... el concepto de relación del chófer con el vehículo cambió y el resultado fue beneficioso. Esto nos demostró a los saharauis que debíamos cambiar nuestro concepto patrimonial de relación con los medios y herramientas públicos.”

Gobernador de El Aaiun

4.2. La gobernabilidad en los diferentes ámbitos territoriales

A nivel de gobierno central, se identifica un claro impacto en la gobernabilidad generado por el funcionamiento eficaz de la BdT. La creación de la BdT, la progresiva asunción de la distribución de la totalidad de la ayuda alimentaria y la puesta bajo control de MLRS de todo el sistema, ha tenido un claro impacto en facilitar el cumplimiento de sus funciones al Ministerio de Transportes. Así, los escasos medios con los que cuenta este Ministerio quedaron liberados de la exigente labor de la distribución alimentaria se han podido dirigir a la atención a otras necesidades y la distribución de otros bienes como el gas, el combustible o los equipamientos. Durante años, el Ministerio ha ido solventando con medios muy precarios las situaciones derivadas del cumplimiento de sus funciones y responsabilidades gracias a los camiones usados¹¹ que transportaban los productos que llegaban en las caravanas humanitarias organizadas por las asociaciones de amigos del pueblo saharauí en España. La drástica caída de la llegada de caravanas humanitarias desde España ha hecho la situación de este Ministerio prácticamente insostenible.

En la misma línea, la reutilización de materiales de desecho de la BdT como aceites y ruedas por parte de otras instituciones saharauí (principalmente el Ministerio de Transportes) facilita el cumplimiento de sus responsabilidades y la prestación de servicios a estas entidades.

A nivel de wilaya, es opinión generalizada entre quien ejerce responsabilidades de gobierno a ese nivel, y así se ha reconocido reiteradamente en las entrevistas realizadas en el marco de esta evaluación con autoridades de todas las wilayas. Las evidentes mejoras en los procesos de programación y planificación en las distribuciones y la respuesta de la BdT en su cumplimiento, facilitan la gobernabilidad tanto en la wilaya como en cada una de las dairas que la componen. Por un lado, las autoridades pueden concentrar sus esfuerzos en la resolución de otra serie de problemas y necesidades como el acceso a agua, a gas, a energía eléctrica, alojamiento, bienes de primera necesidad y a mejorar los servicios de salud y educación.

“Vengo de una asamblea con mujeres y el único punto que no presenté que jamás reclamamos fue la distribución alimentaria. El buen funcionamiento de la distribución alimentaria nos permite concentrar esfuerzos en resolver otros problemas para la población”.

Gobernadora de Ausserd

Por otro lado, el paso de la distribución por daira a la distribución por barrio liberó en buena medida de buena parte de las tareas operativas a las responsables de daira, que pasaron a ejercer labores exclusivamente de coordinación, pasando la operatividad a las responsables de barrio. Igualmente, este nuevo sistema ha liberado las instalaciones públicas del gobierno de la daira del ajetreo propio de la distribución alimentaria y permite mantener estas oficinas abiertas al servicio y la atención de la población durante todos los días hábiles del mes.

“La buena planificación en las distribuciones facilita nuestro trabajo y el ejercicio de nuestras funciones en la daira. Anteriormente se dificultaba mucho el trabajo en la daira.”

Vicegobernadora de Smara

¹¹ Se trataba de vehículos de gran antigüedad y elevado kilometraje adquiridos de segunda mano en España que, tras cumplir con su función de transportar la ayuda humanitaria hasta los CRS, quedaban bajo el control del gobierno saharauí. Estos vehículos eran reciclados para su uso durante un tiempo al servicio del Ministerio de Transportes hasta que acababan su vida útil.

4.3. Objetividad en la adopción de decisiones, rendición de cuentas y participación

Uno de los impactos principales del sistema de gestión diseñado y puesto en marcha a través de los Procedimientos formales implica limitar sustancialmente la discrecionalidad en la toma de decisiones por parte del personal directivo de una entidad, en este caso la BdT. La aprobación de procedimientos garantiza hasta cierto punto la previsibilidad en la definición de tareas, funciones y sistemas de adopción de decisiones y la seguridad de todos los implicados en la gestión frente a las consecuencias de sus actuaciones. En definitiva, se fortalece sustancialmente la objetividad en la toma de decisiones, en la definición de tareas y del papel que han de jugar los diferentes actores y en la asunción de responsabilidades frente a los propios actos.

“El sistema de gestión y los procedimientos de la BdT han sido esenciales para mejorar la distribución de alimentos y el cuidado de los materiales.”

Vicegobernadora de Smara

“Los procedimientos de gestión significan justicia, sirven para tomar decisiones con justicia. La justicia para los saharauis es fundamental; sin justicia se pierde el respeto.”

Unión Nacional de Mujeres

En general, la población entrevistada y que ha participado en los grupos focales en el marco de esta evaluación destacan esta formalidad y objetividad en la toma de decisiones como una gran fortaleza para la gobernabilidad. En general la población considera que el modelo de gestión de la BdT fue el primero que pudo demostrar a las autoridades saharauis que la limitación en la discrecionalidad en la toma de decisiones y el establecimiento de sistemas de control del cumplimiento de compromisos para todos los implicados en la prestación de un servicio público fortalecen la gobernabilidad.

Por último, hay que destacar la decisión adoptada por el equipo directivo de la BdT consistente en acudir a todas las wilayas y reunirse con las responsables de distribución en las dairas y barrios con el fin de informar sobre el sistema y recibir sugerencias para la mejora. Estas visitas y reuniones constituyen un excelente ejemplo de rendición de cuentas hacia la población, uno de los componentes más significativos de la gobernabilidad. Igualmente se constituye en mecanismo de participación de la población, especialmente población femenina, en el diseño de programas y la prestación de servicios. La población consultada en el marco de esta evaluación destaca esta iniciativa, que está resultando realmente pionera en el ámbito de la rendición de cuentas y la participación en la toma de decisiones en los CRS.

5. TRANSFERENCIA DE CONOCIMIENTOS

5.1. Instalación de capacidades. La formación y capacitación de personal

El equipo de personal local ha sido clave para conseguir una distribución profesionalizada y estable. Se ha podido constatar que, desde el mismo diseño del proyecto, ATTSF ha considerado como una de las finalidades del mismo la instalación de capacidades en los equipos humanos locales con el fin de que, en el momento en que el pueblo saharai retorne a su tierra, el futuro Estado cuente con recursos humanos formados técnicamente que contribuyan a construir país, fortaleciendo así la gobernabilidad presente y futura de este pueblo.

“Nuestra vocación es dotar al pueblo saharai de conocimientos y herramientas tanto técnicos como de gestión que permitan construir un futuro país viable”

Fundador de ATTSF

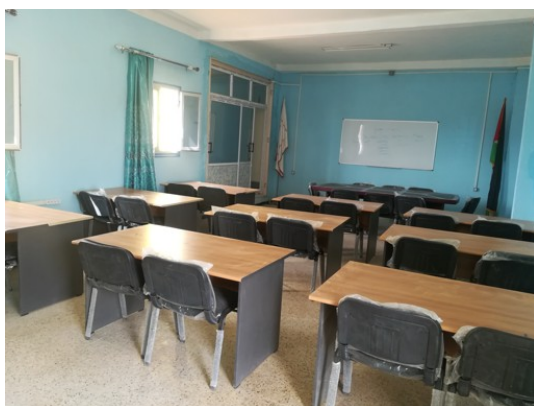
Igualmente, la BdT ha asumido una política de Recursos Humanos que desde siempre ha considerado que el trabajo realizado debe estar correctamente remunerado para que no se produzcan desviaciones, ni de recursos humanos ni de recursos materiales, y el personal debe igualmente estar correctamente formado para que pueda desempeñar de forma profesional las labores asignadas. En consecuencia, el proceso de selección de personal es a través de convocatoria abierta y por mérito, las relaciones laborales están regidas por un procedimiento objetivo que señala obligaciones y derechos del personal y todo el equipo cuenta con contrato y nómina. Por otro lado, el equipo local de la BdT se ha beneficiado de un extenso y completo programa de capacitación técnica. Dicho programa actualmente continúa y viene recogido en un Plan de Formación vigente hasta el año 2020.

AÑO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº trab.	7	33	33	35	35	42	45	45	47	47	47	46
CURSOS	Castellano	Castellano	Castellano	Castellano	Mant. IVECO	Maleta de diagnosis multimarca	Reparación maquinaria pesada	No se realizan formaciones	Soldadura y corte con plasma	Instalaciones eléctricas seguras	No se realizan formaciones	Chapa y pintura
	Árabe	Árabe	Árabe	Árabe	Mant. y restauración gabarras	Gestión de almacén, stocks			Cajas de cambio ZF	Gestión y diagnóstico electrónico		Reacondicionamiento de asientos, estructura y tapizado
	Soldadura	Ruedas II	Gestión de taller	Motores diesel		Manejo cabezas tractoras MERCEDES			Grupos electrógenos	Prácticas en taller, gestión de taller.		Estructuras metálicas, soldadura con electrodo y corte
	Electricidad básica	Carrocería	Torno	Inyección electrónica		Mant/restauración de gabarras						
	Excel	Diagnos inyección	Informática I	Prevención de riesgos laborales								
	Gestión básica de empresas	Electricidad automoción	Informática dirección	Embrague, transmisión y cajas de cambio								
	Informática básica	Conducción vehículos 6x6	Mecánica diesel avanzada									
	Mant. básico	Instalaciones eléctricas	Informática II									
	Montajes industriales	Mant. preventivo camiones										
		Proc. de gestión interna										
		Sistemas de frenado										
		Ruedas II										

Cuadro tomado del Plan de Formación 2013-2020 facilitado por ATTSF

Un adecuado sistema de incentivos ha favorecido el impacto del programa de formación. A lo largo de los años el equipo local se ha ido incrementando progresivamente manteniendo un alto grado de permanencia y escasos cambios en los puestos relevantes o de importancia técnica. Esta fidelización del personal local ha permitido que los programas de formación y capacitación hayan obtenido unos buenos resultados. Por otro lado, esta fidelización del personal ha logrado que el equipo local interiorice adecuadamente los procedimientos de gestión que regulan los diferentes ámbitos (administrativos, de taller, de almacén, compras, etc).

Tras un gran impulso inicial entre los años 2005 y 2008, el programa de formación pasó a una fase de progresiva especialización en las formaciones hasta llegar al año 2012 en que no se realizan formaciones ante los problemas de seguridad presentados en los CRS. Durante 2013 se analizó por parte de ATTSF la evolución de estos procesos de formación y esta reflexión interna cristalizó en el diseño de un Plan de Formación 2013-2017. Este Plan es revisado a principios de cada año con el fin de adecuarlo a la evolución de las condiciones y necesidades, habiéndose actualizado recientemente y prolongado hasta el año 2020, **Plan de Formación 2013-2020**. Igualmente, para sortear las dificultades que las condiciones de inseguridad implicaron a partir del 2012, se ha ido desplazando progresivamente el desarrollo de las mismas desde los CRS hacia Argel. Es importante destacar que el avance en el cumplimiento de este Plan de Formación continúa en la actualidad. El último de los cursos impartidos durante el año 2017 ha consistido en la capacitación técnica para el manejo del sistema de video-vigilancia instalado en la BdT.



La apuesta por una política de instalación de capacidades en la BdT se está viendo fortalecida por acciones concretas como la rehabilitación y dotación del aula de formación, que permitirá asumir con garantías futuros programas formativos. Esta aula de formación, que se pretende dotar en un futuro cercano de modernas herramientas, como una pizarra electrónica, que permitirán la interacción y la formación a distancia puede constituirse en una magnífica herramienta para abrir espacios de capacitación y fortalecimiento de capacidades a grupos poblacionales ajenos a la BdT, como

población juvenil por ejemplo.

5.2. Irradiación de impactos

Esta instalación de capacidades en la BdT ha convertido a esta entidad en una referencia técnica para todas las autoridades y servicios públicos existentes así como para algunas de las organizaciones internacionales presentes en los CRS. Se identifican algunos impactos claros del programa de formación y la instalación de capacidades técnicas que trascienden al equipo local de la BdT y facilitan el acceso de la población a servicios públicos.

Irradiación al ámbito público y privado. Equipos humanos formados y capacitados técnicamente en el proyecto de la BdT forman parte de diversas iniciativas en las que se están aplicando técnicas y aprendizajes adquiridos en la BdT. Estas iniciativas, según los propios equipos de la BdT

entrevistados, abarcan tanto proyectos prestadores de servicio público como proyectos empresariales propios del ámbito privado. Así, por ejemplo, en el ámbito público destaca la gestión del almacén del taller de mantenimiento de vehículos de servicio público de TGH, actualmente liderado por el anterior almacenero de la BdT, que aplica los conocimientos adquiridos en la BdT. En el ámbito privado, se identifican iniciativas que van desde talleres de mantenimiento y reparación de vehículos y herramienta hasta gasolineras en las que se viene aplicando el sistema de filtrado y depuración existente en la BdT, iniciativa pionera en los CRS que ha sido un factor técnico fundamental en el mantenimiento de la flota de vehículos¹².

Por otro lado, el personal técnico vinculado a la BdT presta puntualmente servicios de asistencia técnica y ayuda a otros organismos y entidades públicas, que consideran en general a la BdT como el referente en el mantenimiento de camiones en los CRS

“El año pasado se nos averió un camión de la wilaya y finalmente fue la BdT quien nos ayudó a repararlo. Fue muy importante para nosotros.”

Vicegobernadora de Smara

Participación de personal de otros servicios y entidades. Según los testimonios recogidos, todas las formaciones impartidas en la BdT han sido abiertas y se ha invitado a equipos que desarrollan sus funciones en otras instituciones y proyectos de servicio público. En algunas de ellas se ha podido constatar la participación de personal que ejerce sus funciones en la MLRS, si bien no hay registro formal que recoja un consolidado de este tipo de participaciones.

Realización de prácticas formativas por jóvenes alumnos de la Escuela de Formación Profesional de Gasuani. Según manifiesta el propio equipo de trabajo de la BdT, durante el año 2015 se abrió un programa de prácticas para jóvenes que estaban desarrollando su formación en la escuela de Gasuani. Como en el caso anterior, no hay un registro sobre número de participantes, calendario, horario cumplido, etc.

Hay que señalar que la carencia en la gestión de información señalada en los párrafos anteriores se extiende a los instrumentos formales existentes en la actualidad para la información de acciones de la BdT. En este sentido, no existe un registro de estas acciones de formación en los Informes Mensuales de Gestión que permitan visibilizar estas acciones entre los actores vinculados a la distribución alimentaria ni en los espacios de coordinación de este ámbito, como por ejemplo el Food Sector Meeting.

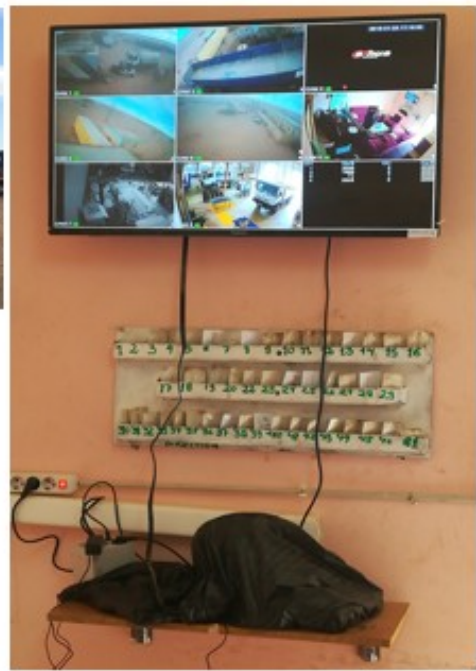
Las capacidades técnicas y los equipos humanos y materiales instalados en la BdT la convierten en entidad de referencia para otras instituciones que están desarrollando labores en los CRS, como el equipo de desminado que trabaja en la retirada de minas antipersonales o Médicos del Mundo, principal entidad internacional de soporte técnico al sistema de salud saharauí.

¹² Ver Evaluación técnica liderada por el Instituto Técnico Profesional Cuatro Vientos de Pamplona, realizada en abril de 2017.



“La BdT cuenta entre sus equipos con la única carretilla de carga y descarga de gran capacidad en los CRS. Este equipo presta servicio a multitud de entidades; recientemente se procedió a la descarga del nuevo todoterreno que llegaba para Médicos del Mundo. Igualmente, gracias al excelente sistema de vigilancia instaurado en la BdT, se nos ha solicitado permiso para que los vehículos y equipos técnicos destinados al desminado permanezcan en nuestras instalaciones cuando se encuentren en Rabunl”

Director de la BdT



6. REPLICABILIDAD

A lo largo de toda su trayectoria, la BdT ha puesto en marcha diferentes iniciativas que han sido objeto de réplica posterior en otros proyectos implementados en los Campamentos de Refugiados Saharauis. Por ejemplo, el sistema de contratación de personal basado en procedimientos de selección con criterios objetivos y con contratos de trabajo que regulan la relación laboral y los derechos y deberes de las partes fue una iniciativa novedosa en su momento que posteriormente fue replicada en otros proyectos. Durante la fase de trabajo en terreno, se ha podido constatar que recientes iniciativas como la de control de acceso y permanencia de personal local en la BdT a través de tarjetas, puesta en marcha en el periodo de ejecución evaluado, o el sistema de video-vigilancia recientemente implementado, se estudian con interés en otros entes del gobierno saharauí de cara a su réplica.

En general, el sistema de gestión mediante procedimientos diseñado a lo largo de los años en el marco del proyecto es objeto de atención por parte de muchos actores y se reconoce su incuestionable valor como ejemplo objeto de posible réplica. Según el **Estudio de sostenibilidad económica de la Media Luna Roja Saharauí (MLRS)**, elaborado por la Cruz Roja Española durante el año 2011, una de las fortalezas de la MLRS identificadas en materia del sistema de gestión sería contar con la *“Base de Transportes como referencia exitosa en la formalización de procedimientos”*.

ACNUR, por su parte, ha reconocido reiteradamente a lo largo de los años y en diferentes misiones de estudio y evaluación¹³ realizadas a los Campamentos de Refugiados Saharauis la alta calidad del trabajo que se realiza en la BdT; *“La BDT opera una moderna planta de taller en Rabuni. Funcionan procesos madurados para asegurar efectivamente el mantenimiento preventivo de los vehículos que se lleva a cabo, lo que minimiza las averías. Actividades de mejora de procesos están marcha, junto con un programa de capacitación del personal para mantener los estándares de alta calidad de trabajo.”*

Esta evaluación positiva que se realiza, ha derivado en una serie de recomendaciones que se realizan y que apuntarían a fomentar una replicabilidad de la experiencia. Así, en relación la gestión de la flota camiones cisterna y la distribución de agua potable en los CRS, el estudio recomienda *“Procurar un acuerdo con la BdT para el mantenimiento de la nueva flota de camiones cisterna de agua. Si esto no tiene éxito, lanzar un proyecto para implementar los cambios necesarios en Triangle”*. Por otro lado, recomienda a la entidad gestora del mantenimiento de la flota de distribución de agua implementar una serie de medidas que ya estaban en funcionamiento en la BdT; *“Recomendación 12: Triangle ha de producir un Informe de Gestión de Flota mensual. Recomendación 14: Aplicar las técnicas básicas de gestión de flota e informes para medir el uso y el rendimiento de la flota.”*

6.1. El Taller para el mantenimiento de vehículos de TGH

Por lo tanto, el espacio en el que más claramente se identifica la transferencia de conocimientos técnicos de ATTSF y aprendizajes extraídos de la experiencia de la BdT es el Taller para el mantenimiento de vehículos de servicio público gestionado por Triangle Generation Humanitaire, TGH. Esta iniciativa es en buena medida un intento de réplica de las propuestas puestas en marcha

¹³ UNHCR Tindouf: Fleet Analysis and Evaluation. Mission and Report completed for UNHCR April / May 2010

en la BdT y consideradas más exitosas. Las nuevas instalaciones, de reciente construcción, se levantan junto a la BdT y siguen un diseño muy similar a ésta; taller central con una distribución de máquina herramienta parecida, instalaciones auxiliares de administración, aseo y ocio, y perímetro de parking cerrado.

ATTsF ha acompañado el desarrollo de este proyecto durante tres años a través de sendas asistencias técnicas. Estas asistencias técnicas se realizaron por recomendación expresa de ECHO, principal donante financiador del proyecto, que plateó igualmente y desde hace años la necesidad de realizar una transferencia de conocimientos desde la experiencia de la BdT.

“En reunión mantenida en Rabuni el que entonces era representante de ECHO en Argelia nos expresó su interés en que el taller de TGH replicase en líneas generales el trabajo que se estaba realizando en la BdT”

Director de ATTsF



Estas asistencias técnicas reflejan en sus productos técnicos (diseños, presupuestos, propuestas de gestión, etc) e informes una clarísima e intensa influencia de la experiencia de la BdT. El contenido de estas asistencias técnicas abarca un amplio abanico; propuestas de diseños de espacios físicos, propuestas de sistema de gestión descentralizada, evaluación técnica de trabajadores, formaciones y cursos impartidos por personal técnico especializado (entre ellos uno impartido por el responsable de almacén de la BdT), análisis de sistemas de repostaje de

combustible y propuestas para la mejora, definición de dotación de máquina-herramienta, identificación de proveedores para la adquisición, etc.

Si bien en la actualidad ya no existe contrato de asistencia técnica de ATTsF con TGH, en la visita realizada al Taller de mantenimiento de vehículos de servicio público se pudo apreciar la fuerte influencia de la BdT. Esta influencia, sin embargo, no ha alcanzado a los procedimientos de gestión. Según el propio personal del Taller entrevistado en el marco de esta evaluación, todavía se encuentran lejos de alcanzar los niveles de diseño de herramientas de gestión alcanzados en la BdT.

“Aquí se manejan otro tipo de herramientas de gestión. Por ejemplo en el almacén se utilizan fichas de cartulina; el sistema no está informatizado y procedimentado al detalle como ocurre en la BdT”

Responsable de almacén del taller de TGH

6.2. El CAA

La otra gran iniciativa puesta en marcha en los CRS durante los últimos años en el ámbito de la logística es el CAA, el almacén de productos frescos (frutas y hortalizas) gestionado por la MLRS con el apoyo de Oxfam. Este almacén permite contar con un stock de producto fresco en adecuadas condiciones y organizar una programación de las distribuciones. En algunos aspectos, la BdT se ha constituido en marco de referencia para la puesta en marcha de esta iniciativa.

“Nuestra referencia en cuanto a la lógica general para la constitución del CAA fue la BdT; fue el modelo para la estructura organizativa, para el procedimiento de contratación de personal... incluso colaboraron con nosotros en la realización de las pruebas de selección; algunas de estas pruebas se hicieron incluso en las mismas instalaciones de la BdT.”

Coordinador de Oxfam en CRS

El modelo de gestión adoptado se basa igualmente en el diseño de estrictos programas y calendarios de vigilancia, mantenimiento, revisión, etc. El control de temperaturas al interior de cada una de las cámaras frigoríficas, los esquemas de mantenimiento y otras labores se han inspirado en buena medida en los procesos de gestión asentados durante años en la BdT, como es reconocido por el personal saharauí responsable de la gestión del BdT.

6.3. Los procesos de autogestión; La experiencia exitosa del huerto de la BdT

Las instalaciones auxiliares de la BdT cuentan con cocina y comedor habilitados y dotados para prestar el servicio de alimentación a los trabajadores. Todos los trabajadores de la BdT comen habitualmente en estas instalaciones. Si bien la BdT recibe algunos productos de canasta básica (como legumbre, por ejemplo) de la MLRS, no recibe fuentes de proteínas ni productos frescos (fruta y vegetales). Durante el año 2008 se puso en funcionamiento un huerto, con el apoyo financiero de diferentes ayuntamientos de Navarra, con el fin de potenciar la capacidad de autogestión de la BdT y la seguridad alimentaria y nutricional del personal y sus equipos humanos. Desde ese momento, esta iniciativa no sólo ha devenido en una experiencia auto-sostenible sino que ha ido creciendo progresivamente ampliando su área de cultivo e introduciendo nuevos productos. Con el paso de los años, se ha complementado con la cría de animales como gallinas y cabras. En su mayor parte, la producción se destina a autoconsumo, si bien se generan excedentes y producciones de cultivos específicos como cilantro o hierbabuena destinados en su práctica totalidad a la venta en el mercado de Rabuni o en Tindouf. Con los fondos generados con la venta de excedentes se adquieren productos frescos durante los periodos en los que no hay producción y se cubren los gastos de mantenimiento.

En esta iniciativa se identifican diferentes impactos:

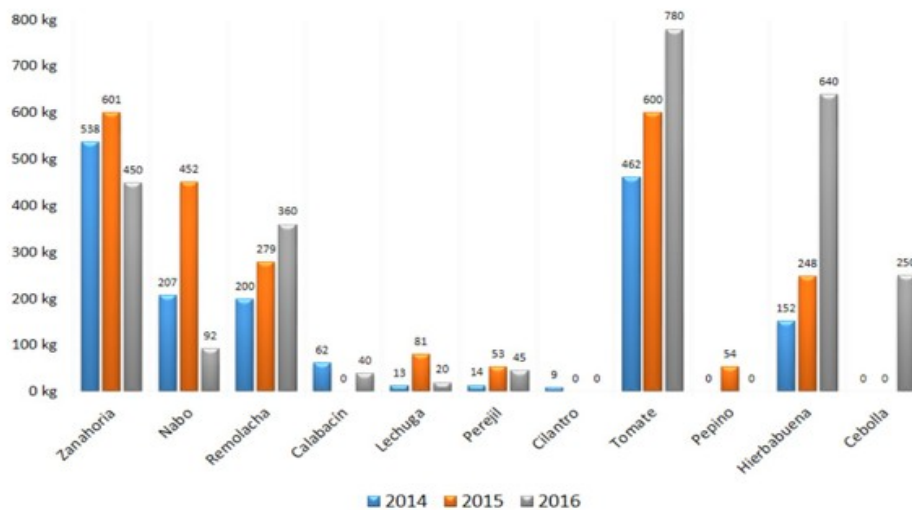
- Se garantiza el acceso a vitaminas, proteínas y diferentes nutrientes para el personal local.
- Se mejora tanto el estado anímico como la salud de los trabajadores. Esto, a priori, ha redundado en una mejora en el rendimiento de cara al cumplimiento de sus funciones y una reducción del absentismo por problemas de salud derivados de una mala alimentación.
- Se potencia la capacidad de autogestión por parte de la Dirección de la BdT. La gestión y la toma de decisiones relativas a la producción y destino de los alimentos son de competencia exclusiva de la Dirección de la BdT sin que ATTSF intervenga en ningún sentido.

Dada esta combinación de impactos, el gobierno saharai considera que esta iniciativa ha de extenderse. Según manifiesta el propio director de la BdT, el Primer Ministro ha recomendado que esta iniciativa se replique en diferentes instituciones saharauis y centros para la prestación de servicios.



El espacio del huerto está incluido en las instalaciones de la BdT, dentro de su perímetro protegido por el muro exterior. Abarca diferentes espacios que combinan los cultivos en régimen de invernadero y otros a cielo abierto y la cría de especies menores como las gallinas. Cuenta con sistemas de riego por goteo y con una persona dedicada exclusivamente a su cuidado. La dirección local de la BdT lleva un registro de producción y elabora informes anuales dirigidos a las autoridades saharauis. En el gráfico inferior se aprecia la combinación de cultivos y la evolución muy positiva en la producción que se presenta en los últimos años. Destaca, como se ha indicado, una producción durante el 2016 de más de 600 Kg. de hierbabuena, destinados prácticamente en su totalidad a la venta como excedente para el sostenimiento de la iniciativa

HUERTO: PRODUCCIÓN 2014/2016



Registros de producción facilitados por ATTSF con base en las inforamación de gestión de la BdT

7. ANÁLISIS DE IMPACTO DE GÉNERO

7.1. La mujer saharai; situación general

La mujer de los campamentos saharauis forma parte de una sociedad árabe, musulmana, africana y refugiada y, por tanto, con unas características particulares que definen su situación. Posee su propia lengua, el hassania, sus propias tradiciones y vestimenta (la melfa), así como un tipo de relaciones sociales y matrimoniales, que conservan como estrategia de resistencia frente a una fusión compleja de estructuras de dominación específicas¹⁴.

Espacios de participación política y social. Las mujeres han desempeñado un papel central en la vida familiar, social y política en los Campamentos, tanto en ausencia de los hombres en tiempo de la guerra (antes de 1991), como con posterioridad. Si bien es cierto que al regreso de los hombres a los Campamentos tras la firma del alto el fuego en 1991 varios de ellos ocuparon espacios de dirección y muchas mujeres volvieron a sus wilayas a centrarse más en los roles familiares y sociales, varias de ellas siguieron y siguen ocupando puestos importantes en la política saharai, tales como ministras o Gobernadoras de Wilayas¹⁵. Igualmente, la mujer ocupa en muy buena medida espacios sociales de gran incidencia como el profesorado o el sistema de salud entre otros.

Tradiciones y convenciones sociales. Dentro de las relaciones sociales y matrimoniales en la “tradición saharai” se identifican acciones afirmativas¹⁶ para la mujer tales como la forma de entender la dote a favor de la novia, o el divorcio –institución muy aceptada que posee incluso su propia celebración y llega a otorgar una importante autonomía a las mujeres–, la condena social para hombres que ejercen la violencia física sobre sus mujeres, la tutela de hecho de la madre sobre los hijos/as tras el divorcio, o la indiscutible concesión de la jaima a la mujer tras la separación o el divorcio, constituyen sólo algunos de los ejemplos de tradiciones saharauis favorables a las mujeres que hoy siguen siendo contempladas en los campamentos. En este sentido no sorprende que las mujeres jueguen un papel primordial en las dinámicas actuales que se desarrollan en los Campamentos y que por tanto se encuentren ejerciendo labores tan importantes como el claro liderazgo en la organización de la distribución de los alimentos que les entrega la cooperación internacional y demás instituciones.

Sin embargo, dentro de la tradición se encuentran también elementos no afirmativos, entre los que cabe destacar la fuerte sanción social sobre las mujeres embarazadas no casadas previamente y la necesaria concesión del divorcio por parte de los hombres. En este sentido la Unión Nacional de Mujeres Saharauis (UNMS) afirma que uno de los retos más interesantes para las mujeres, es poder garantizar legalmente la pervivencia de aquellas tradiciones que afirman su estatus y desacreditar aquellas que dificultan la emancipación de las mujeres.¹⁷

El factor religioso. Para las mujeres saharauis, el hecho de profesar la religión musulmana no ha supuesto un impedimento para ser activas socialmente y desempeñar roles que en otras culturas, incluso en algunas muy cercanas, están asignados a los hombres.

¹⁴ *Mujeres Saharauis, Colonialidad del Género y Nacionalismos.* (27), 13-34. MARTÍN, R. M. (2014).

¹⁵ “Cuando finalizó la guerra se obligaron a los hombres a retomar a sus roles habituales, sobre todo en la política y es justamente en este campo que la mujer retrocedió y que devolvió los roles tomados en préstamo”. Consultado en *La mujer y el trabajo*. Disponible en: <http://www.saharalibre.es/modules.php?name=MujeresSaharauis&op=trabajo>

¹⁶ *Las mujeres en los campamentos de refugiados saharauis*. Juliano, Dolores. 2008

¹⁷ *Entre el etnocentrismo feminista y el esencialismo étnico*. Hernández, Aida. 2001

“No es nada nuevo porque las saharauis, aunque seamos musulmanas, no tenemos nada que ver con ese tópico de la señora encerrada entre cuatro paredes porque, entre otras cosas, no hay ningún precepto en el Corán que justifique que el maltrato o la discriminación de la mujer que es cosa del islam que venden ciertas dictaduras políticas para justificar su opresión sobre los pueblos”.

Jira Bulahi

<http://www.enarenasmovedizas.com/2012/03/islamismo-y-mujeres-saharauis.html>. Jira BulahiBad: ingeniera y política saharai, representante del Polisario en numerosos países y ministra de la República Árabe Saharaui Democrática. Consultado diciembre 2017

En cualquier caso, la generalidad de actores con larga experiencia y presencia en los Campamentos constatan la evolución que se percibe en las convenciones sociales vinculadas a la concepción religiosa; así, el contacto físico entre hombres y mujeres, que hasta hace muy poco tiempo estaba totalmente normalizado, se está reduciendo progresivamente y de forma muy acelerada. Este es considerado por estos actores un mero indicador de un cambio mucho más profundo que se está produciendo en las relaciones entre hombre y mujer, un cambio muy vinculado a la concepción religiosa cada vez más restrictiva.

Choques culturales y conflictividad. Miles de jóvenes saharauis han tenido la oportunidad de vivir durante extensos periodos de tiempo fuera de los Campamentos de Refugiados, en muchos casos en contextos culturales no islámicos como Cuba o España. Esta circunstancia se ha visto potenciada principalmente por una serie de causas.

Programa “Vacaciones en paz”. El proyecto de cooperación 'Vacaciones en Paz' tiene como fin atraer anualmente a miles de niños refugiados saharauis, para pasar el verano junto a familias de acogida españolas. De acuerdo con las cifras que ofrece la coordinadora estatal de este programa, se calcula que son cerca de 4.500 menores saharauis los que pasan anualmente las vacaciones de verano en España. En muchísimos casos este programa ha derivado en que los jóvenes acaben realizando su educación secundaria en España y entrando en procesos de acogida en familias españolas, adopción, etc. Por lo tanto, son miles los jóvenes saharauis que han creado fuertes vínculos de todo tipo, incluso afectivos, con una realidad cultural muy distinta a la de su origen a través de este programa.

Programa de educación superior en Cuba. El 20 de enero de 1980, Cuba reconoció oficialmente a la República Saharaui e impulsó un programa de becas para población juvenil saharai. Según el Embajador de la RASD en Cuba, en este país se han graduado más de cuatro mil estudiantes saharauis en las diferentes carreras.

El acceso a información y nuevas tecnologías. En los últimos años se ha generalizado en los CRS el acceso a medios de información y comunicación como televisión, internet y teléfonos móviles. Estas son potentes herramientas tanto para el conocimiento de otros contextos como para la propaganda, la rápida transmisión de mensajes y noticias, el contacto entre grupos de todo tipo, etc.

Este contacto con otras realidades tan distintas ha tenido, entre otras, la consecuencia de incrementar la conflictividad inter-generacional, entre hombres y mujeres o entre jóvenes educados fuera de los Campamentos y jóvenes que no han salido.

7.2. La Base de Transportes y la mujer saharauí

Se hace una clasificación por grupos de mujeres para analizar los impactos generados por el proyecto de la BdT durante el transcurso de los años.

- A. Mujeres que trabajan en la Base de Transportes.
- B. Mujeres responsables de la distribución de alimentos.
- C. Mujeres que se benefician de la distribución de alimentos.

A. Mujeres que trabajan en la Base de Transportes

Como se describe en la evaluación realizada en abril 2017, el personal local ha sido clave para conseguir una distribución profesionalizada y estable. El trabajo está correctamente remunerado, lo que evita que se produzcan desviaciones, tanto de recursos humanos como de recursos materiales¹⁸.

La mujer y el perfil de personal empleado en la BdT

La Base de Transportes, por su objetivo, se constituye en una planta de camiones que cumplen funciones específicas en la distribución de productos. Se entiende por tanto que la mayoría de empleos que puede generar están relacionados con la conducción de camiones, la reparación y mantenimiento de los mismos. Aunque efectivamente hay otros cargos relacionados con la administración, el porcentaje mayor corresponde a la conducción y la logística, oficios en los cuales la oferta femenina es prácticamente nula en los CRS.

Dentro de los Campamentos existen mujeres que conducen automóviles e inclusive son propietarias de éstos, pero sin embargo no es común que mujeres conduzcan camiones y menos aún que porten las correspondientes licencias de conducción para ello. Tampoco existen en este contexto mujeres formadas en el ámbito de la mecánica y la logística.

En este sentido la BdT, al no poder contratar mujeres para estos puestos, ha hecho un esfuerzo para que en su planta de personal los cargos administrativos sean ocupados por ellas y aun ha ido más allá asegurando que las opiniones y planteamientos de ellas sean tenidos en cuenta en lo relacionado con la gestión de la BdT. Es así como las mujeres ocupan el 100% de cargos o puestos de trabajo que no requieren formación específica relacionada con conducción, mecánica y logística.

¹⁸ Evaluación Externa “Base de Transportes para la distribución de la ayuda alimentaria en los Campamentos de Refugiados Saharauís de Tindouf, (Argelia)” N° DE EXP:2014-PRYC-005823. Abril 2017

Datos Trabajadores			Devengos						
Nº	Nombre	Puesto	Base	Puntualidad	Categoría	Transporte	Antigüedad	Otros	Bruto
1	Sidahmdat Mohamed Lamin	Director	383,10 €	30,59 €	36,71 €	0,00 €	80,00 €	0,00 €	530,40 €
2	Hamdeiti Chaibani	Logista	255,66 €	30,59 €	36,71 €	48,94 €	70,00 €	0,00 €	441,90 €
3	Ahmed Salem Mehdi Zergu	Jefe de Taller	255,66 €	30,59 €	36,71 €	48,94 €	70,00 €	0,00 €	441,90 €
4	Sidati Mahfud	Almacenero	255,66 €	30,59 €	36,71 €	48,94 €	30,00 €	40,00 €	441,90 €
5	Nuara Ali	Administrativa	86,21 €	30,59 €	12,23 €	48,94 €	30,00 €	0,00 €	207,97 €
6	Amma Salec Baba	Administrativa	86,21 €	30,59 €	24,47 €	48,94 €	10,00 €	0,00 €	200,21 €
7	Nayua Mohamed Chejembarec	Administrativa	255,66 €	30,59 €	12,23 €	48,94 €	30,00 €	0,00 €	377,42 €
8	Rabub Lahsen Mohamed	Administrativa	86,21 €	30,30 €	0,00 €	48,94 €	0,00 €	0,00 €	165,45 €

Los puestos de trabajo que no requieren formación específica relacionada con mecánica y logística, en su totalidad están ocupados por mujeres

Hay que destacar el hecho de que, por ejemplo, la persona responsable del aseo y limpieza en la BdT y la persona responsable de la preparación de alimentos son hombres. Si bien estos son espacios que podrían ser ocupados por mujeres, se valora positivamente desde una perspectiva de género que estos roles tradicionalmente asociados a la mujer sean ocupados por hombres mientras son mujeres las que ocupan puestos de administración y gestión.

Según la evaluación final de abril de 2017, el proceso de selección de personal es a través de convocatoria abierta y por mérito, las relaciones laborales están regidas por un procedimiento objetivo que señala obligaciones y derechos del personal (con contrato, nómina, reglamentos, etc) y todo el equipo cuenta con una remuneración muy adecuada. Destaca que aun cuando los perfiles que se buscan son los que tienen oferta masculina, la convocatoria se hace abierta sin restricción de sexo, con lo cual se busca incentivar la participación de mujeres en éstas, destacando incluso que no existe ningún tipo de limitación por la eventualidad de embarazo o la licencia de maternidad.

Según las entrevistas, las mujeres prefieren laboralmente cargos que socialmente están aceptados y considerados para las mujeres, ya sea porque son adecuados según sus condiciones físicas, o porque no requieren de tiempo completo.

Nosotras preferimos cargos que no ocupen todo nuestro tiempo y además que podamos desarrollar sin tanto desgaste físico.

Entrevistas a mujeres empleadas en la BdT

En este sentido es de anotar que ellas prefieren cargos que les permita combinar su trabajo con la realización de actividades reproductivas dedicando parte de su tiempo al cuidado de sus familias especialmente a los hijos, lo cual según el director de la BdT garantiza la pervivencia del pueblo saharauí.

Hay que destacar el elevado nivel de participación de las mujeres en el principal espacio de coordinación y adopción de decisiones en la gestión operativa de la BdT; las reuniones periódicas de coordinación. En estos espacios participan un total de 7 personas (director, responsables de área adjunta a la dirección en calidad de secretaria y redactora del acta). Del total de 7 participantes, 3 son mujeres; la adjunta a dirección y las responsables de Distribución y Recursos Humanos. Esto

promueve que las relaciones de poder sean más equitativas y que las mujeres tengan acceso al control de los recursos y la toma de decisiones. En este sentido se apoya el proceso de empoderamiento de las mujeres lo que constituye un impacto positivo y transformador¹⁹.

Situación salarial

Es de considerar que la BdT, mantiene una escala salarial especialmente diseñada para que el personal empleado sin distinción de sexo reciba un salario que obedece a parámetros razonables establecidos dentro del reglamento interno consensuado con el personal directivo.

Datos Trabajadores			Devengos							Descuentos			
Nº	Nombre	Puesto	Base	Puntualidad	Categoría	Transporte	Antigüedad	Otros	Bruto	Absentismo	Sanciones	Otros	Total

Esquema de parámetros que definen los salarios del personal.

Cada variable tiene una tabla anexa en la cual se parametriza con datos cuantitativos la información, garantizando que las calificaciones no sean subjetivas y que obedezcan a criterios transparentes que van más allá de posibles preferencias hacia empleados, sin distinción alguna entre hombres y mujeres. Estas variables (puntualidad, antigüedad, sanciones, entre otras), se integran para que el departamento de RR.HH. determine la retribución final.

Según las entrevistas realizadas al personal de planta, este modelo de nómina no tiene precedentes en otras instituciones y organizaciones, por lo que algunos Ministerios y ONGs, han tomado parcial o totalmente para replicarlo.

En este contexto, el modelo es novedoso y asegura que las personas reciban salarios sin que la asignación esté permeada por intereses externos o por razones de género.

“Las normas de la BdT son muy claras y justas, y sirven de ejemplo para replicar en otras organizaciones”.

Entrevista a Gobernadora de la Wilaya de Auser y Exministra de Educación.

Esta situación y estos mecanismos de gestión han contribuido sustancialmente a que las mujeres estén en situación de igualdad de derechos con los hombres en cuanto a su retribución y condiciones salariales. Dentro del rango de salarios devengados (bruto), de las cuatro mujeres que hacen parte de la nómina, una de ellas devenga un salario por encima del 89% del personal empleado, la segunda mujer devenga un salario por encima del 44%, la tercera mujer devenga un salario por encima del 21% y la cuarta mujer devenga el salario más bajo de la organización, debido principalmente a su reciente ingreso a la organización.

Resulta clara la diferencia de las condiciones salariales de la mujer en la BdT en relación con la situación en otras instituciones. Esto se refleja claramente en el estudio realizado por MPDL²⁰, en el cual se menciona que: *“En relación con los incentivos que se perciben por cada cargo, vemos como aquellos puestos ocupados mayoritariamente por mujeres coinciden con los puestos que reciben los incentivos más bajos. Sólo actualmente una mujer en todo el SGR cobra más que un hombre, mientras el sueldo más bajo cobrado por un hombre (exceptuando un caso) es 14 veces más alto que el más bajo percibido por una mujer”.*

¹⁹ Ver Guía de Género. AECID.

²⁰ Análisis de Género de la SGR. Movimiento por la Paz. 2016.

Por último, hay que señalar que esta situación de igualdad de derechos y condiciones salariales es claramente percibida por las interesadas. Así, en la BdT las mujeres entrevistadas no consideran que sus salarios sean bajos o que sus nóminas sean menores que las de los hombres de acuerdo con las funciones asignadas. No identifican tampoco que exista discriminación alguna contra ellas por ser mujeres. Al contrario, el considerar que en varios casos hay un porcentaje alto de personal bajo su responsabilidad, impacta positivamente en las relaciones de poder contribuyendo a la equidad de género y el empoderamiento de ellas.

Nosotras estamos satisfechas con los salarios que tenemos. No sentimos que nos paguen menos que a los hombres solo por el hecho de ser mujeres o que haya discriminación hacia las mujeres. Creemos que nos pagan lo justo y que nos facilitan nuestro trabajo.

Grupo focal con las empleadas de la BdT.

La permanencia como factor diferenciador

La BdT tiene un plan de capacitaciones para el personal del cual se hablará más adelante. Este plan tiene como fin potencializar las capacidades de cada empleado/a y por ende se valora altamente la permanencia del personal empleado en los cargos, dado que cada vez pueden estar mejor calificados garantizando eficiencia y eficacia en el desempeño de la BdT. Con el fin de fomentar la permanencia del personal en la BdT y optimizar así los esfuerzos e inversiones realizadas en formación y la familiaridad del personal con los procedimientos de gestión, se ha definido un plus de antigüedad. Este plus constituye un componente fundamental del salario final devengado (durante 2016 el plus de antigüedad supuso aproximadamente el 20% del coste salarial total del año en la BdT). En consecuencia, la mayor permanencia de un componente del equipo humano implica un progresivo crecimiento del salario mensual devengado

En este sentido, según se observa en las nóminas anuales, la rotación de personal es frecuente en los cargos que ocupan las mujeres, lo que de manera automática incide en que los salarios de ellas sean más bajos que el personal masculino de categoría laboral equivalente. Las mujeres renuncian con mayor frecuencia y su antigüedad es siempre menor que la de la mayoría de los hombres. Tanto el personal directivo de ATTSF como el de la BdT consideran que esta situación obedece a que ellas no logran combinar de manera adecuada y mantenida en el tiempo su empleo con los roles que deben cumplir en sus hogares.

Por lo anterior destacan las acciones afirmativas hacia las mujeres por parte de la BdT, reflejadas en los esfuerzos realizados para procurarles a las empleadas condiciones especiales permitiendo horarios flexibles, acondicionando dentro de la sede de trabajo espacios que sean adecuados para que sus hijos permanezcan en momentos en que otras personas no se los pueden cuidar, y por la consideración que se le ha dado a la propuesta diseñada entre las empleadas y las directivas de la Base, que consiste en la adecuación de un espacio para el funcionamiento de una guardería que atienda a los hijos e hijas de las empleadas (empleados en caso de requerirlo aunque es menos frecuente) mientras ellas acuden a sus actividades laborales. Esta propuesta está en fase de análisis al interior del equipo directivo de la BdT.

Actualmente y gracias a los incentivos y acciones afirmativas que desarrolla la BdT, las mujeres empleadas combinan sus actividades laborales de la mañana con otras actividades en las tardes

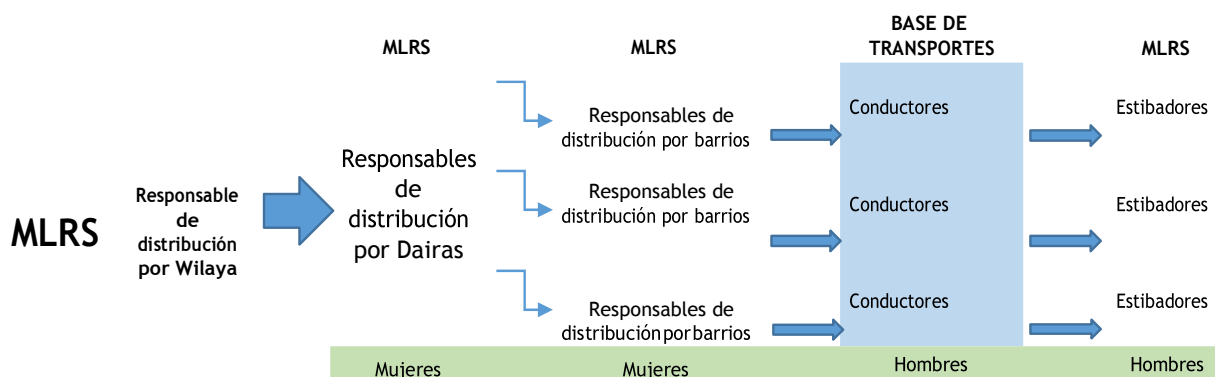
asegurándoles que sus funciones reproductivas sean desarrolladas (cuidado de los hijos e hijas y sus familias, preparación de alimentos y cuidado de la ropa entre otras), destacan por tanto que la BdT tiene horarios flexibles que les permite laborar en las mañanas para tener las tardes libres con el fin de dedicarla a esas “otras actividades”. Destacan también que dentro del reglamento interno de trabajo está considerada la licencia de maternidad como una garantía de derechos y no como un favor que se hace a las mujeres.

Como se ha mencionado, el factor de la permanencia resulta fundamental para el fortalecimiento de capacidades a través de los procesos de formación y capacitación. Existe un Plan de Formación 2013-2020 que es revisado a principios de cada año con el fin de adecuarlo a la evolución de las condiciones y necesidades. En el marco de este plan, las mujeres han solicitado formaciones específicas en gestión, RR.HH., y recursos materiales, capacitaciones que, según la dirección de la base, ya se encuentra en avance el proceso de gestión ante la Asociación de Mujeres Saharaui²¹.

B. Mujeres responsables de la distribución de los alimentos.

La distribución de alimentos, desde la instauración de los campamentos, ha sido un rol asignado a las mujeres, no solo porque durante el periodo en que los hombres estuvieron ausentes de los campamentos las mujeres lideraron estas actividades, sino también porque existe la convención social en cuanto a que las mujeres tienen mayores habilidades para la organización en el recibir y entregar los productos.

Según el esquema de distribución:



Las mujeres responsables de la distribución son nombradas para el cargo por la MLRS, siendo las condiciones laborales y logísticas responsabilidad de esta entidad. La relación de las mujeres con el personal de la Base de Transportes se establece básicamente a través de los conductores de camiones. En este sentido y como se mencionó anteriormente, los conductores han participado en procesos de sensibilización para el buen trato tanto de la ciudadanía, como de las mujeres que reciben los productos que ellos transportan.

²¹ La UNMS (Unión Nacional de Mujeres Saharaui) es una organización de base vinculada al Frente Polisario, que representa a las mujeres saharauis y cumple un papel fundamental en el sostenimiento de los campamentos de población refugiada y en el desarrollo del Pueblo Saharaui en su conjunto.

De las reuniones realizadas en las cinco Wilayas, todas las mujeres coincidieron en afirmar que los conductores utilizan un lenguaje respetuoso y realizan su trabajo de manera adecuada sin afectar a las personas que van a esperar los productos o a las personas que transitan por donde los camiones pasan.

“Los chóferes, son muy respetuosos y aunque no les corresponde, nos llaman por teléfono cuando se van acercando para que estemos listas y no perdamos tiempo. Acercan los camiones lo que más pueden para que se nos facilite recoger los productos”.

Grupo focal de mujeres Wilaya Dajla.

Por otra parte, es de destacar los esfuerzos que se realizan desde la BdT, para que los horarios de llegada de los camiones a las Wilayas se cumplan y así evitar que las mujeres deban permanecer mayor tiempo del requerido. Según ellas y en general la población con anterioridad a que la BdT asumiera la distribución de los alimentos, la situación era muy diferente, viéndose las mujeres directamente afectadas por los retrasos que habitualmente presentaban los camiones.

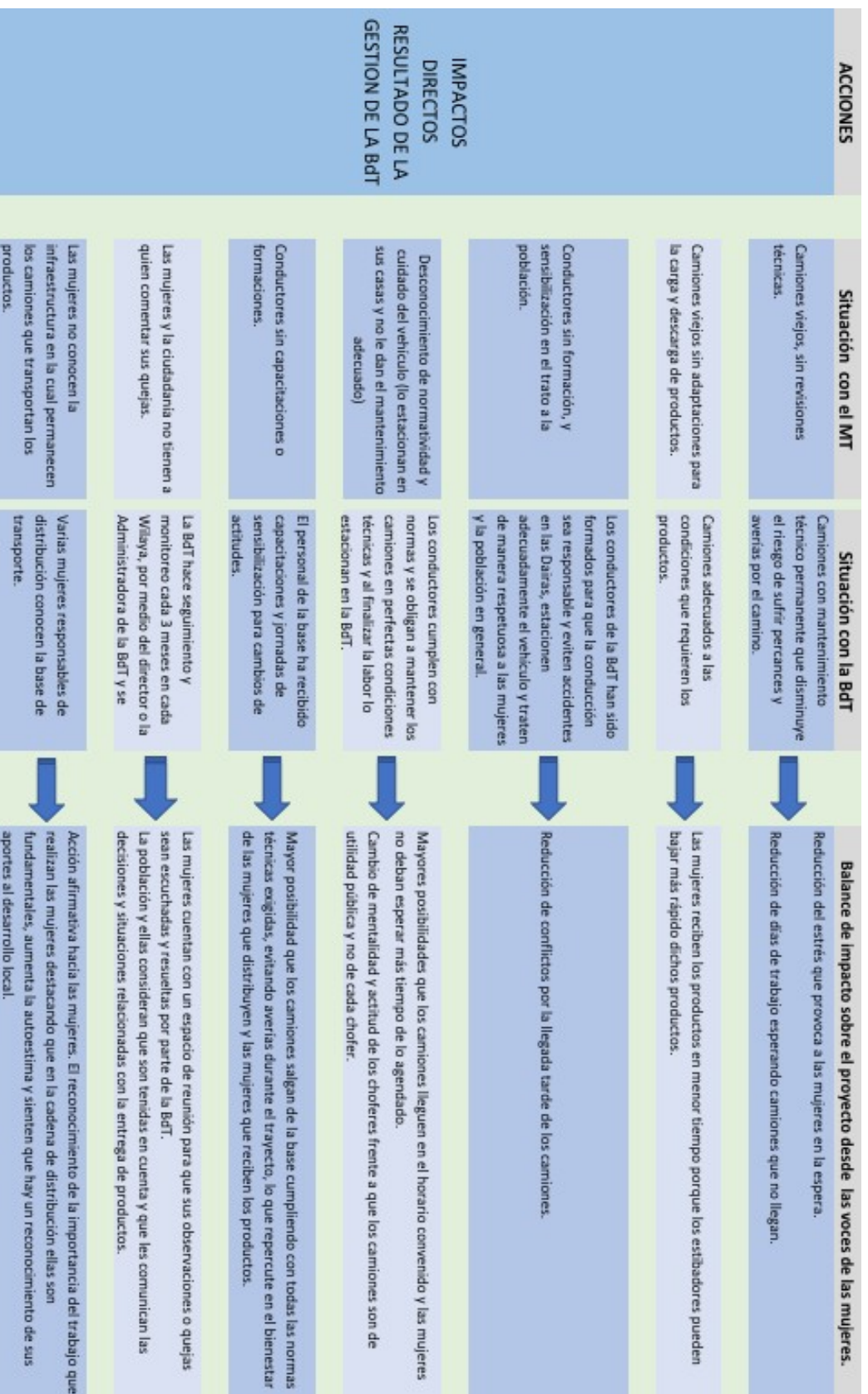
Desde que la BdT asumió el transporte de los productos alimenticios, nosotras no perdemos el tiempo esperándolos. Inclusive nos gustaría que la BdT se hiciera cargo de la distribución del gas. Eso es lo que quisiéramos pedirles.

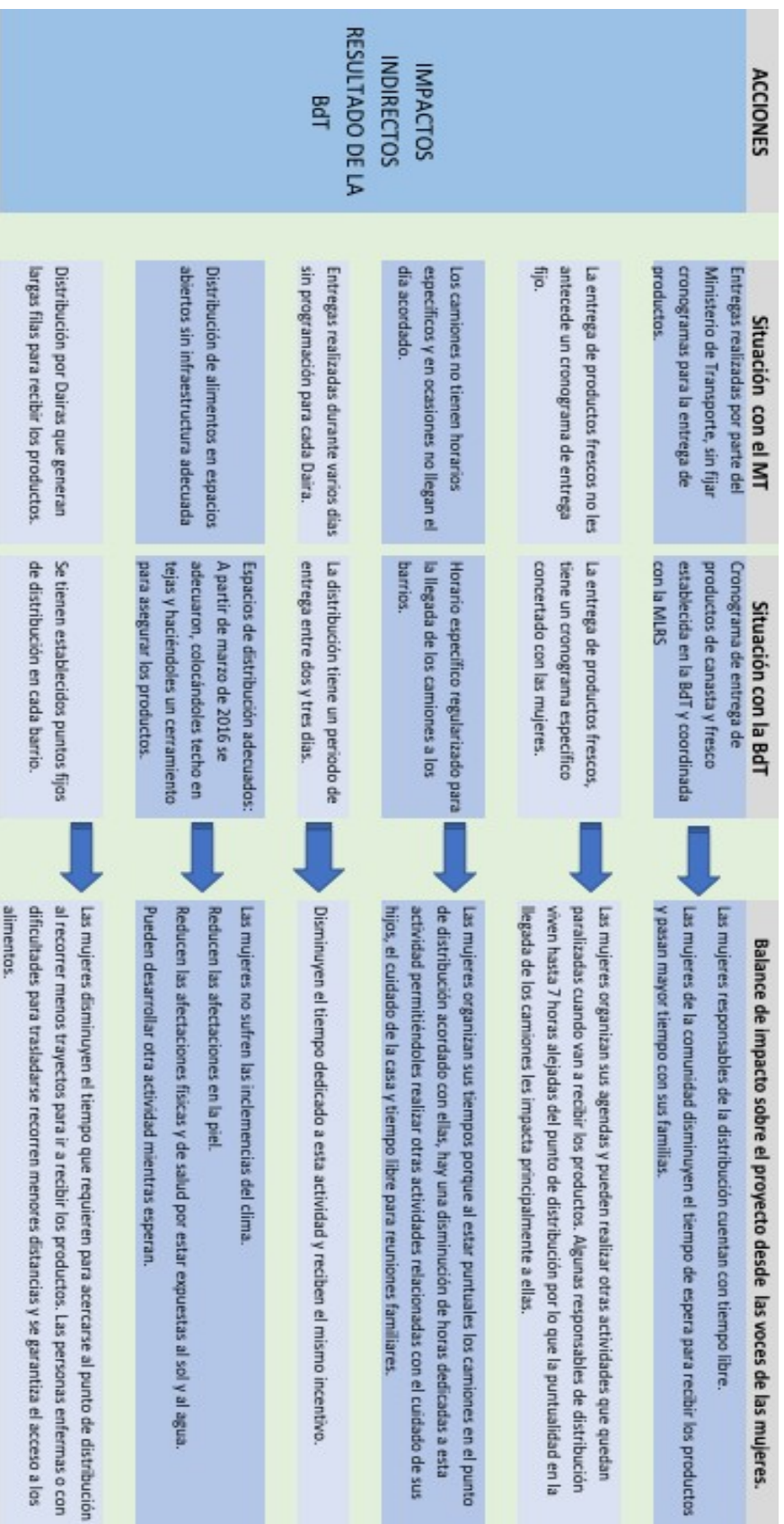
Grupo focal con mujeres responsables de la distribución.

Dentro de las situaciones que generaban estos retrasos señalan las averías que sufrían los camiones durante los trayectos, o la tardanza que se daba en la carga porque los conductores guardaban los camiones en sus casas, haciendo casi imposible controlar los tiempos de carga de los productos en los almacenes de la MLRS, lugar donde se concentran todos los productos.

El establecimiento de programaciones de entrega y su cumplimiento, así como el control de tiempo que se ejerce para la carga y descarga de productos, han sido evoluciones importantes no solo para la BdT. A nivel social ha generado en todas las personas que hacen parte de la cadena de distribución, un cambio de actitud ante la responsabilidad y el cumplimiento y la valoración por el tiempo y la situación de las otras personas.

Destacan otras situaciones que han mejorado la calidad de vida de las familias y principalmente de las mujeres y que se plantean a continuación (información recogida en terreno).





Desde las voces de las mujeres que participan directamente en la cadena de distribución, el impacto generado por el cambio en el modelo de gestión de un sistema (MT) al otro (BdT) es muy positivo y en consecuencia hay un grado de satisfacción tal que todas ellas apoyan desde todo punto de vista la propuesta realizada por el Ministerio de Transporte en la cual solicitan que la distribución del gas sea también una responsabilidad de la BdT.

Resalta la adecuación que se les ha dado a los espacios asignados para la descarga y distribución de los productos, en los cuales las mujeres realizan su labor, que, si bien no es una responsabilidad propia de la BdT, la incidencia que ésta ha hecho ante la MLRS revierte en mejorar las condiciones en la cuales estas mujeres deben permanecer durante horas.

C. Mujeres beneficiarias de la distribución de los productos.

Como se mencionó anteriormente, la responsabilidad de preparación de alimentos de las familias es un rol asignado socialmente a las mujeres. Por lo tanto, la actividad de trasladarse a recoger los alimentos al punto de distribución también es un rol de la mujer saharauí. En este sentido la BdT juega un papel fundamental en la vida de ellas, dado que la buena o mala gestión que esta base realice en la entrega de alimentos las impacta directamente.

Según las entrevistas realizadas a dos gobernadoras de Wilayas, desde que la BdT asumió la distribución total de productos frescos y de canasta en los barrios, mejoró la puntualidad y organización en la entrega de los alimentos, e implicó mejorar notablemente la calidad de vida de las mujeres.

*Con la entrega de alimentos en los barrios, el tiempo que gastaban las mujeres para ir a recoger los productos era más largo. Ahora con la entrega en los barrios hay más tiempo para dedicar a hacer otras actividades, organizar **mejor sus agendas de vida.***

Entrevista a Gobernadora de la Wilaya de Ausserd y Exministra de Educación.

En General la manera en que está gestionada la BdT, se constituye como una experiencia muy relevante que proporciona a la población beneficiaria y en especial a las mujeres un efectivo goce de sus derechos al mejorar el acceso a los alimentos de ellas y sus familias.

7.3. Análisis del enfoque de género

El proyecto que se ha desarrollado de manera continua desde el 2005, no tiene como objetivo en ningún caso el fortalecimiento de algún grupo poblacional, y aunque su objeto corresponda básicamente al mantenimiento de una flota de camiones, cabe resaltar y valorar, que si bien no se encuentra incorporado un enfoque de género en ninguna de las etapas (identificación, formulación, ejecución y seguimiento), ha realizado importantes aportaciones en este ámbito. De las reuniones con los grupos focales, y las entrevistas con las mujeres y los hombres empleados de la BdT, se elaboró un cuadro que recoge los distintos tipos de factores influyentes²². Para ampliar información, ver Anexo “Análisis del enfoque de género”.

²² Según Murguialday, analizar cómo se han comportado los factores que están a favor o en contra del cambio, durante la ejecución del programa, puede ayudar a entender las razones por la que se han tenido efectos positivos o negativos, de alcance limitado o importante, sobre las relaciones de género.

FACTORES INFLUYENTES			
Factores	Cómo favorecen el cambio hacia la equidad.	Cómo resisten el cambio hacia la equidad.	Cambios realizados a partir del trabajo de la BdT
Jurídicos, políticos e institucionales	La existencia de La Unión de Mujeres Saharaui, que impulsa la participación de las mujeres en diferentes espacios políticos, socioculturales y profesionales con la finalidad de que las mujeres participen en la toma de decisiones y en la construcción de una sociedad democrática con igualdad de oportunidades. Las mujeres en la vida política de los Campamentos han ocupado puestos de responsabilidad pública y han formado parte de todas las estructuras políticas y administrativas. Está establecido que en las listas de cada Wilaya al Parlamento debe haber una representación de dos mujeres y cuatro en la Federación del Frente Polisario. También para cada Daira y cada Wilaya hay un representante político y la mayoría son mujeres. En cada Wilaya hay una Escuela de Mujeres donde se realizan talleres formativos dirigidos a mujeres.	Dadas las condiciones socio económicas y políticas de los campamentos saharauis, no existe una regulación sobresalarios y seguridad social. La mayoría de los cargos de decisión están ocupados por hombres.	Está realizando alianzas con la UNMS, para definir un proceso de formación en doble vía con las empleadas de la base. Ha establecido salarios regulados según criterios que en ningún caso son excluyentes o refuerza las desigualdades entre hombres y mujeres. De cuatro cargos de decisión, uno es ocupado por una mujer.
Socioeconómicos	Las mujeres saharauis han tenido tradicionalmente una gran autonomía en la sociedad, que se articulaba en torno al territorio y el parentesco, y la economía era de subsistencia, siendo controlada por las mujeres. Durante los 40 años que ha durado el conflicto, el pueblo saharai asentado en los campamentos de refugiados ha creado estructuras políticas, económicas y sociales con una configuración administrativa específica. Fundamentalmente han sido las mujeres las protagonistas en la creación de estas estructuras que cubrieran las necesidades de la población y vertebraran la sociedad saharai en un primer momento (antes de 1991).	Consideración de determinados roles como adecuados para las mujeres. (responsables de distribución de productos y en cargos como secretaria, profesora y similares) Alta valoración social pero no económica por el trabajo reproductivo que desarrollan las mujeres.	Flexibilidad de horarios para que las mujeres pueden laborar, sin que dejen de realizar otras actividades propias de la sociedad saharai.
Socioculturales y religiosos	Reconocimiento a las mujeres por la contribución a las transformaciones en los roles de género a partir del establecimiento de los campamentos antes de 1991. <i>"Las mujeres saharauis crearon ciudades en mitad de la arena del desierto, al tiempo que criaban y educaban a sus hijos. Se pueden considerar un verdadero ejemplo de la puesta en práctica de la creatividad humana para sobrevivir, progresar y mantener viva la esperanza"</i> . Tradicionalmente las mujeres en las sociedades nómadas saharauis han tenido una posición social diferente a las sociedades árabes sedentarias, donde el papel de la mujer ha estado subordinado totalmente al hombre. Tradición Saharai positiva para las mujeres: La dote a favor de la novia, la tutela de hecho de la madre sobre los hijos/as tras el divorcio, la concesión de la jaima a la mujer tras la separación o el divorcio y la condena social para los hombres que ejercen violencia contra las mujeres.	Tras el regreso de los hombres de la guerra, las mujeres han abandonado algunos roles organizativos y de gestión centrándose en actividades reproductivas que les dificulta prepararse para actividades distintas que no estén consideradas dentro de los roles mencionados. Por ejemplo para el caso que ataño, no hay oferta de mujeres conductoras de camiones, o de soldadoras, mecánicas o similares. En la actualidad, la evolución de la concepción de la religión islámica está suponiendo un limitante en la construcción de relaciones de género en planos de igualdad. Cada vez es más generalizado el comportamiento de evitar el contacto físico entre hombres y mujeres, por ejemplo, cuando tradicionalmente este comportamiento no ha sido propio de la cultura saharai.	Dentro del plan de capacitación de la BdT, se incentiva a las mujeres a participar, así no corresponda a las funciones que desarrollan en la actualidad. Con esto se da una apertura a aprender nuevos roles independientemente si son asignados a hombres o a mujeres. Las mujeres cuentan con sus propios espacios de ocio y descanso dentro de las instalaciones auxiliares de la BdT que garantizan privacidad.
Ambientales	Las mujeres fueron quienes lideraron la construcción de los campamentos, centrando sus esfuerzos en montarlos, organizarlos y asignarlos. Las mujeres hasta 1991 fueron quienes mantuvieron el control y el uso del suelo en el cual se instalaron.	A partir de 1991, cuando se produjo el alto el fuego y los hombres volvieron del frente, se originaron algunos cambios y se tuvieron que reorganizar las tareas económicas y sociales y los hombres asumieron el liderazgo sobre el control de los recursos y la distribución de los mismos. Según el análisis de género del SGR de los campamentos, se requieren hacer modificaciones en el mismo para que exista un enfoque de género apropiado.	Plantea la construcción de un plan de gestión de residuos con enfoque de género.
Tecnológicos	"La sociedad saharai y el Frente Polisario decidieron dar un nuevo salto en sus estrategias hacia el desarrollo en el refugio, una estrategia impulsada por la necesidad de crear capacidades y oportunidades para la población refugiada, con el objetivo de mejorar condiciones de vida en una expectativa de refugio prolongado, pero, al mismo tiempo, como preparación y capacitación para el momento del regreso al Sáhara Occidental"	No existen recursos energéticos para cada Wilaya, con lo cual no hay suficientes recursos tecnológicos. El sistema de transporte es obsoleto y existe enorme dificultad para trasladar los productos de cualquier tipo a cada una de las Wilayas. En la cadena de distribución de productos, las mujeres responsables de la distribución de éstos son las primeras personas que sufren las consecuencias negativas de ello.	En el plan de capacitación de la BdT, además del personal empleado, también hay participación de grupos de jóvenes de otra parte de la población. La BdT, garantiza con eficacia y eficiencia la entrega de los productos de canasta, productos frescos y otros artículos que en ocasiones el gobierno saharai ha solicitado transportar.

8. ANÁLISIS DE IMPACTO AMBIENTAL

El presente análisis se hace teniendo en cuenta que el enfoque transversal de sostenibilidad ambiental (TMA)²³ está basado en cómo lograr que los resultados esperados de cualquier intervención no dañen el medio ambiente, se aprovechen las oportunidades y se tenga en cuenta los riesgos que representa asegurando la consecución de los objetivos esperados siendo sostenibles desde un punto de vista ambiental.

IMPACTO	EFFECTOS AMBIENTALES Efectos sobre el medio ambiente físico y humano, considerando la sostenibilidad de los recursos consumidos.	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de estructuras y procedimientos para el tratamiento de desechos Y residuos. Existencia de mecanismos de compensación de actividades que dañan el medio o consumen recursos, tales como reforestación... Deterioro de carreteras y medios de acceso. 	Registros de la observación directa. Documentos producidos por la intervención o por organismos dedicados a cuestiones ambientales.	Observación directa. Análisis documental.
---------	--	--	--	--

Evaluación efectos ambientales en la acción humanitaria: Metodología de Evaluación de la Cooperación Española II

Desde este enfoque a continuación, se realiza un análisis de los impactos ambientales, dinámicas desarrolladas y recomendaciones que surgen alrededor de las actividades que realiza la BdT.

8.1. Principales factores de impacto ambiental en la BdT

La BdT desarrolla sus actividades utilizando como medio vehículos pesados. Según la Fundación CETMO el transporte con vehículos pesados presenta una serie de impactos ambientales que abarcan a la atmósfera, las aguas y los suelos.

PRINCIPALES IMPACTOS AMBIENTALES			
Medio	Aspecto ambiental	Origen	Principales impactos sobre el medio
ATMÓSFERA	Emissiones de NO _x , CO, CO ₂ , COV's y partículas	Combustión de derivados del petróleo. Uso de combustibles (distribución y abastecimiento)	<ul style="list-style-type: none"> -Efecto invernadero -Smog -Efectos sobre la salud -Efectos sobre los ecosistemas -Agotamiento del ozono -Efectos sobre la salud
	Generación de ruido	Transporte por carretera	-Contaminación acústica localizada
AGUAS	Emissiones de NO _x y SO ₂		<ul style="list-style-type: none"> -Acidificación del medio -Alteración de los ecosistemas
	Vertido conteniendo aceite, sales y solventes	Arrastre de sustancias desde vías a zonas contiguas	-Contaminación del agua superficial y subterránea
SUELOS	Residuos generados	Transporte de sustancias peligrosas	-Contaminación de suelos
		Final de vida de vehículos, aceites usados, baterías, coches viejos	-Problema de eliminación

Fundación CETMO²⁴

²³ Guía TMA. AECID

²⁴ La Fundación CETMO es una fundación privada sin ánimo de lucro, de ámbito nacional, creada para dar soporte al Centro de Estudios del Transporte del Mediterráneo Occidental y con fines concretos y amplios de estudio, cooperación para el desarrollo, fomento de la economía y apoyo al perfeccionamiento y desarrollo del sector del transporte. La Fundación

Igualmente, y si bien no existen informes fiables y relacionados sobre afectación en el contexto saharauí, los análisis de la AEMA (Agencia Europea del Medio Ambiente) aseguran que los grandes camiones independientemente del contexto provocan casi la mitad de los 100.000 millones de euros del gasto producido por todos los medios de transporte en Europa y que la contaminación atmosférica en general causa en Europa 350.000 muertes prematuras y tres millones de días de ausencia por enfermedad²⁵.

El informe citado asegura también que, aunque los niveles de contaminación han disminuido "de manera significativa" en los últimos años, en las zonas con un tránsito frecuente de camiones puede ser "un factor importante". Y es así como, aunque las economías europeas dependen del transporte de mercancías de larga distancia, también son conscientes de los costes ocultos, que se pagan "en forma de reducción de años de salud y pérdida de vidas humanas, especialmente elevado para quienes viven cerca de las principales rutas de transporte europeas"²⁶.

Hay una serie de residuos altamente contaminantes que se producen por efecto de las actividades que se requieren realizar para que la BdT desarrolle su objetivo.

- **Baterías de plomo-ácido**²⁷. Están compuestas básicamente por plástico, placas internas de plomo y electrolito líquido, así: Caja de plástico resistente, normalmente polietileno. El material de la caja también puede ser metal o goma sintética. Placas internas de plomo, positivas y negativas. El electrodo positivo (cátodo) normalmente está hecho de dióxido de plomo puro integrado estructuralmente a una rejilla metálica. El electrodo negativo (ánodo) es una rejilla de aleación de Secretaría Distrital de Ambiente / plomo y metal con uno o más aditivos básicos (antimonio, calcio, arsénico, cobre, estaño, estroncio, aluminio, selenio, entre otros). Los separadores de placas son de material sintético poroso, aunque también es común fabricarlos de polietileno, PVC y fibra de vidrio. Las placas están sumergidas en un electrolito líquido compuesto por un 35% de ácido sulfúrico y un 65% de agua. El electrolito es el medio en el cual se producen las reacciones químicas que generan energía eléctrica acumulable y hacen circular los electrones que establecen un flujo de corriente. Por medio de los bornes positivo y negativo (de plomo) se conecta la batería al circuito del automóvil, y por ellos circula la corriente originada en las celdas, que están interconectadas con puentes y terminales de unión.

Con el paso del tiempo, la batería no puede cargarse nuevamente, se produce su agotamiento debido a la gran acumulación de sulfato de plomo en las placas durante la descarga; esto, trae como consecuencia que no se produzcan las reacciones químicas de recarga, momento en el cual la batería se convierte en un residuo.

El alto riesgo para la salud durante la manipulación de las baterías usadas se debe al manejo de compuestos como el ácido sulfúrico, el plomo y los óxidos de plomo que estas contienen. El

CETMO fue creada en 1988 por las principales organizaciones y asociaciones profesionales representativas del transporte español y por las administraciones públicas con responsabilidad en el sector.

²⁵ Informe de indicadores ambientales 2012. European Environment Agency <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-indicator-report-2012>

²⁶ Road User charges fore vehicles. European Environment Agency <https://www.eea.europa.eu/publications/road-user-charges-for-vehicles>

²⁷ <http://www.ambientebogota.gov.co/documents/24732/3988209/Manual+de+buenas+pr%C3%A1cticas+ambientales+para+el+manejo+de+baterias+usadas+de+plomo+acido+2008.pdf>

ácido sulfúrico podría afectar al medio ambiente a causa de un derrame o una filtración a los ecosistemas acuáticos, acidificando las aguas y causando efectos muy graves sobre la diversidad biológica presente allí. Se ha demostrado que la mayor parte de organismos integrantes de ecosistemas de agua dulce son sensibles a la acidificación, produciéndose alteraciones en todos los niveles de la cadena trófica.

Además, su efecto sobre el ambiente se debe a que contribuye a la formación de la lluvia ácida, ya que sus vapores se disuelven en el agua contenida en el aire y cae a la tierra mediante la lluvia. La lluvia ácida es un fenómeno que produce cambios en los ecosistemas de manera global, modificando las características químicas y acidificando suelos y aguas superficiales, así como afectando a los seres vivos y bienes materiales existentes en la superficie terrestre.

- Llantas y neumáticos: El transporte de carga es uno de los mayores generadores de llantas usadas que requieren ser transformados más que almacenados o incinerados. La quema de llantas desintegra el caucho liberando además de monóxido y dióxido de carbono, dióxido de azufre, que en la atmósfera se puede convertir en lluvia ácida²⁸. Al ser desechadas, las llantas que han cumplido con su ciclo contaminan visualmente, atentan contra la salud pública al ser enterradas, almacenadas o destruidas por incineración y generan peligro por ser generadoras de incendios. La quema directa emite gases con partículas nocivas para el entorno. Además, el almacenamiento no sólo implica una pérdida de espacio, recursos y energía, también son espacios que permiten la proliferación de roedores e insectos, sobre todo mosquitos que transmiten por picadura dengue, fiebre amarilla y encefalitis equina. Asimismo, en los rellenos sanitarios las llantas impiden la compactación de residuos y generan inestabilidad por la degradación química parcial que sufren, ya que se demoran más de 100 años en degradarse.
- Aceites lubricantes: Estos aceites son considerados un desecho peligroso de acuerdo con los postulados de la Convención de Basilea²⁹. Su condición de peligrosidad no se debe a las bases lubricantes utilizadas en su formulación sino a los compuestos que se adicionan para mejorar las propiedades lubricantes, detergentes y de viscosidad; además y principalmente, por los metales pesados que se liberan durante el uso en los motores, por algunos compuestos que se generan en las cámaras de combustión como desechos de la misma, por desgaste de los motores y hasta por contaminantes que pueden entrar en contacto con el lubricante dentro del motor.

La anterior situación se agrava, si a ello se suman prácticas deficientes de manejo del lubricante usado una vez fuera de la cámara del motor y que ponen en contacto al aceite con otros productos de desecho tales como disolventes, líquido de frenos, residuos sólidos como trapos, papeles y demás, lo que finalmente resulta en una mezcla heterogénea de compuestos, la mayoría de ellos altamente peligrosos. Y si además los lubricantes usados se vierten en forma irresponsable en lugares no adecuados para esto (zonas del desierto a cielo abierto), se logra una dispersión totalmente incontrolable de contaminantes altamente tóxicos, con graves impactos sobre el ambiente y la salud pública. Los contaminantes presentes en los lubricantes usados son, en su mayoría, compuestos de alto impacto nocivo en la salud humana, especialmente de naturaleza carcinogénica. En el ambiente, se caracterizan por mantenerse en

²⁸ Tomado de http://www.colfecar.org.co/ESTUDIOS%20ECONOMICOS%20PDF/Informes%20Especiales/2015/1.%20ENERO%202015_%20INFORME%20Reciclaje%20de%20llantas.pdf

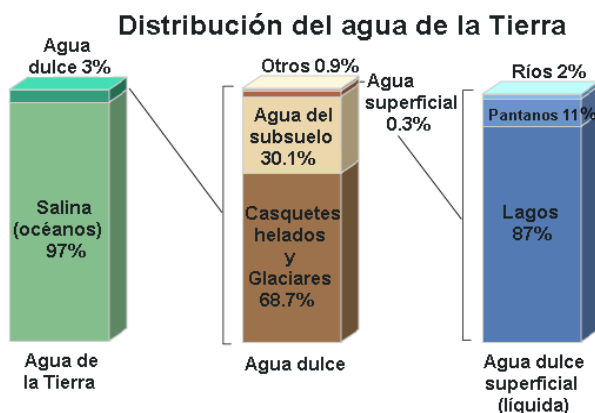
²⁹ <https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-s.pdf>

forma estable en plantas y suelo, hasta alojarse finalmente en el cuerpo humano (compuestos bioacumulables) donde desarrollan su influencia letal.

- **El gasóleo:** combustible de los vehículos pesados usados en la BdT, es más contaminante que la gasolina. La Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer³⁰ señalaba en fechas recientes como "carcinógenos" a los gases de escape emitidos por los motores de gasóleo. Contaminantes como los óxidos de nitrógeno (NOx), generados entre el 40% y el 50% por los vehículos pesados, o las partículas finas (PM2.5), pueden causar "enfermedades respiratorias, enfermedades cardiovasculares y otros problemas de salud", según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). Por el tubo de escape de los vehículos también salen gases de efecto invernadero (GEI), implicados en el cambio climático.

Por otro lado la BdT, para el desarrollo de actividades, requiere del uso de recursos naturales escasos en el contexto, como el agua.

El agua, al mismo tiempo que constituye el líquido más abundante en la tierra, representa el recurso natural más importante y la base de toda forma de vida. El agua puede ser considerada como un recurso renovable cuando se controla cuidadosamente su uso, tratamiento, liberación, circulación. De lo contrario es un recurso no renovable en una localidad determinada.



Aproximadamente 97% del agua del planeta es agua salina, en mares y océanos; apenas 3% del agua total es agua dulce (no salina) y de esa cantidad un poco más de dos terceras partes se encuentra congelada en los glaciares y casquetes helados en los polos y altas montañas. En el contexto saharauí, el agua para el uso y consumo es extraída del subsuelo implicando la necesidad de asumir actividades que implican un claro impacto ambiental, como la extracción de pozos profundos mediante generadores y

bombas (consumición de combustible) y el transporte del mismo en camiones cisterna (consumo de combustible, mantenimiento de estos vehículos).

8.2. Marco normativo y procedimental ambiental para la BdT

Normativa y política pública. El Ministerio del Medio Ambiente Saharauí no cuenta con una política ambiental desarrollada que abarque los diferentes tipos de residuos producidos en los campamentos, limitándose a la gestión de residuos domésticos básicamente. La inexistencia de una política pública de gestión de residuos industriales hace que la BdT esté fuera de las rutas de recogida de residuos.

³⁰ Camiones

¿Cuánto

contaminan?

“Paranosotros la gestión de residuos industriales no ha sido una prioridad. De hecho, somos el Ministerio de Agua y Medio Ambiente. El suministro de agua para nuestra población, especialmente en los meses de verano, es la prioridad absoluta. La gestión de las basuras domésticas sería la siguiente prioridad.”

Ministro de Agua y Medio Ambiente

“La gestión de residuos podría convertirse en una fuente de ingresos para el gobierno saharauí. Hay iniciativas privadas que ya se aprovechan de residuos como las baterías en desuso, con las que se comercia en Mauritania. Sin embargo, todavía no se ha iniciado un proceso de identificación en este ámbito. Hasta ahora sólo se ha iniciado un proceso de gestión sostenible de algunos residuos como el plástico.”

Representante de MPDL

Procedimiento de control de impacto ambiental en la BdT. Según manifiesta el personal directivo de ATTSF, en su momento se procedió a realizar gestiones en Argel de cara a evaluar la viabilidad de trasladar los residuos altamente contaminantes desde los CRS (principalmente aceites, grasas y neumáticos de camión) para su reciclaje o gestión ambientalmente sostenible. Sin embargo, estas gestiones no dieron resultado ya que en su momento no se identificaron en Argel empresas interesadas en recibir estos residuos ni plantas de reciclaje adecuadas. Actualmente, no existe una política regulada y definida para la reducción del impacto ambiental en la gestión de la BdT, que incluya la gestión de residuos pero que trascienda a la misma.

- Así, por ejemplo, en las compras y adquisiciones de materiales no se tiene en cuenta el criterio de impacto ambiental de los mismos.
- No existen programas ni mensajes para la sensibilización de los trabajadores en el ámbito del impacto ambiental.
- No hay redactadas instrucciones ni procedimientos para la gestión de residuos

Hay que señalar que en el entorno en que se desarrolla el proyecto, los CRS, no se identifica una cultura que fomente este tipo de prácticas. Por el contrario, el comportamiento ambientalmente responsable no está implantado ni entre población ni entre instituciones.

8.3. Acciones y prácticas de control de impacto ambiental en la BdT



Aún sin estar conscientemente contempladas en instrumentos de planificación y de gestión de la BdT, se identifican una serie de prácticas muy destacables y positivas que reducen impactos ambientales y que se pueden agrupar en la “Regla de las tres R”³¹.

A. Reducir

Reducir es la "erre" más importante ya que tiene el efecto más directo y amplio en la *reducción* de los daños al medio ambiente, y contempla al menos dos actitudes:

³¹ Greenpeace, Actúa, Consejos para una vida sostenible.

- Comprar menos reduce el uso de energía, agua, materia prima (madera, metal, minerales, etc.) y químicos utilizados en la fabricación de los productos; disminuye las emisiones producidas en el transporte del producto, y también minimiza la contaminación producida por su desecho y desintegración.
- Utilizar menos recursos (agua, energía, gasolina, etc.) se puede lograr con focos y herramientas más eficientes, vehículos modernos, sitios habitacionales bien mantenidos y buenos hábitos como desenchufar los aparatos eléctricos cuando no están en uso, cerrar el agua de la ducha mientras te enjabonas y compartir tu coche.

La reducción es el ámbito en el que mayor incidencia se puede alcanzar. Es, por tanto, el que presenta un mayor potencial y es el ámbito en el que mayores logros se identifican.

Acciones que se identifican en la reducción

Medidas preventivas y de protección.

- *El Sistema de suministro de combustible.*
- *Cursos de conducción.*
- *Refuerzo de carrocerías y gabarras.*

A lo largo de los años, se han adoptado tres medidas clave que contribuyen al alargamiento de la vida útil de los vehículos. Igualmente, estas medidas reducen las averías y por tanto el uso de materiales y repuestos y la

generación de residuos de difícil gestión. Es de tener en cuenta que las condiciones a las que están sometidos los vehículos, la exposición elevada a los rayos solares y a la arena del desierto provocan importantes problemas de corrosión en las carrocerías de los vehículos, que sumado a la vibración que se produce al circular en vías no asfaltadas, ocasionan serios problemas en las estructuras y carrocerías que pueden poner en riesgo además de la durabilidad del vehículo, a la población beneficiaria.

Políticas de optimización de uso de recursos.

- *El estudio para la optimización del uso de flota.*
- *El incremento de capacidad de carga aumentando la altura de tres gabarras.*

La optimización del uso de los vehículos supone la racionalización y por tanto la reducción del consumo de combustible y el desgaste de ruedas y, en general, de los vehículos. Para el año 2018 está prevista la realización de un análisis de la relación peso/volumen por producto en

relación a la capacidad de carga de los diferentes vehículos de cara a plantear medidas para la optimización del uso de flota. Igualmente, y con financiación del Ayuntamiento de Pamplona, se va a proceder durante el 2018 a aumentar la altura de tres gabarras (de entre las más bajas de la flota) con el fin de incrementar la capacidad de carga de la flota de la BdT. Ambas medidas permitirán racionalizar el uso de la flota y es de esperar que se reduzca el uso de vehículos para realizar las mismas distribuciones, con la correspondiente reducción

Propuesta de posibles acciones y políticas de reducción

Se identifican una serie de posibles acciones o iniciativas que se pueden adoptar de cara a intensificar esta política de reducción.

1. Progresiva renovación de la flota

La antigüedad de la flota es un factor que contribuye sustancialmente a la contaminación atmosférica. La contaminación atmosférica es uno de los grandes problemas de la sociedad actual y el sector del transporte por carretera es un agente contaminante de primera magnitud³². Por otro lado, la antigüedad de los vehículos implica una mayor vulnerabilidad frente a averías y parones que multiplican el uso de recambios, repuestos y materiales.

Algunos de los vehículos de la flota de la BdT son modelos antiguos, con más de 15 años de servicio³³, mucho más contaminantes que los modelos más modernos.

Marca y modelo	Antigüedad	Donante	Marca y modelo	Antigüedad	Donante
Kerax350	2006	AECID	MERCEDES ACTROS3340	2010	AECID-ACNUR
Kerax350	2006	AECID	MERCEDES ACTROS3340	2010	AECID-ACNUR
Kerax350	2006	AECID	MERCEDES ACTROS3340	2010	AECID-ACNUR
Kerax350	2006	AECID	Lecitrailer	2013	AECID
MAN	2002	M.T.S	Lecitrailer	2013	AECID
MAN	2002	M.T.S	Lecitrailer	2013	AECID
IVECO 380E	2002	M.T.S	Lecitrailer	2013	AECID
IVECO 380E	2002	M.T.S	Lecitrailer	2013	AECID
IVECO 380E	2002	M.T.S	Lecitrailer	2013	AECID
KeraxDXI330	2008	ECHO-AECID	VOLVO GRUA	no identificada	MLRS
KeraxDXI330	2008	ECHO-AECID	NISSAN	2005	AECID
IVECO 420	2009	AECID	KALMAR CD200	2005	MLRS
IVECO 420	2009	AECID	LINDE	2006	AECID
MERCEDES ACTROS3340	2010	AECID-ACNUR			

En la BdT no existe una “huella ambiental” de cada vehículo que ofrezca una información sobre el consumo de combustible, fungibles y materiales en su mantenimiento. Esto podría constituir un criterio o indicador de la necesidad de retirar un vehículo o sustituirlo por otro nuevo.

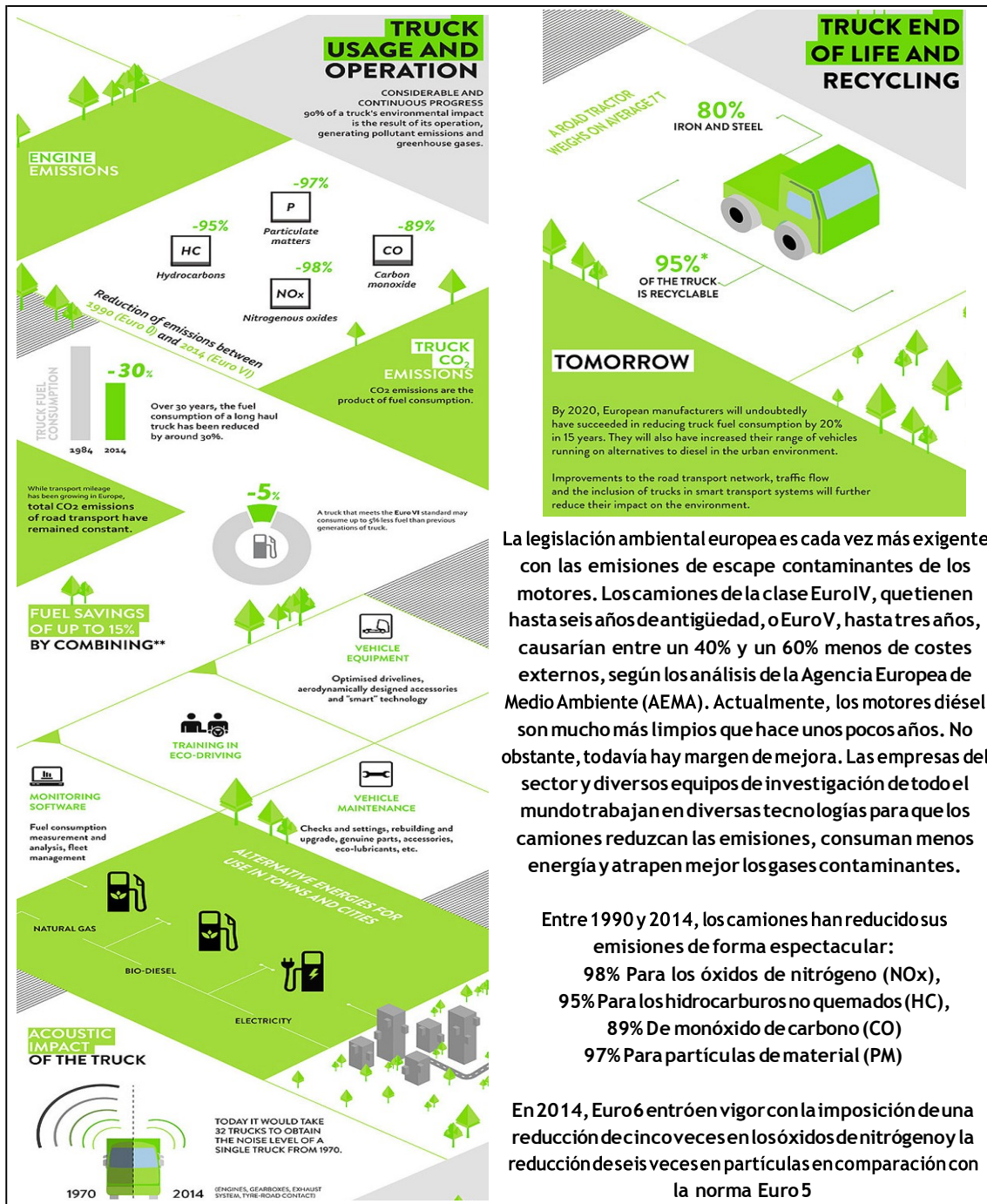
Estándar	Entrada en servicio
Euro 0	1 de octubre 1990
Euro 1	1 de octubre 1993
Euro 2	1 de octubre 1996
Euro 3	1 de octubre 2001
Euro 4	1 de octubre 2006
Euro 5	1 de octubre 2009
Euro 6	1 de enero 2014
Estándar europeo para los vehículos pesados	

Casi todo el impacto ambiental de los vehículos resulta de su funcionamiento, generando gases contaminantes y dióxido de carbono (CO₂). En general, en todo el mundo se están impulsando medidas que favorezcan el uso tanto de vehículos eléctricos como de gas natural, que reduce un 95% las partículas en suspensión y el 80% las de dióxido de nitrógeno. Sin embargo, en el contexto actual de los CRS no son opciones viables. En todo caso, la contaminación atmosférica se ha reducido espectacularmente gracias a los sucesivos avances técnicos que se han ido adoptando en los diferentes

estándares. En Europa, la lucha contra la contaminación del aire causada por los camiones se ha combatido eficazmente por los fabricantes desde hace 25 años.

³² En países como España, a pesar de la creciente penetración de biocarburantes en los últimos años, los productos petrolíferos continúan suponiendo más del 80% de energía empleada en el consumo del transporte por carretera y es responsable del 22,4% del total de emisiones de gases de efecto invernadero del país.

³³ Ver cuadro adjunto facilitado por ATTSF



La legislación ambiental europea es cada vez más exigente con las emisiones de escape contaminantes de los motores. Los camiones de la clase Euro IV, que tienen hasta seis años de antigüedad, o Euro V, hasta tres años, causarían entre un 40% y un 60% menos de costes externos, según los análisis de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). Actualmente, los motores diésel son mucho más limpios que hace unos pocos años. No obstante, todavía hay margen de mejora. Las empresas del sector y diversos equipos de investigación de todo el mundo trabajan en diversas tecnologías para que los camiones reduzcan las emisiones, consuman menos energía y atrapen mejor los gases contaminantes.

Entre 1990 y 2014, los camiones han reducido sus emisiones de forma espectacular:

- 98% Para los óxidos de nitrógeno (NOx),
- 95% Para los hidrocarburos no quemados (HC),
- 89% De monóxido de carbono (CO)
- 97% Para partículas de material (PM)

En 2014, Euro 6 entró en vigor con la imposición de una reducción de cinco veces en los óxidos de nitrógeno y la reducción de seis veces en partículas en comparación con la norma Euro 5

Para una reducción sustancial del impacto contaminante de los vehículos de la BdT, es conveniente proceder a una progresiva renovación de la flota, especialmente de aquellos vehículos más antiguos y, por tanto, más contaminantes.

2. Alargamiento de la vida útil de materiales; el caso de las ruedas

Al igual que en cualquier otro vehículo, la durabilidad de un neumático depende mucho de las condiciones meteorológicas en las que se encuentre, el tipo de conducción, vías por la que se utilice (vías urbanas, autopistas, canteras, zonas embarradas, carreteras sinuosas, etc.), el peso que recaiga sobre él (carga), las presiones de inflado y los posibles defectos geométricos en el vehículo.

Por tanto, la vida útil o el envejecimiento de un neumático destinado a vehículos pesados para el transporte es difícil de intuir, y en todo caso es mucho más corta en un contexto como los CRS. Algunas marcas de neumáticos³⁴ recomienda la permanente revisión y control de ruedas y algunas medidas como reesculturar y recauchutar las gomas pudiendo alargar la vida de la rueda en 2,5 veces. Esto contribuirá al ahorro en la compra y además reducirá la contaminación ambiental. Hay tres medidas que se pueden poner en práctica.

Reparación: Prácticas como el cosido de ruedas y la reparación de roturas puntuales que alargarían la vida útil reduciendo costes y efectos contaminantes.

Reesculturado: El reesculturado de las ruedas es reproducir los canales de la banda de rodadura, pudiendo realizarse cuando el dibujo presenta una profundidad de entre 2 y 4 mm. Según Michelin, esta operación alarga el rendimiento kilométrico de la goma en un 25%; dependiendo de las condiciones puede hacernos ahorrar hasta 2 litros de combustible por cada 100 kilómetros, reducir significativamente la contaminación y mantener una alta adherencia. Esta técnica puede realizarse dos veces en cada rueda.

Recauchutado de neumáticos: El proceso de recauchutado consiste en eliminar la banda de rodadura existente dejando la zona totalmente lisa. Posteriormente se aplica una nueva banda y se realiza un proceso de vulcanización con un molde que será el encargado de dar el nuevo dibujo. El dibujo de un recauchutado realizado de forma correcta puede tener la misma vida que un neumático nuevo. Este proceso puede realizarse, al igual que el reesculturado, en dos ocasiones.

Para posibilitar la reparación, el reesculturado de ruedas y recauchutado de neumáticos se deberán realizar formaciones y capacitaciones y dotar con herramienta adecuada a la BdT para poder realizar estos trabajos.

3. Conducción eficiente

Para ayudar a los transportistas a disminuir aún más sus consumos y emisiones de CO₂, algunas medidas se pueden tomar en la fase operativa las cuales pueden reducir el consumo de combustible hasta en un 15%³⁵.

- Configuración óptima del equipamiento del vehículo (trenes de transmisión optimizados, accesorios de diseño aerodinámico y funciones "inteligentes")
- Formación de conducción ecológica para los conductores

³⁴ Por ejemplo Michelin, ver <http://www.circulaseguro.com/normativa-tipos-y-vida-de-los-neumaticos-para-vehiculos-pesados-de-transporte/>

³⁵ <http://www.hibridosyelectricos.com/articulo/actualidad/camiones-y-medio-ambiente/20150412194427009212.html>. Abril 2015

- Mediciones a largo plazo y el análisis de las cifras de consumo de combustible de camiones que utilizan el software adecuado
- Mejora en el rendimiento a lo largo del ciclo de vida (ajustes y comprobaciones, la reconstrucción y modernización, auténticas piezas, accesorios, eco-lubricantes, etc.).

Por lo anterior la BdT deberá realizar cursos de conducción eficiente, elaboración de protocolos de conducción eficiente y establecer mecanismos de control de velocidad para evitar que se supere un límite máximo.

4. Racionalizar el uso de agua

Para el uso racional de este recurso es condición previa proceder al cálculo del consumo actual en la BdT. Este aspecto ambiental también es sencillo de calcular, en la medida que se trata de un coste más para la empresa y que existen contadores de consumo. Básicamente existen tres factores de consumo en una empresa de transporte:

- Agua para fines sanitarios y de consumo (sanitarios, bebida, limpieza de oficinas).
- Agua para lavado de vehículos.
- Agua para limpieza de talleres.

Al igual que en el consumo de combustible, es conveniente controlar anualmente el agua consumida desglosando los conceptos anteriores para facilitar su análisis en la toma de decisiones:

	M ³	€	Tn-Km	L / Tn-Km	€/ Tn-Km
Fines sanitarios					
Lavado de vehículos					
Limpieza de talleres					
Otros					

Una vez hecho el cálculo, será necesario adoptar una serie de medidas que puedan implicar un ahorro en el uso de agua sin que esto derive en un perjuicio de la actividad ordinaria de la BdT.

Ejemplo: Optimizar la frecuencia de lavado de vehículos, lavándolos cuando realmente sea necesario y no siguiendo un programa fijo.

La BdT puede iniciar el proceso de cara a realizar el anterior ejercicio de control del agua e implementar jornadas de sensibilización y formación para el uso adecuado y racional de este recurso.

B. Reutilizar

Significa alargar la vida de cada producto desde cuando se compra hasta cuando se tira. Volver a utilizar las cosas, dándole una vida útil a materiales que usamos día a día dándole un uso lo más prolongado posible antes de que llegue la hora de deshacernos de ellos, disminuyendo así el volumen de la basura y reduciendo el impacto en el medio ambiente.

En este ámbito se identifica la práctica llevada a cabo por la BdT como es la entrega de materiales ya utilizados para otras instituciones saharauis que no cuentan con apoyo externo para el mantenimiento y reparación de sus vehículos pesados, como el Ministerio de

Transportes. La BdT hace entrega a esta institución de filtros y ruedas ya utilizados en sus vehículos para ser reutilizados en los vehículos del Ministerio de Transportes.

“La BdT sustituye filtros de aire y combustible de acuerdo a las recomendaciones del fabricante para prevenir averías y alargar la vida útil del vehículo, pero estos filtros siguen estando en un estado infinitamente mejor que el de los utilizados por camiones del Ministerio de Transportes. Para ellos, por tanto, es de gran ayuda que la BdT les entregue estos repuestos”

Director de ATTsF

En todo caso, si bien hay que valorar muy positivamente esta práctica, hay que destacar que la BdT no lleva un registro sobre estas entregas ni ha firmado ningún tipo de convenio con Ministerio de Transportes u otras instituciones. Estas acciones, por tanto, están invisibilizadas y sin cuantificar, lo que impide medir un impacto real.

Por otro lado, la BdT se ha dotado igualmente de algunos equipos y materiales que han sido utilizados anteriormente para otros fines para los que ya no son útiles. Por ejemplo, la cisterna que se utiliza para transportar aguas negras y desechos líquidos fue adquirida cuando sus niveles de oxidación impedían ya destinarla al transporte de agua para consumo.

La BdT puede asignar personal para realizar el ejercicio de cuantificar y registrar el material que entrega a otras instituciones e inclusive el que reutiliza dentro de la Base.

C. Reciclar

Se trata de rescatar lo posible de un material que ya no sirve para nada (comúnmente llamado basura) y convertirlo en un producto nuevo.

En el ámbito del reciclaje, son escasas las prácticas que se identifican actualmente en la BdT, si bien en alguno de los casos resultan ciertamente llamativas.

- Reciclaje de algunos residuos de cocina para alimentar las cabras y abonar el huerto. Práctica que no resulta especialmente significativa ni de impacto.
- Reciclaje de un contenedor para el transporte de mercancías y adecuación del mismo como anexo al aula de formación para su uso como oficina y archivo de la BdT.



8.4. Disposición de residuos

Como se ha indicado anteriormente, la BdT no cuenta con una política ambientalmente sostenible de gestión de residuos, en línea con la práctica habitual en los CRS. La disposición de residuos que no son reciclados o reutilizados no está ni siquiera vinculada al sistema público de recogida y disposición. Por lo tanto, la BdT auto-gestiona la disposición de residuos. Este sistema abarca algunas prácticas bien diferenciadas.

Almacenamiento El material pesado, la chatarra y los desechos de herramienta en general se almacenan en el patio de la BdT. Lo mismo ocurre en el caso del huerto, donde restos de manguera y material en desuso se almacenan en el interior de las instalaciones.

Quema. Algunos residuos, tras ser almacenados en las instalaciones de la BdT, son trasladados con recursos y vehículos propios hasta un espacio considerado vertedero y situado a cierta distancia de lugares habitados, donde se procede a su quema.

Vertido. Otros residuos y desechos peligrosos generados en la BdT, como aceites y grasas, son almacenados en un tanque de recogida y posteriormente trasladados al interior del desierto donde son vertidos. Tratándose ésta de una práctica abiertamente agresiva con el medio ambiente, en los CRS es muy habitual y generalizada. De hecho, en general los vertidos de este tipo de residuos se realizan al interior de zonas habitadas, en las cercanías de pozos de agua y en general, en cualquier lugar cercano a instalaciones de taller o de mantenimiento de vehículos. En consecuencia, se pueden encontrar incluso valoraciones positivas de esta práctica desarrollada por la BdT, que al menos se preocupa de realizar los vertidos al interior del desierto, en lugares alejados de núcleos de población y donde los presumibles efectos contaminantes afecten lo menos posible a la población.



Arriba a la izquierda, ejemplo de material de desecho producido en labores de cultivo en el huerto (restos del sistema de riego) que permanecen a la intemperie junto al terreno de cultivo. En el centro a la izquierda, chatarra y desechos mecánicos y de taller almacenados en el patio de las instalaciones de la BdT. Abajo a la izquierda, cisterna en la que se trasladan residuos líquidos hacia los lugares de vertido alejados de zonas habitadas (ejemplo también de reutilización de materiales, ya que se adquirió cuando ya no está en condiciones para el uso en transporte de agua). Arriba a la derecha, contenedor habilitado para el almacenamiento temporal de aceites y grasas hasta su posterior traslado a las zonas de vertido.

CONCLUSIONES

Un proyecto transformador. El proyecto ha contribuido sustancialmente a transformar la vida de la población refugiada, directamente facilitando un sistema seguro y estable de distribución de alimentos e indirectamente a través de cambios en la concepción de la gestión de los servicios públicos. Se trata de un proyecto que presenta además múltiples impactos positivos en ámbitos como la gobernabilidad que afectan a toda la población.

Un proyecto innovador. El proyecto, desde su propia concepción, ha sido un motor de innovación en los CRS generando un impacto en la propia concepción de los proyectos de cooperación internacional. La principal innovación aportada ha sido la gestión a través de procedimientos formales, que facilita la objetividad en la toma de decisiones y la previsibilidad y reduce la discrecionalidad de los gestores. En la actualidad, los mecanismos habilitados para la participación de población titular de derechos, especialmente mujeres vinculadas a la distribución alimentaria, y rendición de cuentas constituyen una interesante innovación en relación a otras prácticas que se desarrollan en el contexto.

Un proyecto “inconformista”. Con el transcurso de los años, el proyecto ha ido avanzando en la asunción de retos en pos de conseguir incrementar los impactos y efectos positivos sobre la población y reducir los riesgos de posibles impactos negativos.

- Asunción del transporte de la totalidad de alimentos
- Distribución quincenal de distribución de alimentos
- Cambio de distribución de alimentos por daira a distribución por barrio
- Distribución de ayuda humanitaria durante la emergencia de las últimas inundaciones.
- Asunción de distribuciones extraordinarias de bienes de primera necesidad.

Un irradiador de impactos. El proyecto se ha constituido en un multiplicador de impactos a través de varios mecanismos. Por un lado, gracias a procesos de formación y capacitación abiertos a la participación de personal de otras instituciones. Por otro, gracias a la replicabilidad de muchas de las iniciativas adoptadas en el marco del proyecto, tanto en instalaciones de función similar, como el taller de TGH, como en otras instituciones públicas y proyectos de cooperación (CAA, etc).

Una referencia en los Campamentos. El proyecto se constituye en toda una referencia de solución técnica a una problemática y un ejemplo de gestión. La dotación material y el equipo humano altamente cualificado la han convertido en una referencia y en un recurso para la resolución de necesidades técnicas. Muchas de sus medidas han sido replicadas y adoptadas por otras entidades saharauis e internacionales. Estas realidades se constituyen en un factor multiplicador de impactos.

Un proyecto con impacto sobre toda la población refugiada saharauí en un ámbito fundamental; el de la seguridad alimentaria y nutricional. Constituye uno de los tres pilares fundamentales (junto al establecimiento de un stock de alimentos y el incremento de capacidades de la MLRS) que han permitido definir y cumplir programaciones de distribución regular y facilitar así el acceso a alimentos de una forma previsible y regular a la población. Desde la asunción por parte de la BdT de la exclusividad en el transporte de alimentos los indicadores relativos a baja talla y malnutrición aguda infantil y, en general, los de percepción de un consumo aceptable de alimentos presentan evoluciones muy positivas.

La proyección de la BdT en la generación de impactos. El proyecto ya presenta impactos significativos en el acceso de la población a bienes de primera necesidad como en el caso de la atención a la emergencia provocada por las últimas inundaciones o la distribución de jaimas

realizada en el 2017. La iniciativa, en opinión generalizada entre actores entrevistados, presenta una gran proyección en la generación de impactos en la mejora de las condiciones de vida de la población, como el acceso a gas en condiciones similares a los alimentos. Especialmente significativo es el interés manifestado reiteradamente por las mujeres en los grupos focales, que consideran la distribución del gas por parte de la BdT como el proyecto con mayor impacto en género que podría implementarse en los CRS en estos momentos

Tres claves para la generación de impactos positivos. El apoyo sostenido por parte de AECID, el expertise técnico aportado por ATTsF y el compromiso y profesionalidad del equipo local han sido factores fundamentales para la generación de esta multiplicidad de impactos positivos. Así se concluye de la generalidad de opiniones recogidas en el marco de esta evaluación.

La mujer protagoniza la generación de impactos. La mujer es la categoría poblacional en la que se identifican los impactos positivos específicos más claros del proyecto; la población femenina refugiada en general ha visto facilitada su responsabilidad tradicionalmente asumida de definir menús familiares y la preparación de alimentos y ven incrementado el tiempo disponible para otras tareas al regularizarse y programarse las entregas de alimentos. El esfuerzo de las mujeres para acceder a los alimentos se reduce sustancialmente al hacerse actualmente la distribución por barrio. Por otro lado, las mujeres vinculadas a la distribución de alimentos (responsables de daira y de barrio) ven facilitado su trabajo al cumplirse las programaciones de distribución y dedican aproximadamente la tercera parte del tiempo que le dedicaban antes de la entrada en funcionamiento del proyecto.

La BdT es un espacio de igualdad entre hombres y mujeres, con el hándicap de la permanencia. En cuanto a condiciones laborales, salario y status profesional, al interior del equipo local hay una situación de igualdad entre hombres y mujeres. Siendo un proyecto con una demanda de perfiles laborales vinculados tradicionalmente al mundo masculino y con nula oferta femenina en los CRS (como la mecánica, conducción de camiones, logística, etc) destaca el hecho de que prácticamente todo el personal administrativo sea femenino. Sin embargo, resulta evidente que el índice de rotación en los puestos de administración ocupados por mujeres es mucho mayor que en el resto, lo que deriva en un desequilibrio en la retribución motivado por la diferencia en el plus de antigüedad. Si bien esta rotación y falta de permanencia no se pueden achacar a motivaciones propias del proyecto o las labores desarrolladas sino a convenciones sociales y la dificultad de compatibilizar trabajo dentro y fuera del hogar, es una situación que deriva en una desigualdad de hecho en la retribución.

Hay un adecuado control de impactos negativos, matizado en el ámbito ambiental. En general se ha trabajado muy bien en el control de impactos negativos, por ejemplo en conducción responsable y en el trato del personal de la BdT con las mujeres responsables de la distribución de alimentos. Sin embargo, en el ámbito ambiental se identifican algunas debilidades en el control de impactos negativos y hay una gestión de residuos contaminantes mejorable. En todo caso, hay que señalar que los CRS son un contexto en el que estas prácticas agresivas están generalizadas con comportamientos en general más agresivos que los de la BdT.

La generación de impactos ambientales es el ámbito donde mayor margen de mejora se presenta. La BdT no cuenta con una política regulada y definida para la reducción del impacto ambiental en su actividad diaria, si bien esta carencia no es atribuible a una falta de voluntad de la BdT y sus órganos de dirección y gestión. La creación de instrumentos de este tipo se dificulta ante las graves deficiencias de la política pública ambiental saharauí y la falta de alternativas en el contexto para una adecuada gestión de residuos, especialmente los peligrosos.

Se identifican iniciativas muy destacables en el marco de la “Regla de las 3 erres”. A pesar de lo indicado, la BdT ha puesto en marcha una serie de prácticas amables con el medio ambiente, principalmente en el ámbito de la reducción aunque también en los del reciclaje y la reutilización de materiales. Destacan las medidas adoptadas en la reducción de uso de materiales y en la prevención de averías junto a otras decisiones como el reciclaje de contenedores y la transferencia de varios equipos y materiales a otras instituciones.

Se identifican al interior del proyecto iniciativas de impacto múltiple. El huerto para la producción de alimentos de autoconsumo y comercialización constituye un magnífico ejemplo de estas iniciativas, ya que mejora el estado nutricional del equipo local y fortalece la capacidad de gestión del equipo directivo y la sostenibilidad de la propuesta. El sistema de filtrado de combustible alarga la vida útil de los vehículos, previene averías y, por tanto, reduce el consumo de consumibles y repuestos; en definitiva, constituye un mecanismo de ahorro de recursos y de reducción del impacto ambiental del proyecto.

RECOMENDACIONES

Dotación de sistemas GPS en vehículos. Dotar los vehículos con sistemas GPS o similares permitiría ajustar más los cálculos de tiempo necesarios para las distribuciones, hacer un seguimiento de recorridos, calcular el consumo de combustible por vehículo y recorrido. Esto tendría efectos positivos en la coordinación con las mujeres responsables de distribución en los barrios y dairas y podría reducir el consumo de combustible y el impacto ambiental.

Medición de pérdidas de producto y definición de medidas para reducir las. Con el fin de poder medir exactamente las pérdidas de producto que presentan en la fase de transporte (principalmente en el caso del aceite) sería conveniente llevar un registro de pérdidas y realizar un análisis de cara a la adopción de medidas para la reducción de las mismas. Adicionalmente, es recomendable diseñar mecanismos y sistemas de transporte más seguro para el aceite.

Cálculo y difusión de costes de servicios extraordinarios prestados por la BdT. Sería conveniente realizar cálculos del coste de servicios extraordinarios prestados por la BdT, tanto a instituciones saharauis como a organismos y organizaciones internacionales (distribuciones de jaimas, labores de vigilancia y diferentes servicios prestados a entidades). Será una primera forma de cuantificar impactos adicionales a los inicialmente previstos y contribuiría a visibilizar el trabajo de la BdT y de sus donantes y sensibilizar a todos los actores humanitarios (especialmente ACNUR y PMA) sobre dicho trabajo y el impacto económico del mismo.

Formalización de la decisión sobre la distribución del gas. Es recomendable que AECID, autoridades saharauis, ATTSF y la MLRS adopten una decisión definitiva sobre la asunción de la distribución del gas por parte de la BdT y dicha decisión se formalice documentalmente en el Plan Operativo de la BdT y se presente conjuntamente y públicamente ante los diferentes actores internacionales presentes en los Campamentos. La asunción progresiva de este servicio por parte de la BdT es considerada por la población, especialmente por la femenina, como absolutamente prioritaria y se constituye en la principal potencialidad para la generación de nuevos impactos positivos.

Adopción de medidas para la prevención de posibles impactos negativos. Dado el evidente incremento de riesgo de accidente derivado de la evolución de contexto, sería conveniente adoptar medidas preventivas y concienciar al personal de dicho riesgo. Igualmente se recomienda identificar claramente con un número de tamaño adecuado y colocado en lugar bien visible cada vehículo e insertar en un lugar visible de cada vehículo mensajes que inviten a la denuncia ante la directiva de la BdT de cualquier comportamiento irresponsable o generador de riesgo de accidentes por parte de un chófer.

Formalizar las rondas de consulta con responsables de distribución en dairas y barrios. Es recomendable formalizar y procedimentar la medida adoptada por el equipo directivo de la BdT consistente en acudir a todas las wilayas y reunirse con las responsables de distribución en las dairas y barrios con el fin de informar sobre el sistema y recibir sugerencias para la mejora. Estas visitas y reuniones constituyen un excelente ejemplo de rendición de cuentas hacia la población, uno de los componentes más significativos de la gobernabilidad. Igualmente se constituye en mecanismo de participación de la población, especialmente población femenina, en el diseño de programas y la prestación de servicios. Elaborar conclusiones tras estas rondas y compartirlas con actores diversos en el ámbito de los espacios de coordinación como Food Sector Meeting puede constituir un aporte sustancial para el análisis conjunto.

Registro y visibilidad de acciones de formación. Es recomendable habilitar un espacio en los Informes Mensuales de Gestión para registrar las acciones de formación y capacitación que se

realicen. Esto permitirá visibilizar estos esfuerzos entre los actores vinculados a la distribución alimentaria y en los espacios de coordinación de este ámbito, como por ejemplo el Food Sector Meeting. Se recomienda igualmente registrar y cuantificar la participación de personal ajeno a la BdT en los cursos de formación y capacitación.

Optimizar el uso de aula y medios de formación. El aula de formación recientemente rehabilitada y los planes existentes de dotarla con pizarra electrónica pueden hacer de la BdT un referente para la formación y la transferencia de conocimiento en los Campamentos. Con el fin de ampliar los impactos positivos, es recomendable que la co-dirección de la BdT analice la posibilidad de vincular a la BdT en procesos de acompañamiento técnico a iniciativas de generación de ingresos y a procesos de formación técnica para población juvenil.

Incluir enfoque de género en los procedimientos de gestión. Es recomendable visibilizar en los procedimientos y documentos formales de gestión de la BdT el papel de la mujer y establecer mecanismos de participación específicos.

Definir indicadores de género en el diseño de proyectos. Es recomendable incluir indicadores de género en la formulación de las propuestas y proyectos que faciliten el seguimiento y evaluación del trabajo que se desarrolle en este ámbito.

Inclusión de formaciones específicas para mujeres en el Plan de Formación. Es recomendable que en la siguiente revisión del Plan de Formación 2013-2020 se recojan formaciones específicas en gestión, RR.HH., y recursos materiales, capacitaciones que han sido solicitadas por las mujeres trabajadoras de la BdT en el marco de esta evaluación

Fortalecer la relación de las trabajadoras de la BdT con la UNMS. Es recomendable impulsar y acompañar la relación de las trabajadoras de la BdT con la Unión Nacional de Mujeres Saharaui de cara al fortalecimiento mutuo, la generación de un grupo de trabajo específico de mujeres vinculadas a la logística o la realización de formaciones por parte del personal de la BdT.

Fomento de la permanencia de mujeres en la BdT. Es recomendable adoptar medidas que fomenten la permanencia a medio y largo plazo de mujeres en los puestos ocupados en la BdT. Una iniciativa en este sentido podría consistir en revisar los incentivos o pluses por permanencia, definiendo algunos específicos y diferenciados para mujeres.

Gestión de soluciones para la gestión de residuos contaminantes. Es imprescindible la generación de acuerdos con Ministerio de Agua y Medio Ambiente y MPDL para la identificación de soluciones ambientalmente responsables en la gestión de residuos altamente contaminantes; ruedas, baterías, aceites y grasas.

Progresiva renovación de flota. Es recomendable planificar una progresiva renovación de la flota de camiones de la BdT por otros menos contaminantes. Generación de instrumentos para la medición de la “huella ecológica” o de impacto ambiental de cada vehículo y consideración de la misma como criterio para la sustitución del mismo.

Inclusión en el Plan de Formación de capacitaciones para la reducción de impactos ambientales. Se recomienda introducir en el Plan de Formación 2013-2020 para la capacitación del personal los siguientes cursos:

- Formaciones en reparación, reesculturado de ruedas y recauchutado de neumáticos que, incluyendo la dotación de herramientas adecuada y pertinente.
- Cursos de conducción eficiente, que incluya la elaboración de protocolos de conducción eficiente.

- Formación en la “Regla de las tres R (Reducir, reutilizar y reciclar)”.
- Jornadas de sensibilización para el uso adecuado de agua y buenas prácticas incrementando la conciencia ambiental en el marco de las recomendaciones contempladas en las Directrices específicas para el manejo de desechos en casos de desastre (PNUMA-OCHA 2011)

Construcción de un Plan de Gestión Ambientalmente Responsable. Se recomienda la construcción de un Plan de Gestión Ambientalmente Responsable para la reducción de impactos que recoja iniciativas en diferentes ámbitos.

1. Análisis de las diferentes categorías de residuos existentes en la BdT y alternativas para su correspondiente gestión (cuáles son peligros y sus riesgos, lugar de almacenamiento, responsable de la gestión, etc.).
2. Identificación y promoción de medidas enmarcadas en la “Regla de las tres R; reducción, reutilización y reciclaje”. Generación de discusión interna y realización de “lluvias de ideas” o acciones de incentivo interno (premios, concursos, etc) para la identificación de acciones y propuestas en los tres ámbitos.
3. Realización de análisis y puesta en práctica de medidas para la optimización del uso de la flota como el aumento de altura de las cartolas de las gabarras.
3. Establecer un plan de medidas y dotación de mecanismos mecánicos para el control de velocidad en los vehículos. Análisis de consumo de combustible por vehículo y de sus causas.
4. Mediante un proceso de sistematización, cuantificar y registrar el material reutilizado en la BdT y/o entregado a otras instituciones para la reutilización.
5. Gestionar la inclusión de la BdT en las rutas de recogida ordinaria de residuos de los vehículos del Ministerio de Agua y Medio Ambiente en Rabuni.
6. Medidas que implique el uso racional y control del agua.
7. Elaboración de una lista de materiales y productos amigables con el medio ambiente, de acuerdo a las necesidades de la BdT.
8. Inclusión de criterios ambientales en la definición de compras de materiales.
9. Organización de los stocks de almacén dando salida a productos por fecha de caducidad.
10. Utilizar las vallas de visibilidad del proyecto para colocar mensajes alusivos al uso racional del agua, la energía y el reciclaje, teniendo en cuenta un enfoque de género.
11. Crear sistemas de medición y monitoreo del desempeño ambiental de la BdT.
12. Considerar una partida presupuestaria específica para la implementación de medidas de reducción de impacto ambiental.

ANEXO

CRONOGRAMA DE LA FASE DE TRABAJO EN TERRENO

Fechas, reuniones, grupos focales y en general actividades que se realizaron.

FECHA	ACTIVIDAD	PARTICIPANTES
12 11 2017	Reuniones con el personal de dirección y trabajo de la BdT.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Director de la BdT MLRS. 2. Reunión con las mujeres empleadas de la BdT. 3. Reunión con los empleados de la BdT. 4. Reunión con el coordinador local del proyecto de ATTsF.
13 11 2017	Reuniones con grupos focales en Wilaya BUJDUR (27)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grupo focal de estibadores. 2. Grupo focal de mujeres responsables de la distribución de alimentos de dairas y barrios
14 11 2017	Reuniones con grupos focales en Wilaya SMARA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grupo focal mujeres responsables DA. Mujeres representantes de las 7 dairas. 2. Grupo focal con estibadores.
15 11 2017	Reuniones con grupos focales y autoridades en la Wilaya de AUSERD	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión con mujeres responsables DA de dairas y barrios y la Alcaldesa de la Wilaya. 2. Reunión con estibadores encargados de: <ol style="list-style-type: none"> a. La distribución de gas b. La distribución de alimentos 3. Reunión con la Gobernadora de la Wilaya y ex ministra de educación.
16 11 2017	Reuniones con grupos focales en la wilaya AÚN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión con mujeres responsables DA de dairas y barrios 2. Reunión con estibadores.
18 11 2017	Reuniones con grupos focales en Wilaya DAJLA. Reuniones institucionales.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión con Gobernador 2. Reunión con estibadores 3. Reunión con mujeres responsables DA. 4. Reunión con representante de la CRE 5. Reunión con representantes de OXFAM
19 11 2017	Reuniones institucionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión con el Ministro de Equipamiento 2. Reunión con la Unión Nacional de Mujeres Saharaui.
20 11 2017	Reuniones institucionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión con representantes y trabajadores de Triángulo. 2. Reunión con el Ministro de Ambiente. 3. Reunión con Director de ATTsF

Otras reuniones:

Reunión con MPDL se realizó el en el mes de diciembre vía skype.