

P307k-19

Saharako errefuxiatuen kanpalekuetako garraio-  
azpiegiturari laguntzea: prestakuntza, suntsikorrak eta  
ordezkoak



Apoyo a la infraestructura de transporte en los  
campamentos de población refugiada saharai -  
formación, fungibles y repuestos

**Título:** Apoyo a la infraestructura de transporte en los campamentos de población refugiada saharauí – Formación, fungibles y repuestos

**Objetivos:**

Apoyar el mantenimiento y las reparaciones de los vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública en los campamentos de población refugiada saharauí en Tinduf, a través del envío de fungibles y repuestos y la formación del personal técnico saharauí.

**Resumen:**

Con este proyecto se pretende apoyar en los campamentos de población refugiada saharauí el mantenimiento y las reparaciones de los vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública, dotando los talleres del Ministerio de Transporte de los fungibles y recambios necesarios así como el herramental necesario para efectuar el mantenimiento y las reparaciones, y formando al personal saharauí profesional del taller de gestión electrónico en la reparación de las averías electrónicas.

**Población beneficiaria:**

Directa: Los equipos de los talleres de reparación de vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública (Gazuani, Auserd y otros del Ministerio de Transporte de la RASD).

Indirectas: La población total de los campamentos y familias nómadas saharauís, estimada en 173.600 personas.

**Presupuesto**

Concepto	Euros
Compra y transporte de equipos y materiales	121.163,80 €
Costes de personal local	5.040,00 €
Costes de personal expatriado	1.896,00 €
Costes de capacitación y formación	4.900,20 €
Costes de funcionamiento	7.000,00 €
<b>Total costos directos</b>	<b>140.000,00</b>
Sensibilización y administración Euskal Fondoa 7%	10.537,63
<b>TOTAL EUROS</b>	<b>150.537,63</b>

**Aspectos temporales**

Plazo de ejecución previsto	12 meses
Fecha de inicio prevista <sup>1</sup>	12/2019
Fecha de finalización prevista	11/2020

<sup>1</sup> Especificar si depende de alguna circunstancia especial (por ej.: estación climática, ciclos de siembra, etc.)

## 1. Datos de la Entidad Solicitante

---

- **Nombre:** Asociación de Amigos y Amigas de la RASD de Álava / SEADen Lagunen Elkartea
- **Fecha de constitución:** 13 junio 1995
- **Dirección:** C/ Antonio de Sucre, 1 - bajo  
01003 Vitoria-Gasteiz
- **Persona responsable legal del proyecto:** María Lourdes Ruiz de Galarreta  
Presidenta
- **Cargo, experiencia de la persona responsable ejecutiva:**  
Geert Demon  
Técnico de proyectos
- **Relación de la entidad solicitante con la población beneficiaria del proyecto:**  
Desde que se inició el trabajo con la RASD, se ha trabajado siempre de la mano de la MLRS y las autoridades locales, atendiendo las necesidades y demandas de la población, así como realizando trabajo de sensibilización, Educación para el Desarrollo e incidencia.

## 2. Datos de la Contraparte

---

- **Nombre:** Media Luna Roja Saharaui - MLRS
- **Fecha de constitución:** 26 noviembre 1975
- **Dirección:** Coop. Errahmania (42 Rte. d'Es Senia) Villa Zemmour nº 44  
31100 ES-SENIA  
ORAN (ARGELIA)
- **Persona responsable legal del proyecto:** Hammad Bourhah
- **Cargo, experiencia de la persona responsable ejecutiva:**  
Hammad Bourhah  
Responsable de Relaciones Internacionales
- **Relación de la contraparte con la población beneficiaria del proyecto:**  
La MLRS trabaja directamente con la población refugiada saharauí. Es parte de la propia sociedad saharauí refugiada en los campamentos.

### 3. Resumen del proyecto

---

- **Título del proyecto:** Apoyo a la infraestructura de transporte en los campamentos de población refugiada saharai – Formación, fungibles y repuestos
- **País:** R.A.S.D.
- **Localización exacta:** Campamentos de población refugiada saharai en Tinduf (Argelia) – Rabuni, taller Gazuani

- **Resumen de los resultados previstos del proyecto** (cinco líneas máximo)

Con el proyecto pretendemos apoyar en los campamentos de población refugiada saharai el mantenimiento y las reparaciones de los vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública, dotando los talleres del Ministerio de Transporte de los fungibles y recambios necesarios así como el herramental necesario para efectuar el mantenimiento y las reparaciones, y formando al personal saharai profesional del taller de gestión electrónico en la reparación de las averías electrónicas.

- **Número de beneficiarios directos e indirectos:**

Población beneficiaria directa:

Los equipos de los talleres de reparación de vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública (Gazuani, Auserd y otros del Ministerio de Transporte de la RASD).

Población beneficiaria indirecta:

El sistema de transporte es un factor crucial para poder suministrar a la población refugiada de los campamentos y a las familias nómadas saharais el agua, los alimentos y los productos de aseo. Asimismo, la población tiene que desplazarse con frecuencia por razones laborales, para acudir a consultas sanitarias o para asistir a actividades de formación o de otro tipo que se realicen en una wilaya distinta de la suya. De modo que consideramos la población de los campamentos y familias nómadas saharais, estimada en 173.600 personas según el ACNUR, como población beneficiaria indirecta.

Para más información ver apartado 6. Ejecución del proyecto – Población beneficiaria

- **¿Se trata de un proyecto ya iniciado? sí o no**

El proyecto se enmarca dentro de un plan integral de trabajo en el área de transporte, reforzando objetivos específicos de proyectos ya ejecutados, entre otros con fondos de Euskal Fonda y la Diputación Foral de Bizkaia.

### Aspectos temporales

<b>Plazo de ejecución previsto</b>	12 meses
<b>Fecha de inicio prevista<sup>2</sup></b>	12/2019
<b>Fecha de finalización prevista</b>	11/2020

### Presupuesto (Euro)

<b>Monto total del proyecto</b>	190.000,00 €
Subvención solicitada Euskal Fundoa	140.000,00 €
Subvención solicitada Diputación Foral de Bizkaia	50.000,00 €

### Destino de la subvención solicitada Euskal Fundoa

<b>Partida</b>	<b>Monto</b>
<b>COSTES DIRECTOS</b>	
Compra y transporte de equipos y materiales	121.163,80 €
Costes de personal local	5.040,00 €
Costes de personal expatriado	1.896,00 €
Costes de capacitación y formación	4.900,20 €
Costes de funcionamiento	7.000,00 €
<b>COSTES INDIRECTOS</b>	3.500,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>140.000,00 €</b>

### Destino de la subvención solicitada Diputación Foral Bizkaia

<b>Partida</b>	<b>Monto</b>
<b>COSTES DIRECTOS</b>	
Compra y transporte de equipos y materiales	46.500,00 €
<b>COSTES INDIRECTOS</b>	3.500,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>50.000,00 €</b>

2

Especificar si depende de alguna circunstancia especial (por ej.: estación climática, ciclos de siembra, etc.)

## 4. Contexto, antecedentes y justificación del proyecto

---

### Contexto

#### Contexto geo-político

El Sáhara Occidental es un territorio de 266.000 kilómetros cuadrados situado en el noroeste de África, frente a las Islas Canarias. Sus fronteras se definieron en la conferencia de Berlín de 1885, en la que también se reconoció a España como potencia colonizadora. Hasta entonces, dicho territorio había sido habitado por tribus nómadas cuyos movimientos se extendían a lo que hoy se puede considerar sur de Marruecos, oeste de Argelia y norte de Mauritania. La sociedad, árabe y musulmana, se organizaba a través de una estructura tribal y bajo la orientación de notables (jefes de tribu).

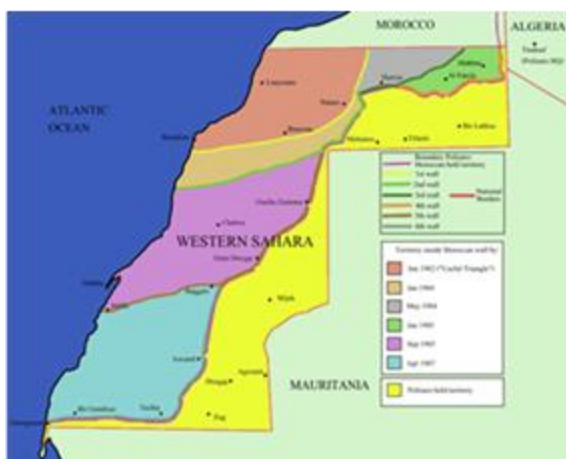
El Sahara Occidental tuvo un valor esencialmente geoestratégico para España por su posición en el Atlántico y como retaguardia del archipiélago canario. La presencia española, de forma relativamente estable, se remonta a finales del siglo XIX con la ocupación de Río de Oro en el año 1884 y se limitaba al sector pesquero en sus costas. Con la ocupación de Smara e Ifni en 1934 empieza la colonización efectiva del territorio. Mheriz, Bir Tiguist, Tifariti y Bir Lehlu con sus pozos artesanales, son antiguos puestos militares de la Legión Española. Hasta finales de los años cincuenta además de la población saharauí solo había personal militar y administrativo español con sus familias y algunos obreros (en las empresas de suministros y construcción). En la década de los sesenta la migración española, fundamentalmente canaria, se intensifica con el descubrimiento y explotación de los yacimientos de fosfatos en Bucraa. En 1967 se censaron 9.395 europeos de los cuales 3.317 eran canarios. Este aumento significativo de población extranjera atraída por las expectativas económicas dio lugar a un proceso acelerado de sedentarización de la sociedad saharauí. Según los datos del censo de 1974, el 82% de la población saharauí vivía de manera estable en las distintas ciudades. Con esta sedentarización y a su vez proletarización de una amplia parte de la población saharauí se acentúa el sentimiento nacionalista, que inicialmente se traduce en una demanda de mayor participación en el gobierno colonial.

De manera paralela al surgimiento de los movimientos panarabistas y panafricanistas de izquierdas de los años setenta, se creó el Frente Popular de Liberación de Saguia El Hamra y Río de Oro (Frente POLISARIO), un joven Movimiento de Liberación Nacional, apoyado fundamentalmente por Argelia, que pronto se ganó la simpatía de toda la población saharauí en contra de la ocupación española.

Naciones Unidas apostaba entonces por un proceso de descolonización que estaba dando lugar a multitud de independencias en el continente africano, pero que chocó con la dictadura franquista en el caso de sus territorios de ultramar. Finalmente, el Estado español aceptó facilitar el ejercicio del derecho a la libre determinación del pueblo saharauí y empezó a preparar un censo de votantes de cara a un eventual referéndum. En ese momento, el Reino de Marruecos expresó sus aspiraciones de anexionarse el territorio. Por una serie de circunstancias históricas y con la guerra fría como telón de fondo, España cedió ante la presión de la Marcha Verde, una supuesta manifestación de población civil marroquí organizada por Hassan II para invadir el territorio, tras la cual se firmaron los Acuerdos Tripartitos del 14 de noviembre de 1975 en Madrid, a través de los que España pretendía ceder la administración a Marruecos y Mauritania (que en 1979 abandonaría la disputa). A los ojos del derecho internacional, estos acuerdos son ilegales y ni la ONU ni ningún país han reconocido la soberanía de Marruecos sobre el Sáhara Occidental. Antes incluso de la retirada del último militar español el ejército marroquí entró a sangre y fuego en el Sahara Occidental. De la crudeza de la represión hablan las fosas comunes exhumadas en 2013 por

forenses de la Universidad del País Vasco. Algunos cadáveres llevaban aún su DNI español. A consecuencia del conflicto los y las saharauis empiezan a abandonar las ciudades para instalarse en un primer momento en el desierto. Ante los bombardeos de fósforo blanco, las ejecuciones sumarias y las desapariciones forzadas la población saharauí civil se exilió en territorio argelino donde erigen los campamentos en la hamada de Tindúf.

Finalmente, en agosto de 1988, Marruecos y el Frente Polisario dan su visto bueno a un plan de paz elaborado por la ONU y la OUA, que plantea un alto el fuego y el establecimiento de una misión de las Naciones Unidas que prepararía la celebración de un referéndum. Las conversaciones comienzan en 1989, pero pronto surgen las dificultades, especialmente debido a discrepancias sobre el censo que debía usarse en la consulta. En 1991 se aprobó una resolución de la ONU en la que se establecía el alto al fuego entre las dos partes en conflicto, Marruecos y el Frente POLISARIO; y un referéndum de autodeterminación. Después, la Misión de las Naciones Unidas para el Referéndum en el Sahara Occidental (MINURSO) fue desplegada para supervisar el alto el fuego, identificar votantes y preparar un regreso seguro y voluntario de la población refugiada.



El Sahara Occidental ha quedado dividido de norte a sur por un muro que construyó Hassan II (1980-1987). El muro no es una metáfora, es una barrea física de dimensiones colosales en medio del desierto vigilada por 160 mil militares marroquíes y protegida por entre 7 y 10 millones de minas antipersona. A pesar de su tamaño pasa inadvertido en los medios de comunicación.

El Muro de la Vergüenza son, en realidad, un conjunto de seis muros que se iban construyendo con ayuda de los Estados Unidos y el estado de Israel por fases, a medida que el ejército marroquí se afianzaba cada vez en

más territorio, especialmente en el litoral marítimo. Jurídicamente, el Muro de la Vergüenza se asemeja al levantado en Cisjordania por Israel. En 2004, la Corte Internacional de Justicia de La Haya emitió un dictamen sobre la legalidad de la construcción del muro en Palestina, momento que aprovechó la Corte para establecer las obligaciones de Israel en los territorios ocupados palestinos en la medida que la construcción del muro viola el derecho de la libre determinación del pueblo palestino. De la misma manera, lo dicho en La Haya es aplicable al caso saharauí, es decir, que el Muro de la Vergüenza, mucho mayor, cercena la integridad territorial del Sahara Occidental y viola el derecho de autodeterminación del pueblo saharauí.

En septiembre de 1997 el Estado marroquí y el Frente Polisario firmaron un acuerdo sobre identificación de votantes, repatriación de refugiados, liberación de los presos políticos e intercambio de los prisioneros de guerra. Este acuerdo permitiría dar continuidad a los preparativos del referéndum, estableciéndose como fecha el 7 de diciembre de 1998, pero a causa de las impugnaciones de la parte marroquí, que había trasladado población colona al territorio de cara a la celebración de la consulta, el proceso de identificación de votantes se bloqueó definitivamente a finales de la década de los noventa. Tras varios intentos de las NN.UU. por encontrar una solución, la situación entró en fase de estancamiento a partir de 2003. Desde entonces, el Reino de Marruecos ha presentado una propuesta de autonomía para el territorio, mientras que el Frente Polisario sigue apostando por un referéndum en el que se pueda optar por la independencia.

El 5 de marzo de 2016, tras haber cumplido diez años como secretario general de la ONU y cuando ya se encontraba al final de su mandato, Ban Ki-moon junto al enviado especial de la ONU para el Sáhara Occidental, Christopher Ross, visitó Bir Lehlu, en los territorios liberados, y la sede de la Minurso.

El 1 de enero de 2017 Antonio Guterres, ex primer ministro portugués, asumió el cargo de Secretario General de las Naciones Unidas como sucesor de Ban Ki-moon. El 23 de febrero de 2017, en la primera reunión organizativa del Comité de Descolonización, expresó su compromiso con la agenda de descolonización y el 16 de agosto de ese mismo año nombró al ex presidente alemán Horst Köhler como su nuevo enviado para el Sáhara Occidental. Köhler sustituye al estadounidense Christopher Ross que dejó formalmente el cargo el 30 de abril tras ocho años en este delicado puesto.

El enviado especial del Secretario General de Naciones Unidas para el Sahara, Horst Kohler, parece empeñado en desbloquear el proceso político. En octubre de 2017 realizó su primera visita a los campamentos y a finales de junio de 2018 viajó a Rabat y a El Aaiún ocupado, donde se reunió ente otros con representantes del Colectivo de los Defensores Saharauis de Derechos Humanos (CODESA), de la Asociación Saharaui de Víctimas de Violaciones de Derechos Humanos (ASVDH) y de la Asociación de Protección de los Recursos Naturales en el Sahara. Aunque no se publicó el informe que hizo al Consejo de Seguridad sobre la visita, prometió reanudar las negociaciones antes de fin de año.

El 27 de abril de 2018, la MINURSO ha visto renovado su mandato solo con 6 meses hasta el 31 de octubre de 2018 (Resolución 2414 aprobada por el Consejo de Seguridad en su 8246ª sesión), una vez más sin que los derechos humanos sean parte de su cometido. El texto pide "una solución política realista, practicable y duradera", lo que ha sido interpretado por Marruecos como un espaldarazo a sus tesis y una advertencia al Polisario para que no aspire a modificar el statu quo. No obstante, el acortamiento del mandato de la Minurso para los observadores supone una señal de que la ONU quiere acabar con el "statu quo" que caracterizó este conflicto en los últimos tiempos, y urge a las partes a negociar. La reducción del mandato de la Minurso supondría que este conflicto pase de una cuestión "secundaria" a un tema "fundamental" en la agenda del Consejo de Seguridad. El 31 de octubre del 2018, el Consejo de Seguridad de la ONU aprobó la Resolución 2240, con la que extiende con 6 meses hasta finales de abril de 2019 el mandato de la MINURSO. Esta vez los 15 países han instado a todas las partes a reanudar el diálogo hacia una política justa, duradera y una solución política aceptada por ambas partes, "que proporcionará la autodeterminación de la gente del Sáhara Occidental". Cabe señalar que a finales de 2017 el canadiense Colin Stewart fue designado el nuevo jefe de la Misión.

En lo concerniente a las relaciones entre la RASD y Marruecos, han continuado las tensiones entre ambas partes en el extremo sur del Sahara Occidental. Ya en 2016, después de que Marruecos ordenara la expulsión del personal civil de la MINURSO, Guerguerat fue el escenario de movimientos de tropas. A comienzos de 2018 los ejércitos volvieron a desplegarse tras unos meses de retirada en esta franja que marca el límite entre el último puesto militar marroquí y las zonas liberadas. Las tensiones a principios de año coincidieron, además, con el paso por la zona del rally Africa Eco Race (antiguo París-Dakar), cuya organización incluyó la ruta como parte del territorio marroquí.

### Contexto ambiental

La zona donde se ubican los campamentos se caracteriza por una topografía muy poco accidentada. Está formada por amplias llanuras de desierto rocoso llamadas Hamadas. Estas están atravesadas por los lechos de una red de riachuelos secos llamados Wadis, que desembocan en lagunas también secas llamadas Sebkhhas. Los cordones de zonas más elevadas que constituyen la divisoria entre Wadis se llaman Krebs. Los campamentos del



norte (Auserd, Aaiún, Smara y Bojador) están situados en la Hamada de Tindouf. Estos campamentos se sitúan a una cota en torno a los 350-400 m de altitud, mientras que el campamento de Dajla se encuentra en un oasis fuera de la Hamada, a unos 310 m de altitud.

El clima sahariano es desértico, con precipitaciones muy escasas e irregulares, con una media de 42,45 mm de precipitaciones anuales que se concentran en los meses de octubre (20,62 mm) y febrero (5,78mm). Cabe destacar que en un clima desértico los datos medios mensuales, tanto de temperaturas como de precipitaciones, dan una idea vaga de la situación climática real. Las temperaturas máximas diarias en verano superan los 50°C y las precipitaciones se suceden en episodios torrenciales que duran unas horas en unos pocos días del mes, cada cierto número de años. Las lluvias torrenciales de octubre de 2015 causaron inundaciones e importantes destrozos, sobre todo en Dajla. En agosto de 2016 las lluvias anegaron la wilaya de El Aaiún causando daños considerables. Con todo, en los campamentos se distinguen dos estaciones para sembrar, que son otoño (de septiembre a octubre) y la de primavera.

La velocidad media anual del viento es de 19 km/h, alcanzando en los meses de primavera una velocidad media mensual de 23 km/h. Las nubes de arena bajas son el fenómeno más común, más frecuentes en primavera y verano, disminuyendo de manera significativa durante los meses de invierno. A título de comparación, en Euskadi con 22 km/h de velocidad media anual, el viento sur es el viento más veloz y la velocidad media anual oscila entre los 10km/h y los 13km/h.

#### Contexto institucional

El 12 de mayo de 1975 la misión visitadora de Naciones Unidas reconoce al Frente POLISARIO como la fuerza política dominante en el territorio. El 27 de febrero de 1976, España abandonó el Sahara Occidental, tras lo cual el 'Frente Popular de Liberación del Saguía el Hamra y Río de Oro', el Frente POLISARIO, proclamó la República Árabe Saharaui Democrática – RASD. La RASD era miembro de la OUA, y es miembro fundador de la Unión Africana (sucesora de la OUA). Ha sido reconocida como estado soberano por 82 países. La mayoría de los países europeos reconocen al Frente Polisario como representante legítimo del pueblo saharauí, pero no a su gobierno en el exilio como un Estado.

En un congreso organizado cada 4 años, los miembros del Frente POLISARIO eligen a los miembros de su Comité Ejecutivo encabezado por un Secretario General. En 1999, el 10º Congreso del Frente Polisario adoptó la Constitución de la RASD vigente. Esta constitución estipula que el Secretario General del Frente POLISARIO es el Jefe del Estado, quien además de al Primer Ministro nombra a los gobernadores, los altos funcionarios de la justicia y los altos responsables de la seguridad. A su vez el Primer Ministro elige a los miembros de su gabinete.

El XIV Congreso del Frente Polisario celebrado del 16 al 22 de diciembre de 2015 en la wilaya de Dajla reeligió a Mohamed Abdelaziz como Secretario General del FP y presidente de la República. El 10 de enero 2016 el Presidente de la República hizo público el nuevo gobierno dirigido por el primer ministro, Abdelkader Taleb Oumar e integrado entre otros por Bellahi Sid como Ministro de Cooperación, y Babiya Chia como Ministro de transporte. Tras el fallecimiento de Mohamed Abdelaziz, en un Congreso Extraordinario del Frente Polisario celebrado del 8 al 9 de julio de 2016, Brahim Gali fue nombrado nuevo presidente de la RASD y Secretario General del FP.

El Gobierno Nacional presenta al Parlamento su Plan de Acción Nacional y los correspondientes Planes de Acción Anual para su aprobación. En el caso de que el

Parlamento elegido para un periodo de tres años rechace el Plan de Acción del Gobierno, el Presidente solicitará al mismo su revisión. En el caso de que el plan revisado sea rechazado por la mayoría de los dos tercios del Parlamento, el Presidente de la República elegirá entre la formación de un nuevo Gobierno o la disolución del Parlamento.

Los campamentos son administrados con total autonomía por las autoridades de la R.A.S.D. y se estructuran en cinco grandes núcleos poblacionales denominados wilayas o provincias: Aaiun, Dajla, Auserd, Bojador y Smara, en recuerdo de las cinco grandes ciudades del Sahara Occidental. Para facilitar su administración cada wilaya se divide en 6 dairas<sup>3</sup> o municipios que a su vez son divididos en cuatro barrios. Las decisiones a nivel de la wilaya son tomadas por el **Consejo Popular de la wilaya** presidido por el/la gobernador/a y conformado por el/la gobernador/a adjunto, los/las delegados/as de los distintos ministerios o directores regionales, los/las alcaldes/as de las daira y el/la representante del F.P. de cada daira. El Consejo Popular de la wilaya se reúne semanalmente. Para tratar problemas específicos se crean **comisiones de trabajo ad hoc** conformadas por el gobernador, los/las alcaldes/as y el/la o los/las directores/as regionales concernidos. El/la directora/a regional de transporte cumple con la función de enlace entre la gobernación de la wilaya y el Ministerio de transporte, y vela por el cumplimiento del programa del ministerio a nivel de la wilaya y daira. Las decisiones a nivel de la daira son tomadas por el **Consejo Popular de la Daira**, presidido por el/la alcalde/sa y conformado por el/la alcalde/sa adjunto/a, los/las presidentes/as de los barrios y los/las presidentes/as de todos los comités.

Las wilayas están separadas entre sí por varias decenas de kilómetros y en cada una de ellas se dispone de los servicios imprescindibles para la atención alimenticia, sanitaria, escolar básica y administrativa. Sin embargo, algunos de los servicios más importantes como son el Hospital Nacional, algunas escuelas, los pozos de agua, etc., están situados en puntos aislados y más o menos equidistantes de todos los campamentos, a excepción del campamento de Dajla, que está más alejado del resto (200 km) y que por ello tiene suministros básicos propios. También existen algunos núcleos más pequeños, como Rabuni, centro neurálgico y administrativo, donde se sitúan los ministerios y la policía.

Estos altos niveles de autogestión y el control de facto que el Frente POLISARIO ejerce sobre esta parte del territorio argelino en el que se han construido los campamentos distinguen la situación saharauí de la mayoría de los campamentos de población refugiada en el resto del mundo, dirigidos y controlados por organizaciones internacionales como el ACNUR.

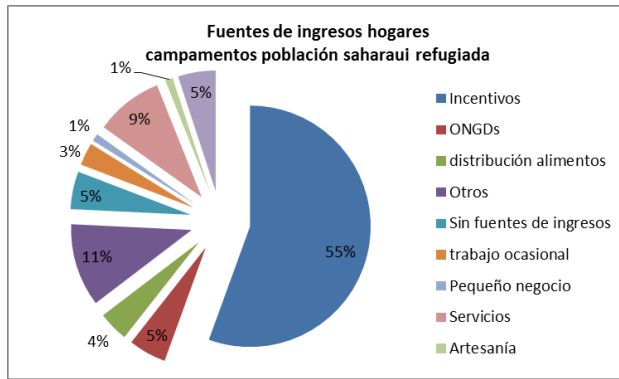
### Contexto socio-económico

Bajo las condiciones medio ambientales y económicas de los campamentos después de 43 años de refugio observamos entre la población saharauí refugiada una alta dependencia de la asistencia humanitaria, ya que resulta extremadamente difícil que sea autosuficiente. Ello a pesar de contar, desde los inicios del asentamiento, con un sistema de organización social cimentado en la comunidad en el que las mujeres jugaron (y continúan jugando) un papel fundamental.

La situación de total dependencia, sin embargo, no ha impedido que la mayoría de los hogares que viven en los campamentos hayan sabido complementar de una u otra manera la ayuda humanitaria recibida. El siguiente gráfico muestra los resultados de la encuesta de 75 hogares realizada en 2016 por el PAM y ACNUR. Hay 41 de 75 hogares que reportaron que su principal fuente de ingresos provenía de alguna forma de empleo, un trabajo regular con las ONGD o en el sector público.

---

<sup>3</sup> Administrativamente la wilaya Bojador se divide en 3 daira y la wilaya Dajla se divide en 7 daira.



La prestación de servicios refiere a las pequeñas empresas privadas tales como peluquería, limpieza, lavandería, sastrería, etc. Estas pequeñas empresas son muy dependientes del poder adquisitivo de los hogares saharauí que viven en los campamentos y por lo tanto, su viabilidad económica es frágil. Después de las inundaciones, la demanda de ladrillos fue más alta y mejor pagada que lo habitual, en particular en el campamento de Dajla. Esta actividad, como mano de obra ocasional, es una fuente complementaria

de ingresos que sigue siendo precaria, con una demanda fluctuante en el tiempo. Los familiares jóvenes que han podido estudiar en el extranjero, los que han conseguido beca, o los que han podido irse mediante alguna invitación, intentan encontrar un trabajo y regularizar su situación para poder enviar dinero. Así, algunos hogares informaron de que reciben remesas enviadas por personas de la familia que trabajan en el extranjero (5%). Llama la atención que en el estudio conjunto realizado por PAM y ACNUR en 2013, el 12% de los hogares encuestados informaron de la venta de ganado como fuente de ingresos.

El gasto mensual promedio de las familias más pobres es de 55 euros, mientras este valor asciende a 360 euros para las familias más acomodadas.

Se podría considerar como fuente de ingresos el programa de “vacaciones en paz” que ofrece a los niños y niñas saharauí con edades de entre 8 y 12 años pasar los meses de julio y agosto con familias españolas. Estos niños y niñas pasan durante varios años los veranos con la misma familia y se van estableciendo vínculos. Cuando vuelven a los campamentos los niños y las niñas llevan regalos y dinero a sus familias. Si una familia saharauí tiene varios hijos fuera se multiplican estas posibilidades. Hasta el año 2010 unos 10.000 niños y niñas participaron anualmente en este programa. Mientras que en 2016 este número se ha reducido a 4.570<sup>4</sup> debido al impacto de la crisis en la economía de las familias españolas, en 2017 con 4.793<sup>5</sup> participantes se ha notado una ligera mejora. A su vez, muchas de las familias que acogen a estos niños y niñas viajan a visitarles a los campamentos (en Navidad y Semana Santa). Aunque resulta muy difícil cuantificar la ayuda que reciben las familias saharauí por esta vía, se puede observar que las familias más vulnerables carecen de esta ‘fuente de ingresos’.

Algunas familias utilizan las remesas o los ingresos obtenidos a través del programa “vacaciones en paz” para empezar un pequeño comercio, principalmente de venta de textil, alimentos y de piezas de electrónica y de mecánica. Encontramos también pequeñas empresas de construcción y de fabricación de bloques de adobe, y pequeños talleres mecánicos. Los restaurantes son negocios que en las wilayas no son muy frecuentados. Tienen más éxito en Rabuni porque es el centro administrativo, por lo que los precios además son más interesantes. Finalmente, el transporte mediante taxis es fundamental en los campamentos. Generalmente los servicios y el comercio se pagan con dinero, en euros o dinares. Sin embargo, cuando no se puede pagar, se toman objetos del deudor, incluso aunque no sirvan, asegurando al menos algún cobro.

<sup>4</sup> 'Autorizada la residencia temporal de menores saharauí del programa 'Vacaciones en paz 2016' - Gobierno de España (10/06/2016).

<sup>5</sup> 'Autorizada la residencia temporal de menores saharauí del programa 'Vacaciones en paz 2017' - Gobierno de España (02/06/2017).



## Antecedentes

El papel de la cooperación internacional es esencial, tanto para el acceso a recursos como para el desarrollo de capacidades. Hasta 1986, la cooperación provenía principalmente de países aliados como Argelia y Cuba y se centraba principalmente en la satisfacción de las necesidades básicas de la población, tales como alimentación o asistencia sanitaria. En estas circunstancias, la existencia de vehículos públicos era muy escasa y se limitaba a algunas ambulancias para el traslado de personas enfermas y vehículos de segunda mano para el reparto de las ayudas provenientes de las pequeñas caravanas de solidaridad que se organizaban.

A partir de 1986, se inicia la intervención de las agencias internacionales - tales como el PAM y el ACNUR - y algunas ONGD. Es en este contexto cuando cobra más fuerza y relevancia la organización interna de los campamentos y donde se inician los primeros esfuerzos de las autoridades saharauis por mantener una flota de vehículos públicos.

A partir de los años 90 desde Europa, y principalmente desde el Estado Español, se produce un incremento significativo de las ayudas –tanto públicas como privadas- destinadas a la población saharauí refugiada. Se generaliza la organización de caravanas de solidaridad y se inician los primeros proyectos de apoyo al sistema de transporte público, conscientes de la importancia de este sector para el mantenimiento de la vida en los campamentos. Desde entonces, el desarrollo del sistema de transporte público saharauí está estrechamente ligado a la evolución de la cooperación vasca para el desarrollo y también al desarrollo de las iniciativas de cooperación de la Asociación de Amigos y Amigas de la RASD de Álava

A finales de 2002, en colaboración con José Antonio Arderius, el responsable técnico de transporte para la Asociación, HEGOA realizó un diagnóstico de los problemas centrales que aquejan al sistema de transporte y las consecuencias que se derivan de ellos. Partiendo de este diagnóstico se formuló una propuesta de intervención para dar respuesta a los múltiples problemas identificados de acuerdo a las cuatro áreas de análisis:

- 1) Renovación de la flota de vehículos
- 2) Mantenimiento y reparación
- 3) Capacitación de equipo técnico
- 4) Logística y motivación del personal local

Asimismo, en noviembre de 2005 y con apoyo de la AECID, Sergio Ferrero Febrel, con la colaboración de J.A. Arderius, elaboró el informe *“Seguridad alimentaria y logística en los campamentos de refugiados saharauis: Diagnóstico de situación y propuestas para un mejor funcionamiento”*. El informe pone de manifiesto las sinergias entre el transporte y la seguridad alimentaria.

En el marco de una evaluación a los proyectos de la entidad solicitante realizada por ICG - Internacional de Cooperación y Gestión respecto a los proyectos ejecutados con el apoyo del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2007), se indica la necesidad de la ayuda alimentaria como elemento clave para la supervivencia del Pueblo Saharauí y continúa señalando que *“los principales donantes han realizado importantes esfuerzos para reforzar las capacidades locales, los medios y la formación del personal y los recursos. (...)”*, todo ello muy vinculado e interdependiente del sistema de transportes puesto en marcha en los campamentos, y continúa *“(...) parece conveniente seguir apostando por el refuerzo de estas organizaciones”*.

A partir de este diagnóstico la Asociación inicia un programa de mejora del sistema de transporte público en los campamentos de población refugiada saharauí a medio-largo plazo

financiado principalmente por el Gobierno Vasco, Euskal Fondoa y la Diputación Foral de Bizkaia.

Para el mantenimiento y la reparación de los vehículos del parque móvil público a finales de 2014 se contaba con 1 estación de mantenimiento, 1 taller mecánica de vehículos ligeros y 1 taller de soldadura en Mejidi, y un complejo en Gazuani conformado por 1 estación de mantenimiento, 1 taller mecánica de vehículos pesados, 1 taller de reparación de conjuntos de inyección mecánica. A finales de 2014 se puso en funcionamiento el taller regional de Auserd financiado por Euskal Fondoa y de la Diputación Foral de Bizkaia.

A mediados de 2014 se puso en marcha un taller de vehículos de gestión electrónica en el complejo de Gazuani. Desgraciadamente, un par de días después de su puesta en marcha, el sábado 28 de junio de 2014 este taller de inyección nuevo junto con la estación de mantenimiento y el taller mecánico de camiones anexos se vieron afectados por un incendio de gran envergadura. Tras la evaluación de los daños y la elaboración de un plan de reconstrucción, a finales del 2014 tanto Euskal Fondoa como la Agencia Vasca de Cooperación para el Desarrollo, aprobaron una modificación presupuestaria de los proyectos por entonces en ejecución que nos permitió levantar la infraestructura del complejo de Gazuani y equipar de nuevo el taller mecánico y mantenimiento. En 2017, con fondos de Euskal Fondoa pudimos equipar de nuevo el taller de vehículos de gestión electrónica.

Además de las infraestructuras mencionadas, la MLRS dispone de un taller financiado por la AECID para el mantenimiento y la reparación de sus vehículos. Asimismo, ACNUR dispone de un taller gestionado por la organización francesa 'Triangle Internacional' para el mantenimiento de sus camiones cisternas para el abastecimiento de agua.

Hace unos dos años por razones de salud José Antonio Arderius ya no pudo seguir con su colaboración voluntaria con la Asociación. En la actualidad un equipo de varios voluntarios junto con el técnico de proyecto asume las actividades realizadas durante muchos años por el Sr. Arderius (la logística de las caravanas, la construcción de los talleres, la formación del personal mecánico,...). .

Además de con las autoridades saharauis, la Asociación de Amigas y Amigos de la RASD de Álava trabaja en estrecha colaboración con la MLRS y otras entidades locales, como la Unión Nacional de Mujeres Saharauis (UNMS) o la Unión de Jóvenes Saharauis (UJSARIO), interlocutoras legítimas del Pueblo Saharaui. A modo meramente orientativo se indican algunos de los proyectos realizados con fondos de Euskal Fondoa/Diputación Foral de Bizkaia en el ámbito del transporte durante estos últimos años:

- Apoyo a la infraestructura de transporte en los campamentos de población refugiada saharai, construcción de un taller mecánico de vehículos pesados – año 2010. Euskal Fondoa y Diputación Foral de Bizkaia – 319.020,67 € (año 2011).
- Taller mecánico auxiliar Auserd – año 2013. Euskal Fondoa y Diputación Foral de Bizkaia – 165.100 €
- Apoyo a la infraestructura de transporte – año 2014. Euskal Fondoa y Diputación Foral de Bizkaia – € 233.219,09 €
- Fungibles y repuestos para el taller de Gazuani – año 2015. Euskal Fondoa y Diputación Foral de Bizkaia – 232.592,26 €
- Apoyo a la infraestructura de transporte en los campamentos de población refugiada saharai – taller de vehículos de gestión electrónica – año 2016 – 232.447,74 €
- Ampliar la infraestructura de transporte público con una gasolinera en Buer Tiguissit y Mheirz, y dotar el taller de Gazuani de fungibles y recambios - año 2017 – 247.331,63 €

- Apoyo a la infraestructura de transporte – renovación y mantenimiento de la flota de camiones cisternas de agua - año 2018 – 190.000 €

## Justificación

Las necesidades humanitarias para 2017 se evaluaron en 74,70 millones USD. Las necesidades de asistencia alimentaria y nutricional representan el 34% del monto total. Por otro lado la ayuda humanitaria para este mismo año 2017 ascendió a unos 20,2 millones USD (el 25% tiene como origen la cooperación centralizada y descentralizada española). No sin razón, en su informe sobre la situación relativa al Sáhara Occidental, el Secretario General de Naciones Unidas observa *‘con gran preocupación la falta crónica de financiación para el programa de refugiados y el deterioro de la situación humanitaria, que es especialmente precaria habida cuenta de que la financiación está disminuyendo pero las necesidades son cada vez mayores. En general, en 2016 apenas se financiaron la mitad de los recursos humanitarios proporcionados por los organismos pertinentes. Se prevé que la suma necesaria para cubrir las necesidades humanitarias aumente a unos 75 millones de dólares aproximadamente en 2017. Por consiguiente, exhorto a la comunidad internacional a que aumente la financiación de este programa humanitario vital y hago un llamamiento a nuevos donantes para que apoyen la prestación de asistencia vital’*. (Informe del Secretario General sobre la situación relativa al Sáhara Occidental - S/2017/307 del 10 de abril de 2017). Un año más tarde, el Secretario General señalaba: *“La comunidad humanitaria lanzó un llamamiento de fondos por un importe total de 137,6 millones de USD para el período 2016/2017, de la cual solo el 47% ha sido financiada”* (Anexo: Report of the Secretary-General on the situation concerning Western Sahara - 29 March 2018). En el mismo informe señala que *‘Las consecuencias de la financiación insuficiente para la asistencia humanitaria que salva vidas y el programa regular para los refugiados son claramente visibles. Por ejemplo, el ACNUR podría proporcionar un promedio de solo 18 litros de agua potable por persona por día, que está por debajo del nivel mínimo de 20 litros.*

En gran medida, la distribución de los productos de primera necesidad está muy condicionada por el sistema de transporte existente, que se ve afectado por los recortes de ayuda al Desarrollo de estos últimos años. Muchas asociaciones ya no disponen de las subvenciones necesarias para comprar y enviar vehículos nuevos ni de segunda mano, de modo que envían los equipos y materiales o la ayuda humanitaria en remolques sin cabeza tractora o contenedores. Como consecuencia, la presión de trabajo sobre las cabezas tractoras existentes en los campamentos va en aumento, lo que no es soportable con una flota de vehículos ya viejos. Inevitablemente, la conjunción de estos dos factores, edad del parque móvil y aumento del kilometraje, ha aumentado el número de averías de los vehículos. Otro factor que da lugar a un mayor número de averías es el no disponer de un stock adecuado de filtros de aire, de aceite y de gasoil. La falta de fungibles hace que no siempre se puedan respetar los períodos de mantenimiento establecidos, lo que, bajo las duras condiciones de trabajo en los campamentos, acorta considerablemente la vida útil de los vehículos, da lugar a averías costosas de reparar o causa su pérdida total. Así pues, se produce un número cada vez mayor de averías menores que requieren del recambio adecuado o bien ser trasladados al desguace, con todos los efectos que tiene esto sobre la distribución de la ayuda humanitaria.

La propuesta presentada contempla sumar a la flota de camiones vinculados a la función pública un camión de segunda mano utilizado para el transporte de los fungibles y repuestos presupuestados en el proyecto, de Vitoria-Gasteiz a los campamentos de la población saharai refugiada en Tinduf.

En el marco de proyecto presentado se prevé dotar los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte de los fungibles y recambios necesarios (filtros, aceite, ruedas, etc.) para el mantenimiento y la reparación de vehículos pesados y ligeros adscritos a la función pública.

Estos últimos años, en los campamentos se da un contexto de disminución de la motivación por lo comunitario y búsqueda de salidas individuales. En este contexto, el gobierno saharauí se ha visto en la obligación de incentivar económicamente a su personal. La falta de atención a las pautas que marca el Ministerio de Cooperación respecto a la tabla salarial genera diferencias considerables entre personal adscrito a la función pública que cobra sus incentivos directamente de las organizaciones responsables de los proyectos y el personal que depende directamente de la administración saharauí por lo que los mecánicos y demás personal de mantenimiento formado dejan de trabajar para el Gobierno saharauí y van a trabajar a talleres privados. Además de los incentivos básicos pagados por el gobierno de la RASD el proyecto propuesto contempla incentivos de productividad que se pagarán a través del Ministerio de Cooperación de la RASD en función de los resultados obtenidos (puntualidad, ausencias no justificadas, limpieza, etc.)

En el contexto de políticas medioambientales europeas de reducción de la contaminación, paulatinamente todos los vehículos ligeros y camiones fabricados desde 1992 son equipados con un sistema de inyección de combustible, primero mecánico y posteriormente electrónico. En consecuencia, ya hace unos años que todos los vehículos, tanto nuevos como de segunda mano que se envían a los campamentos son de gestión electrónica. El taller de vehículos de gestión electrónica permite arreglar las averías electrónicas en los campamentos sin tener que enviar los componentes rotos a Vitoria-Gasteiz para su arreglo. De este modo los camiones averiados pueden reanudar con mayor celeridad los servicios que prestan.



## 5. Objetivos, resultados y actividades

---

### Objetivos del proyecto

#### Objetivo General

Ampliar la autonomía del sistema de transporte saharauí necesario para la cobertura de necesidades básicas de la población refugiada en los campamentos de Tinduf.

#### Objetivo Específico

Apoyar el mantenimiento y las reparaciones de los vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública en los campamentos de población refugiada saharauí en Tinduf.

#### Indicadores del grado de consecución del objetivo específico:

- I.O.E.1 El personal de los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte mantiene y repara los vehículos pesados adscritos a la función pública.
- I.O.E.2 El personal de los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte mantiene y repara los vehículos ligeros adscritos a la función pública

#### Fuentes de verificación de los indicadores

- Historial que recoge la fecha de entrada y salida en los talleres de Gazuani, Auserd y en los del Ministerio de Transporte de los vehículos pesados y ligeros para los que han recibido recambios y fungibles, señalando las operaciones de mantenimiento y reparaciones efectuadas.
- Material fotográfico.

#### Hipótesis

- El Ministerio de Transporte y demás ministerios de la RASD envían los camiones adscritos a la función pública para su reparación y mantenimiento a los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte.
- El Ministerio de Transporte y demás ministerios de la RASD y la UNMS envían los vehículos ligeros adscritos a la función pública para su reparación y mantenimiento a los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte.
- Después de su formación en Vitoria-Gasteiz el mecánico saharauí vuelve a los campamentos para trabajar en el taller de vehículos de gestión electrónica

#### Resultados concretos esperados

##### Resultado 1:

Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen de los fungibles y recambios necesarios para efectuar el mantenimiento y las reparaciones tanto mecánicas como electrónicas de camiones y vehículos ligeros adscritos a la función pública y la UNMS.

##### Resultado 2:

Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen del herramental y de la maquinaria necesarias para poder efectuar el mantenimiento y las reparaciones de camiones y vehículos ligeros.

### **Resultado 3:**

La reparación de las averías electrónicas es efectuada por personal saharai profesional en el taller de vehículos de gestión electrónica de Gazauni.

## **Indicadores del grado de consecución de los resultados**

### **Indicadores Resultado 1**

- I.1.1 A los 5 meses de ejecución del proyecto el taller de Gazuani y los talleres del Ministerio de Transporte disponen de los recambios necesarios para reparar las averías mecánicas de aquellos vehículos adscritos a la función pública señalados por el Ministerio de Cooperación.
- I.1.2 A los 5 meses de ejecución del proyecto los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen de los fungibles necesarios para efectuar el mantenimiento de los vehículos adscritos a la función pública señalados por el Ministerio de Cooperación.
- I.1.3 A los 5 meses de ejecución del proyecto el taller de motores de gestión electrónica de Gazuani dispone de los recambios necesarios para reparar las averías electrónicas reparables de los vehículos adscritos a la función pública señalados por el Ministerio de Cooperación.

### **Fuentes de Verificación Resultado 1**

- Certificado de entrega
- Facturas de compra
- Material fotográfico
- Inventario anual de los recambios y fungibles

### **Hipótesis Resultado 1**

- Se sigue organizando la caravana de febrero
- La caravana de febrero no sufre grandes cambios de fecha
- El Ministerio de Transporte recoge la información necesaria
- El ministerio de Cooperación envía a la Asociación la relación de recambios y repuestos elaborada por el Ministerio de Transporte.
- El presupuesto aprobado por Euskal Fondoa y la Diputación Foral de Bizkaia permite comprar los recambios y fungibles recogidos en la relación elaborada por el Ministerio de Transporte.

### **Indicadores Resultado 2**

- I.2.1. El herramental y la maquinaria del taller de Gazuani rotas por el uso, necesarios para efectuar las reparaciones mecánicas y electrónicas de camiones y vehículos ligeros son sustituidos
- I.2.2. El herramental y la maquinaria de los talleres de Gazauni y Auserd rotos por el uso, necesarios para efectuar el mantenimiento de camiones y vehículos ligeros son sustituidos.

I.2.3. El herramental y la maquinaria de los talleres del Ministerio de Transporte rotos por el uso, necesarios para efectuar el mantenimiento y las reparaciones mecánicas de camiones y vehículos ligeros son sustituidos

### **Fuentes de Verificación Resultado 2**

- Certificado de entrega del herramental y de la maquinaria
- Inventario físico anual del herramental y de la maquinaria
- Facturas de compra del herramental y de la maquinaria
- Material fotográfico del herramental y de la maquinaria

### **Hipótesis Resultado 2**

- Se sigue organizando la caravana de febrero
- La caravana de febrero no sufre grandes cambios de fecha
- El Ministerio de Transporte elabora la relación del herramental y de la maquinaria rotas por uso de los talleres de Gazauni, Ausserd y de los del Ministerio de Transporte.
- El ministerio de Cooperación envía a la Asociación la relación del herramental y de la maquinaria rotas elaborada por el Ministerio de Transporte.
- El presupuesto aprobado por Euskal Fondoa y la Diputación Foral de Bizkaia permite sustituir el herramental y la maquinaria rotas por uso de los talleres del Ministerio de Transporte.

### **Indicadores resultado 3**

- I.3.1 A los 5 meses de ejecución del proyecto un mecánico saharai, responsable del taller de motores de gestión electrónica, ha participado en una capacitación práctica en la utilización de los equipos de diagnóstico de averías electrónicas y de los equipos de calibración de inyectores y bombas de inyección electrónica de 2 meses en un taller de inyección electrónica en Vitoria-Gasteiz.
- I.3.2 A los 6 meses de ejecución del proyecto, 2 mecánicos saharauis reciben una capacitación en el manejo básico del conjunto de equipos de comprobación y reparación de los componentes de los sistemas electrónicos impartida por parte del mecánico saharai formado, acompañado por el técnico del taller de inyección electrónica de Vitoria-Gasteiz.
- I.3.3 A los 9 meses de ejecución del proyecto, con la revisión del funcionamiento de los bancos de prueba los 2 mecánicos saharauis participan en un curso de reciclaje en el manejo del conjunto de equipos de comprobación y reparación de los componentes de los sistemas electrónicos impartido por el mecánico saharai formado, acompañado por el técnico del taller de inyección electrónica de Vitoria-Gasteiz.

### **Fuentes de Verificación Resultado 3**

- Historial de las reparaciones electrónicas realizadas
- Material fotográfico

### **Hipótesis Resultado 3**

- Las condiciones laborales y familiares le permiten al mecánico voluntario de la Asociación viajar a los campamentos

- Las condiciones en campamentos le permiten al mecánico voluntario de la Asociación viajar a los campamentos
- Las autoridades argelinas siguen tramitando los visados necesarios
- Las autoridades españolas tramitan el visado del mecánico saharauí
- El mecánico saharauí seleccionado para la formación en Vitoria-Gasteiz tiene suficientes conocimientos básicos electro-mecánicos

## Actividades planteadas para la consecución de los Resultados:

**Para la consecución de los resultados 1** *“Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen de los fungibles y recambios necesarios para efectuar el mantenimiento y las reparaciones tanto mecánicas como electrónicas de camiones y vehículos ligeros adscritos a la función pública y la UNMS”, se ejecutarán las siguientes actividades:*

### **A.1.1 Identificar los recambios y fungibles**

La Asociación envía al Ministerio de Cooperación, como institución responsable de todos los proyectos que se implementan en los campamentos, la lista de los vehículos pesados y ligeros que la Asociación ha enviado durante estos últimos diez años con la petición de que el Ministerio de Transporte indique cuáles de los vehículos recogidos en la lista todavía son operativos y cuáles han sido retirados.

El Ministerio de Transporte elabora una relación de los vehículos pesados y ligeros operativos adscritos a la función pública. Además de la marca, el modelo, la matrícula y el número bastidor la relación recoge por cada vehículo el estado general, las eventuales averías y el número de kilómetros que recorre anualmente.

El Ministerio de Transporte establece la prioridad de los vehículos averiados que tienen que ser atendidos y los recambios necesarios. En función de los kilómetros recorridos, el mecánico voluntario de la Asociación calcula los fungibles necesarios para realizar el mantenimiento (principalmente aceite de motor, valvulina, grasa, filtros de aire, de aceite y de gasoil y ruedas). Finalmente, el Ministerio de Transporte señala por cada vehículo el taller dónde se realizará la reparación de la avería y donde se efectuará el mantenimiento.

Además, se identificarán los recambios y fungibles necesarios para la reparación y mantenimiento de los vehículos de la UNMS en virtud del convenio firmado por el taller de Gazuani y la UNMS.

El Ministerio de Cooperación como ente coordinador envía la relación de vehículos con toda la información a la Asociación.

### **A.1.2 Comprar los recambios y fungibles**

Debido a la imposibilidad de lograr algunos de estos recambios y fungibles en el mercado de Tinduf y teniendo en cuenta la relación precio/calidad, se comprarán a las empresas que en el marco de los proyectos ya ejecutados nos han suministrado la mayoría de los recambios y repuestos.

En función del presupuesto aprobado el responsable del proyecto junto con un mecánico voluntario de la Asociación compra los recambios según la prioridad establecida por el Ministerio de Cooperación y los fungibles en función de los kilómetros recorridos por los vehículos.

El responsable de la Asociación del proyecto comunica por correo electrónico al Ministerio de Cooperación los recambios y fungibles comprados y el taller de destino.

### **A.1.3 Transportar los recambios y fungibles a los campamentos**

Se necesita 1 trailer para trasladar los recambios y fungibles de Vitoria-Gasteiz a los campamentos en Tinduf. Se contactarán 3 concesionarios para que nos preparen una oferta. Se adjudicará la compra al concesionario que ha presentado la mejor oferta precio/calidad. Además de precio/calidad un factor importante a tener en cuenta es el plazo de entrega.

Los recambios y fungibles son empaquetados con una indicación clara del taller de destino. En la lista de carga se señala por cada caja cargada en el remolque el número de caja, su contenido y el taller de destino.

Con el apoyo de chóferes de la Asociación “Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe”, se traslada el tráiler por carretera al puerto de Alicante. Tras cumplimentar los trámites aduaneros y con el apoyo de la Delegación Saharaui para España, se embarca el vehículo con destino el puerto argelino de Oran donde llega el día siguiente. La MLRS se encarga del desembarque y posterior traslado de Oran a los campamentos.

#### **A.1.4 Distribuir los recambios y fungibles**

A la llegada de la caravana el Ministerio de Cooperación se encarga de la distribución de los recambios y fungibles entre los distintos talleres según la lista de carga elaborada por el técnico responsable del proyecto de la Asociación.

Por cada entrega el correspondiente taller firma un certificado recepción. Finalmente, el Ministerio de Cooperación envía los certificados originales al responsable del proyecto de la Asociación.

En la medida posible alguien de la Asociación dará seguimiento de manera presencial a la descarga y distribución de los recambios y fungibles en los campamentos.

#### **A.1.5 Reparar y mantener los vehículos**

Los vehículos son atendidos en el taller indicado por el Ministerio de Transporte (ver A.1.1) y a donde se ha enviado los recambios y fungibles necesarios para efectuar las correspondientes operaciones.

El Ministerio de Cooperación enviará el historial de cada uno de los talleres que permite dar un seguimiento pormenorizado al uso de los fungibles y recambios recibidos por parte de la asociación. Este historial recoge la fecha de entrada y salida de los vehículos pesados y ligeros para los que el taller ha recibido recambios y fungibles, señalando las operaciones de mantenimiento y reparaciones efectuadas.

En el marco de un viaje de seguimiento el técnico de proyectos o el mecánico voluntario de la Asociación inventariará las existencias de los recambios y fungibles enviados.

**Para la consecución del resultado 2 “Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen del herramental y de la maquinaria necesarios para poder efectuar el mantenimiento y las reparaciones de camiones y vehículos ligeros”, se ejecutarán las siguientes actividades:**

#### **A.2.1 Identificar el herramental y la maquinaria**

El Ministerio de Transporte elabora una relación pormenorizada por cada taller del herramental y de la maquinaria rotas por uso. Por cada máquina o herramienta se señala la marca, el modelo y el número de referencia.

El taller guarda para su verificación el herramienta y la maquina rota para la que se ha solicitado su sustitución hasta la llegada del técnico del proyecto o del mecánico voluntario de la Asociación.

El Ministerio de Cooperación como ente coordinador envía la relación de los materiales que se han roto con toda la información a la Asociación.

#### **A.2.2 Comprar el herramental y la maquinaria**

Debido a la imposibilidad de lograr estas herramientas y máquinas en el mercado de Tinduf se comprarán a las empresas que en el marco de los proyectos ya ejecutados nos han suministrado estos materiales. En función del presupuesto aprobado el responsable del proyecto compra los materiales dando prioridad a los de los talleres de Gazuani por ser el único taller con capacidad de reparación de averías electrónicas en los campamentos.

El responsable de la Asociación del proyecto comunica por correo electrónico al Ministerio de Cooperación los recambios y fungibles comprados y el taller de destino.

#### **A.2.3 Transportar el herramental y la maquinaria**

El herramental y la maquinaria se enviarán en el tráiler que traslada también los recambios y fungibles (ver A.1.3).

#### **A.2.4 Distribuir el herramental y la maquinaria**

A la llegada de la caravana el Ministerio de Cooperación se encarga de la distribución del herramental y de la maquinaria enviada. Por cada entrega el correspondiente taller firma un certificado recepción que es enviado por el Ministerio de Cooperación al responsable del proyecto de la Asociación.

En la medida posible alguien de la Asociación dará seguimiento de manera presencial a la descarga y distribución de las herramientas y máquinas enviadas.

**Para la consecución del Resultado 3 “El mantenimiento y la reparación de los inyectores y las bombas de inyección son efectuados por personal saharauí profesional” se ejecutarán las siguientes actividades:**

#### **A.3.1 Seleccionar al personal del taller de motores de gestión electrónica**

El director del taller de Gazuani aconsejado por el responsable de la Asociación del proyecto y el mecánico voluntario de la Asociación que ha instalado y puesto en marcha los bancos de comprobación, selecciona el mecánico que asumirá la responsabilidad del taller de motores de gestión electrónica. La selección de la persona del taller de motores de gestión electrónica que se formará en Vitoria-Gasteiz corresponde al director de Gazuani.

#### **A.3.2. Capacitar al responsable del taller de motores de gestión electrónica**

El mecánico voluntario de la Asociación es un técnico especializado de BOSCH que ha instalado y puesto en marcha los bancos de comprobación **de Gazuani y** gestiona un taller de motores de gestión electrónica en Vitoria-Gasteiz. Además de seleccionar, instalar, poner en marcha y revisar el funcionamiento de los bancos, está dispuesto a capacitar en su propio taller al mecánico saharauí que asumirá la responsabilidad del taller en los campamentos. Siempre y cuando tenga los pre-conocimientos requeridos, se estima que esta formación práctica durará unos 2 meses. Al final de estos 2 meses el mecánico saharauí formado tiene que dominar todas las fases desde identificación de la avería, el desmontaje y montaje de bombas e inyectores a la reparación y calibración de los inyectores y bombas de inyección.

La formación se iniciaría en marzo y terminaría a finales de abril. Antes de viajar a Euskadi el responsable del taller de motores de gestión electrónica firmará un documento en el que se

compromete a 1) volver a los campamentos después del período de 2 meses de capacitación 2) a trabajar como responsable del taller de motores de gestión electrónica y 3) a formar los 2 mecánicos auxiliares del taller.

### **A.3.3 Capacitar al personal técnico**

Las prácticas son impartidas por el técnico Ignacio Sáenz Vergara voluntario de la Asociación, durante su estancia en los campamentos.

Durante su viaje a los campamentos antes del verano el técnico voluntario de la Asociación imparte una primera serie de capacitaciones prácticas en el manejo del conjunto de los equipos de diagnóstico, reparación y calibración de inyectores y bombas de inyección electrónica, que tienen como objetivo refrescar los conocimientos del responsable del taller de gestión electrónica.

A su vez, el responsable del taller de gestión electrónica junto con el técnico voluntario de la Asociación impartirán una segunda serie de capacitaciones cuando este último viaje a los campamentos después del verano. Durante estas capacitaciones, los mecánicos que atienden el taller pueden plantearle las dudas y los problemas surgidos durante el período transcurrido entre la primera visita y esta segunda.

Durante sendos viajes el mecánico voluntario de la Asociación revisa el buen funcionamiento de los equipos instalados.

## **6. Ejecución del proyecto**

---

### **Localización exacta**

Anexar mapas de la zona y, si procede, indicaciones sobre las vías de comunicación y medios de transporte.

El taller de motores de gestión electrónica se encuentra en el complejo de Gazuani, en los campamentos de población refugiada saharauí en Tinduf (Argelia). Los demás talleres del Ministerio de Transporte se encuentran también en Rabuni, el centro administrativo de los campamentos. El taller auxiliar se encuentra en la wilaya de Ausserd.

La formación del responsable del taller de gestión electrónica se impartirá en Vitoria-Gasteiz.

La formación de los mecánicos auxiliares del taller de gestión electrónica se impartirá en el propio taller de motores de gestión electrónica de Gazuani.

### **Plan de ejecución<sup>6</sup>**

Descripción de las actividades, organización y responsabilidades de la ejecución, convenios a suscribir, personal o empresas a contratar, adquisición de equipo necesario.

Incluir hipótesis de riesgo para su implementación (sociales, climatológicas, políticas, económicas...) y posibles alternativas de actuación

---

<sup>6</sup>

En anexo Nº 1: Procedimientos para licitación de obras, servicios y adquisición de suministros.



La adquisición de los fungibles y recambios necesarios para el mantenimiento y la reparación de los camiones y vehículos ligeros se realizará a través de las empresas que vienen suministrando material a los campamentos en el marco de otros proyectos de la Asociación.

Para guardar los remolques y las cabezas tractoras contamos con la colaboración del parque móvil de la Diputación Foral de Álava.

Para trasladar los vehículos seguimos contando con el apoyo de los chóferes de la Asociación “Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe”.

Con respecto a los aspectos técnicos contamos con la colaboración del técnico voluntario de la Asociación que tiene una amplia experiencia laboral en el sector.

Antes de viajar a Vitoria-Gasteiz, en el marco de su formación el responsable del taller de motores de gestión firmará un compromiso con las autoridades saharauis de volver y prestar sus servicios en el taller de Gazuani bajo las condiciones laborales (incentivos, etc.) vigentes.

### **Población beneficiaria**

Mencionar el número de beneficiarios<sup>7</sup> directos e indirectos explicando en qué se benefician en concreto cada uno de los segmentos beneficiados (de forma breve) y desagregando los datos por género.

El proyecto va dirigido a fortalecer el servicio de transporte público de la RASD, del que se beneficia el conjunto de la población residente en los campamentos. Más allá de los incentivos y formaciones a los técnicos que trabajan en los talleres de Gazuani y Auserd, dependientes del Ministerio de Transporte, la flota de vehículos tiene una utilidad pública y se emplea para la circulación de bienes, mercancías y personas.

Según un informe del ACNUR realizado en marzo de 2018, la población residente en los campamentos se compone de 173.600 personas. El siguiente cuadro sintetiza la composición por grupos de edad (mayores/menores), sexo y wilaya de pertenencia:

<b>Wilaya</b>	<b>% menores 18 (ambos sexos)</b>	<b>% mujeres mayores de 18</b>	<b>% varones mayores de 18</b>	<b>Población total</b>	<b>Total %</b>
<b>Smara</b>	40	29	30	50.700	29%
<b>El Aaiún</b>	38	31	32	50.500	29%
<b>Auserd</b>	33	33	34	36.400	21%
<b>Dajla</b>	35	31	34	19.500	11%
<b>Bojador</b>	41	27	32	16.500	10%
<b>Total campamentos</b>	38	30	32	173.600	

<sup>7</sup> Por beneficiarios directos se entienden aquellos que son actores o receptores focales bien sea de la modificación de hábitos de conducta o de la mejora de calidad de vida que genera el proyecto. Por beneficiarios indirectos se entienden aquellos que obtienen una mejora genérica en su calidad de vida como resultante de la ejecución del proyecto

Fuente: Acnur (2018). Sahrawi Refugees in Tindouf, Algeria: Total-in-Camp Population.

Por otro lado, los cursos de capacitación se van a impartir a los técnicos asignados al taller, quienes se van a formar específicamente para el manejo de los nuevos equipos, con apoyo constante del equipo técnico de la Asociación y del técnico de la casa BOSH.

### Cronograma (calendario) de ejecución

<b>Fecha de inicio prevista:</b>	01/12/2019
<b>Fecha prevista para la finalización</b>	30/11/2020

ACTIVIDADES	MESES											
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Resultado 1: Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen de los fungibles y recambios necesarios para efectuar el mantenimiento y las reparaciones tanto mecánicas como electrónicas de camiones y vehículos ligeros adscritos a la función pública.												
A.1.1 Identificar los recambios y fungibles	x	x										
A.1.2 Comprar los recambios y fungibles	x	x	X									
A.1.3 Transportar los recambios y fungibles a los campamentos			x	x	x							
A.1.4 Distribuir los recambios y fungibles						x						
A.1.5 Reparar y mantener los vehículos						x	x	x	x	x	X	x
Resultado 2: Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen del herramental y de la maquinaria necesarios para poder efectuar el mantenimiento y las reparaciones de camiones y vehículos ligeros												
A.2.1 Identificar el herramental y la maquinaria	x	x										
A.2.2 Comprar el herramental y la maquinaria	x	x	x									
A.2.3 Transportar el herramental y la maquinaria a los campamentos			x	x	x							
A.2.4 Distribuir el herramental y la maquinaria						x						
Resultado 3: La reparación de las averías electrónicas es efectuada por personal saharauí profesional en el taller de gestión electrónica de Gazauni.												
A.3.1 Seleccionar al personal del taller de motores de gestión electrónica		x	x	x	x							
A.3.2 Capacitar al responsable del taller de motores de gestión electrónica				x	x							
A.3.3 Capacitar al personal técnico						x				x	x	



**Matriz de planificación**

	<b>ENUNCIADO</b>	<b>INDICADORES OBJETIVAMENTE VERIFICABLES</b>	<b>FUENTES DE VERIFICACIÓN</b>	<b>HIPÓTESIS</b>
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Ampliar la autonomía del sistema de transporte saharauí necesario para la cobertura de necesidades básicas de la población refugiada en los campamentos de Tinduf			
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b>	Apoyar el mantenimiento y las reparaciones de los vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública en los campamentos de población refugiada saharauí en Tinduf	<p>I.O.E.1 El personal de los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte mantiene y repara los vehículos pesados adscritos a la función pública.</p> <p>I.O.E.2 El personal de los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte mantiene y repara los vehículos ligeros adscritos a la función pública</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Historial que recoge las entradas y salidas del taller, operaciones de mantenimiento y reparaciones efectuadas.</li> <li>- Material fotográfico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Ministerio de Transporte y demás ministerios de la RASD envían los camiones adscritos a la función pública para su reparación y mantenimiento a los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte.</li> <li>- El Ministerio de Transporte y demás ministerios de la RASD envían los vehículos ligeros adscritos a la función pública para su reparación y mantenimiento a los talleres de Gazuani, Auserd y de los del Ministerio de Transporte.</li> <li>- Después de su formación en Vitoria-Gasteiz el mecánico saharauí vuelve a los campamentos para trabajar en el taller de vehículos de gestión electrónica.</li> </ul>

<b>RESULTADOS</b>	<p>Resultado 1:</p> <p>Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen de los fungibles y recambios necesarios para efectuar el mantenimiento y las reparaciones tanto mecánicas como electrónicas de camiones y vehículos ligeros adscritos a la función pública.</p>	<p>I.1.1 A los 5 meses de ejecución del proyecto el taller de Gazuani y los talleres del Ministerio de Transporte disponen de los recambios necesarios para reparar las averías mecánicas de aquellos vehículos adscritos a la función pública señalados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>I.1.2 A los 5 meses de ejecución del proyecto los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen de los fungibles necesarios para efectuar el mantenimiento de los vehículos adscritos a la función pública señalados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>I.1.3 A los 5 meses de ejecución del proyecto el taller de motores de gestión electrónica de Gazuani dispone de los recambios necesarios para reparar las averías electrónicas reparables de los vehículos adscritos a la función pública señalados por el Ministerio de Transporte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Certificado de entrega</li> <li>- Facturas de compra</li> <li>- Material fotográfico</li> <li>- Inventario anual de los recambios y fungibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se sigue organizando la caravana de febrero</li> <li>- La caravana de febrero no sufre grandes cambios de fecha</li> <li>- El Ministerio de Transporte recoge la información necesaria</li> <li>- El ministerio de Cooperación envía a la Asociación la relación de recambios y repuestos elaborada por el Ministerio de Transporte.</li> <li>- El presupuesto aprobado por Euskal Fondoa y la Diputación Foral de Bizkaia permite comprar los recambios y fungibles recogidos en la relación elaborada por el Ministerio de Transporte.</li> </ul>
	<p>Resultado 2:</p> <p>Los talleres de Gazuani, Auserd y los del Ministerio de Transporte disponen del herramental y de la maquinaria necesarios</p>	<p>I.2.1. El herramental y la maquinaria del taller de Gazuani rotos por el uso, necesarios para efectuar las</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Certificado de entrega del herramental y de la maquinaria</li> <li>- Inventario físico anual del</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se sigue organizando la caravana de febrero</li> <li>- La caravana de febrero no sufre grandes cambios de</li> </ul>

<p>para poder efectuar el mantenimiento y las reparaciones de camiones y vehículos ligeros</p>	<p>reparaciones mecánicas y electrónicas de camiones y vehículos ligeros son sustituidos</p> <p>I.2.2. El herramental y la maquinaria de los talleres de Gazauni y Ausserd rotos por el uso, necesarios para efectuar el mantenimiento de camiones y vehículos ligeros son sustituidos.</p> <p>I.2.3. El herramental y la maquinaria de los talleres del Ministerio de Transporte rotos por el uso, necesarios para efectuar el mantenimiento y las reparaciones mecánicas de camiones y vehículos ligeros son sustituidos</p>	<p>herramental y de la maquinaria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Facturas de compra del herramental y de la maquinaria</li> <li>- material fotográfico del herramental y de la maquinaria</li> </ul>	<p>fecha</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El Ministerio de Transporte elabora la relación del herramental y de la maquinaria rotos por uso de los talleres de Gazauni, Ausserd y de los del Ministerio de Transporte.</li> <li>- El ministerio de Cooperación envía a la Asociación la relación del herramental y de la maquinaria rotos elaborada por el Ministerio de Transporte.</li> <li>- El presupuesto aprobado por Euskal Fondoa y la Diputación Foral de Bizkaia permite sustituir el herramental y la maquinaria rotos por uso de los talleres del Ministerio de Transporte.</li> </ul>
<p>Resultado 3: La reparación de las averías electrónicas es efectuada por personal saharai profesional en el taller de gestión electrónica de Gazauni.</p>	<p>I.1.1 A los 5 meses de ejecución del proyecto un mecánico saharai, responsable del taller de motores de gestión electrónica ha participado en una capacitación práctica en la utilización de los equipos de diagnóstico de averías electrónicas y de los equipos de calibración de inyectores y bombas de inyección electrónica de 2 meses en un taller de inyección electrónica</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Historial de las reparaciones electrónicas realizadas</li> <li>- Material fotográfico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las condiciones laborales y familiares le permiten al mecánico voluntario de la Asociación viajar a los campamentos</li> <li>- Las condiciones en campamentos le permiten al mecánico voluntario de la Asociación viajar a los campamentos</li> <li>- Las autoridades argelinas siguen tramitando los visados necesarios</li> </ul>

		<p>en Vitoria-Gasteiz.</p> <p>I.1.2 A los 6 meses de ejecución del proyecto, 2 mecánicos saharauis reciben una capacitación en el manejo básico del conjunto de equipos de comprobación y reparación de los componentes de los sistemas electrónicos impartida por el mecánico saharai formado, acompañado por el técnico del taller de inyección electrónica de Vitoria-Gasteiz.</p> <p>I.1.3 A los 9 meses de ejecución del proyecto con la revisión del funcionamiento de los bancos de prueba los 2 mecánicos saharauis participan en un curso de reciclaje en el manejo del conjunto de equipos de comprobación y reparación de los componentes de los sistemas electrónicos impartido por el mecánico saharai formado, acompañado por el técnico del taller de inyección electrónica de Vitoria-Gasteiz.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las autoridades españolas tramitan el visado del mecánico saharai</li> <li>- El mecánico saharai seleccionado para la formación en Vitoria-Gasteiz tiene suficientes conocimientos básicos electro-mecánicos</li> </ul>
<b>ACTIVIDADES</b>	<b>ENUNCIADO</b>	<b>Recursos</b>		<b>Costes (en euros)</b>
A.1.1	Identificar los recambios y fungibles			
A.1.2	Comprar los recambios y fungibles	Equipos y materiales fungibles, recambios mecánicos y recambios electrónicos		4.000,00 134.982,00

		Camión articulado	25.000,00
		Gastos operativos	7.000,00
A.1.3	Transportar los recambios y fungibles a los campamentos	Rotulación vehículo	100,00
		Tramitaciones	90,00
		DUA	270,00
		Flete camión (Alicante-Oran)	1.300,00
		Seguro camión	550,00
		Seguro mercancía	300,00
		Combustible (Vitoria-Alicante)	437,50
		peaje autopista (Vitoria-Alicante)	74,30
		Alojamiento 3 choferes (1 noche)	110,00
		Alimentación 3 choferes (2 días=6 comidas)	156,00
		Alquiler coche (Alicante-Vitoria)	170,00
		Combustible (Alicante-Vitoria)	84,00
		Peaje (Alicante-Vitoria)	40,00
A.1.4	Distribuir los recambios y fungibles		
A.1.5	Reparar y mantener los vehículos		
A.2.1	Identificar el herramental y la maquinaria		
A.2.2	Comprar el herramental y la maquinaria		
A.2.3	Transportar el herramental y la maquinaria a los campamentos		
A.2.4	Distribuir el herramental y la maquinaria		
A.3.1	Seleccionar al personal del taller de motores de gestión electrónica	Incentivos taller Gazuani y Auserd	5.040,00
A.3.2	Capacitar al responsable del taller de motores de gestión electrónica	Viaje solicitud visado TIN-ARG I/V	210,00
		visado	80,00
		Viaje MAD-TIN I/V	650,00



		Seguro de viaje	47,50
		Viaje VIT-MAD I/V	160,00
		Alojamiento	1.950,00
		Alimentación y otras necesidades (25 €/día)	1.625,00
		Transporte interurbano	80,00
		Transporte Euskadi (Vitoria-Bilbao-Donostia)	100,00
A.3.3	Capacitar al personal técnico	viaje Madrid-Pamplona I/V	240,00
		Viaje Madrid-Tinduf I/V	1.112,00
		Seguro de viaje	54,00
		Alimentación aeropuertos	80,00
		Estancia en los campamentos (2 semanas)	140,00
		Alimentación campamentos	140,00
		Visado	130,00

## **Viabilidad**

### **- Consideraciones sobre la viabilidad técnica**

En su caso anexar planos, describir los sistemas técnicos utilizados.

La Asociación de Amigos y Amigas de la RASD de Álava lleva trabajando más de 20 años con el pueblo saharai, de formas diversas. En el ámbito de la cooperación se han ido mejorando los mecanismos de planificación y gestión de las iniciativas emprendidas. Un reflejo de ello es el reconocimiento como entidad de utilidad pública, a fecha de 10 de enero de 2014, lo que conlleva, igualmente la presentación de sus cuentas debidamente auditadas, garantizando la transparencia de su gestión financiera.

La gestión financiera y la coordinación general del proyecto son asumidas por el equipo técnico de la Asociación con una amplia experiencia en este ámbito.

Además de la gestión y coordinación el proyecto conlleva un importante trabajo logístico de envío de equipos y recambios. A continuación señalamos los recursos humanos con que cuenta la Asociación para lograr los resultados del proyecto:

- El voluntario, Iñaki Uribe con una amplia experiencia como chófer de camiones asume la selección y supervisa la revisión de los vehículos.
- El mecánico voluntario de la Asociación, Ignacio Sáenz Vergara, asume la formación práctica en situ de los mecánicos saharauis.
- Un grupo de voluntarios asume el recoger y cargar de los materiales en el remolque
- Los chóferes voluntarios de la Asociación 'Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe' trasladan el camión cargado con los recambios y fungibles desde Vitoria-Gasteiz hasta el puerto de Alicante.
- La Delegación Saharaui de España agiliza los trámites administrativos y el embarque de los camiones en el puerto de Alicante.
- Los chóferes de la MLRS trasladan los camiones del puerto de Oran a los campamentos de la población saharai refugiada en Tinduf.

El camión que se va a adquirir responde a los criterios habituales marcados por la Asociación en su protocolo interno de envío de vehículos y ya hay experiencias previas. Así, estarán preparados para el contexto y las tareas a las que serán asignados. Se eligen en función de su robustez y compatibilidad con el herramental existente en los campamentos.

El listado de recambios ha sido elaborado por el Ministerio de Transporte

El listado de fungibles ha sido elaborado por el técnico Ignacio Sáenz Vergara

### **- Consideraciones sobre la viabilidad social y política**

Señalar, en particular, el grado de participación de la población beneficiaria y la actitud de las autoridades locales (Anexar cartas de aval de autoridades locales)

Todo proyecto requiere de un entorno político favorable durante el período de ejecución (viabilidad) y más allá para asegurar que los resultados y el objetivo logrados perduran en el tiempo (sostenibilidad).

Para este proyecto contamos con el expreso apoyo del Ministerio de Cooperación. En el contexto de los campamentos, el Ministerio de Cooperación es la entidad rectora que coordina toda acción de cooperación; que recoge y prioriza las necesidades de los ministerios y que busca dar soluciones a estas necesidades por vía de las agencias internacionales y organizaciones de la sociedad civil. En cada viaje el responsable de

la Asociación del proyecto toma contacto con el Ministerio de Cooperación. Asimismo, el proyecto cuenta con la aprobación del delegado saharauí para Euskadi.

El proyecto se ejecuta en coordinación con el Ministerio de Transporte y también involucra, atendiendo a sus competencias en el ámbito de la cooperación, al Ministerio de Cooperación.

En cuanto a la capacidad de la contraparte local, la Media Luna Roja Saharauí, esta queda garantizada por su larga trayectoria de trabajo con la población beneficiaria y su experiencia en ejecución y gestión de proyectos durante todos estos años. Además, la colaboración entre la MLRS y la Asociación está muy consolidada y las vías de comunicación entre ambas son especialmente fluidas, lo que facilita el desarrollo del trabajo diario.

En el ámbito de la política internacional, la RASD está reconocida como estado independiente por 84 países de los 5 continentes y es miembro de pleno derecho de la Unión Africana. El Frente POLISARIO, organización política de la RASD, está reconocido por la ONU como único representante legítimo del Pueblo Saharauí.

Desde 1976, Argelia reconoce a la RASD y es su principal suministrador de bienes. Ha cedido una parte de su territorio para que sea enteramente gestionado por las autoridades saharauíes. El gobierno de Argelia sigue prestando asistencia, destinada sobre todo al mejoramiento de la infraestructura básica y la logística (gasóleo, electricidad...). Además, facilita la canalización de las donaciones internacionales, entre ellas los repuestos para vehículos que se mandan en el marco del proyecto y las caravanas en las que se incluye el camión que se contempla en esta propuesta.

#### **- Consideraciones sobre la viabilidad económica y la sostenibilidad.**

Cómo se garantiza la continuidad del impacto y resultados del proyecto a más largo plazo, después de ejecutada la subvención.

Consideramos que la información es un importante factor de sostenibilidad. Con la finalización del proyecto no se puede producir un corte en cuanto al acceso de las personas participantes en el proceso de capacitación a las fuentes de información más allá de la duración del proyecto. Así, se establecerán los canales de comunicación oportunos. El personal del taller de motores de gestión electrónica podrá tomar contacto por teléfono con el técnico voluntario de la Asociación.

La continuidad de un taller depende de la calidad de las operaciones de mantenimiento y de la calidad de las reparaciones efectuadas. A su vez, la calidad de las operaciones realizadas depende del personal, del herramental disponible y de la calidad de los recambios y fungibles utilizados.

Además del nivel de formación del personal, la calidad de los servicios prestados depende de la motivación e incentivación del personal. Las expectativas después de tantos años de exilio han cambiado, sobre todo en las generaciones que han nacido y crecido en los campamentos. La gente trata de buscar alternativas económicas en un contexto de precariedad, disminución de las ayudas y cambios en las necesidades para el soporte y desarrollo familiar. Desde el punto de vista colectivo, las actividades económicas, acompañadas con una creciente circulación de dinero, tienen efectos ambivalentes. Por una parte, esa apertura hace más soportables las condiciones de refugio. Por otro, la motivación por lo comunitario ha mermado, dando más importancia a la búsqueda de salidas individuales. En este contexto se generó la necesidad de introducir incentivos por el gobierno saharauí, apoyando a quienes apuestan por la función pública, al servicio de la comunidad y que sigue siendo un factor clave en el desarrollo colectivo.

Así, en el marco del proyecto se prevé incentivar el personal. Somos conscientes de que, dependiendo del proyecto, estos incentivos no son sostenibles; sin embargo, nos da la oportunidad de definir e implantar un sistema de incentivos de productividad que responde a las condiciones de los campamentos y que puede ser asumido por las autoridades saharauis en la medida de lo posible. Al final del proyecto pretendemos elaborar una estrategia que contemple la implantación de actividades que permitan llegar a un grado de autofinanciación del taller, al menos en lo que respecta al personal. La implantación de un sistema de generación de ingresos a través de servicios prestados a clientes privados (o a otros ministerios, que deban apoyar al menos soportando el coste de la reparación que se realiza en el taller) implica un sistema de gestión eficaz y eficiente.

En el contexto de unos campamentos de población refugiada, la sostenibilidad del suministro de fungibles y recambios depende de la ayuda exterior. Sin embargo, en la medida en que se han generado sistemas de recuperación de piezas de vehículos parados, por ejemplo, o que se generan servicios de reparación de las bombas de inyección, por ejemplo (que antes tenían que mandarse al exterior para ser reparadas) esa dependencia se reduce de forma considerable.

## Líneas transversales en el proyecto

### - **Apoyo a colectivos en situación de especial vulnerabilidad o marginación.**

El proyecto no trabaja directamente con colectivos vulnerables. Se trabaja para mejorar los servicios básicos prestados a la población saharauí refugiada en su conjunto, con el grado de vulnerabilidad que dicha situación de desplazamiento y refugio supone.

### - **Enfoque de derechos humanos.**

Se ha enfocado este proyecto para la consecución del bienestar de la población saharauí, desde el Desarrollo Humano Local, dentro del paradigma del enfoque de derechos humanos. En todo momento tratamos de promover el ejercicio y disfrute de los derechos del pueblo saharauí, promoverlo desde lo local, centrado en la población saharauí como protagonista de esa reivindicación.

Así, el marco en el que plantear cualquier estrategia de desarrollo podría ser el mismo derecho al desarrollo, contemplado de manera implícita en instrumentos universales y regionales de derechos humanos, aunque no se reconoció formalmente hasta el año 1986. En dicho año, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la "Declaración sobre el Derecho al Desarrollo", en la que se señala que el derecho al desarrollo es un derecho humano inalienable de todo ser humano y de todos los pueblos (artículo 1) a ejercer la soberanía plena y completa sobre todos sus recursos y riquezas naturales en procura de su desarrollo económico, social y cultural (Preámbulo).

Posteriormente se ha reiterado en diversos foros e instrumentos internacionales la concepción del desarrollo como derecho humano. Así, el derecho al desarrollo ha sido reiterado y explicado en mayor medida en la Conferencia Mundial de Derechos Humanos (Viena), la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo (El Cairo), la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social (Copenhague) y la IV Conferencia Mundial sobre la Mujer (Beijing). De esta manera, el derecho al desarrollo es un derecho humano garantizado en el derecho internacional y que se vincula directamente con el desarrollo humano local, que se plantea como el desarrollo de capacidades individuales y colectivas desde el ejercicio de los derechos humanos.

Para que esto sea posible, el proyecto tiene en cuenta varias cuestiones:

- Se apoya a los sujetos de las obligaciones, los ministerios como parte del Estado, cuyo compromiso es asegurar el bienestar de la población.
- Se plantean los procesos también como una oportunidad para la población local de tomar conciencia de sus derechos y de forma activa implicarse en su reconocimiento y disfrute, asumiendo un compromiso activo en la denuncia de situaciones de vulnerabilidad de derechos y de reclamación de soluciones que garanticen sus derechos individuales y colectivos.
- El conflicto internacional marca la realidad del pueblo saharauí. Además de trasladar a los mecanismos de Naciones Unidas la demanda de realización del derecho a la libre determinación mediante la realización del referéndum tantas veces anunciado, la violación de ese derecho se va plasmando y concretando con la denuncia de otras vulneraciones del derecho al desarrollo, a la formación, a la salud... El proyecto ofrece cuestiones concretas a denunciar y sobre las que solicitar apoyo y reconocimiento a la comunidad internacional. Que haya un sistema de transporte que reduce la brecha de vulnerabilidad y dependencia de la población

saharai no puede esconder que el derecho a la alimentación o el derecho a la salud son vulnerados de forma constante en un contexto de refugio y de conflicto, como es el Alto al Fuego.

- ***Impacto del proyecto sobre el medio ambiente.***

De acuerdo con el Reporte Brundtland, 1987, el Desarrollo Sostenible se define como “aquel desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.”

El desarrollo sostenible es un proceso de cambio progresivo en la calidad de vida del ser humano, que lo coloca como centro y sujeto primordial del desarrollo. Es aquel que se construye a partir del protagonismo real de las personas y fomenta una transformación de los métodos de producción y de los patrones de consumo que se sustentan en el equilibrio ecológico y dan soporte a las formas de vida de acuerdo a los valores de las personas según su espacio. Es un componente necesario de la aplicación del enfoque de derechos humanos y, desde luego, necesario para poder hablar de bienestar como eje del desarrollo humano.

Un sistema de transporte público sostenible desde la perspectiva ambiental debe prevenir la generación de contaminantes en lugar de controlar o manejar los residuos una vez ya se han generado. Debemos evitar que los campamentos se conviertan en un inmenso desguace o basurero de chatarra.

Debido a los recortes generalizados en los presupuestos de cooperación para el desarrollo pocas veces se pueden enviar camiones nuevos ya que priorizamos la compra de recambios y fungibles. Las ONGD que enviamos camiones a los campamentos debemos tener cuidado de que los vehículos de segunda mano que mandamos estén en buen estado, revisados y puestos a punto con criterios técnicos. Un vehículo que poco después de llegar a los campamentos con alimentos, productos de primera necesidad o materiales de proyectos queda inmovilizado, poco contribuye al sistema de transporte público.

Antes de su envío todos los vehículos de segunda mano adquiridos por la Asociación son minuciosamente revisados. En caso de avería en el traslado de los camiones al puerto de Alicante la empresa asume la responsabilidad de reparar o, si fuera necesario, sustituir el vehículo por otro de similares características.

Con la puesta en marcha del taller de inyección electrónica se pueden reparar las bombas de inyección electrónica y los inyectores electrónicos. Antes se tenían que enviar estas piezas para su reparación a Vitoria-Gasteiz o se compraban piezas no originales más baratas pero de calidad inferior para su sustitución en Tinduf o Argel tirando la pieza original averiada. Precisamente por las posibilidades que ofrece en la cadena de reparación el taller de inyección, el proyecto contempla su rehabilitación en el plazo más breve posible (ya se está trabajando en la recuperación de materiales y equipos).

Finalmente, en la medida posible se recuperan las piezas de los vehículos descartados que todavía pueden ser utilizadas. En el inventario que se elabora queda constancia de estas existencias.

- ***Enfoque de género, análisis de género e indicadores de impacto.***

- ***Participación de las mujeres en el proyecto***

El proyecto responde en todo su enfoque a la visión de la Asociación respecto a la forma de integrar la perspectiva de género en cada una de nuestras acciones,

proyectos o programas, tal como se recoge en la política de género de la Asociación. Así, se integra en un trabajo holístico, que en la medida en la que busca generar cambios en la vida de las personas, requiere de tiempos y esfuerzos constantes, en diferentes ámbitos y con la implicación de la organización en su totalidad.

La equidad de género y los esfuerzos dirigidos a apoyar procesos que disminuyan la brecha de desigualdad entre hombres y mujeres son el objetivo último del trabajo de la Red Vasca de Apoyo a la UNMS, trabajo que se plantea y realiza siempre de la mano de la UNMS y de las mujeres saharauis. Ellas son quienes realmente impulsan esos procesos, desde dentro de la sociedad saharauí y enfrentando los conflictos necesarios que se generan para poder lograr avances y cambios internos, siendo la Asociación o la Red catalizadoras y acompañantes de dichos procesos.

Se señala lo anterior porque es fundamental entender las acciones que se plantean y los objetivos a alcanzar siempre en el marco de la sociedad en que se trabaja y desde la convicción de que lo que se aborda es un proceso complejo que se debe hacer desde lo interno, desde el seno de su sociedad. Y en este sentido, las mujeres saharauis son agentes activos en la promoción de estrategias de desarrollo a partir de un enfoque de bienestar (aunque no lo hayan hecho desde estos planteamientos teóricos, sus intervenciones y estrategias responden a dicho enfoque), cuidando muy especialmente la dimensión colectiva del desarrollo (a veces, incluso poniendo en peligro el empoderamiento individual y colectivo de las mujeres como sujeto político).

Teniendo muy presente lo señalado y enmarcando el trabajo a realizar en el área de transporte con todo lo que ello supone (un ámbito de trabajo tradicionalmente reservado a los hombres), para el diseño del proyecto se ha tenido en cuenta el triple rol de las mujeres: reproductivo, productivo y de gestión comunal. Así, el rol reproductivo y de gestión comunal, con esa dimensión colectiva ya citada, se mejora con el proyecto en la medida en que el mismo va dirigido a apoyar procesos de desarrollo local, a partir de un enfoque del bienestar que potencian y tienen continuamente en la agenda las mujeres.

El proyecto se inserta en la estrategia la UNMS, precisamente al considerar las mujeres no como un colectivo vulnerable sino como sujetos activos en la recuperación de la comunidad y agentes fundamentales de desarrollo.

El proyecto, atendiendo a los intereses estratégicos de las mujeres:

- Plantea la incorporación de las mujeres a espacios públicos y productivos:
  - Incorporación de las mujeres en los grupos de trabajo del área de transporte. Por el momento, en tareas de gestión y administración, más “propias” para las mujeres, pero ha supuesto su entrada a los talleres y a reuniones de coordinación de los grupos de trabajo, por ejemplo.
  - Formación de las mujeres.
  - Procesos de negociación entre la UNMS y los diferentes Ministerios, especialmente el Ministerio de Función Pública, lo que es especialmente relevante respecto a los procesos en el seno de la sociedad saharauí, para la adopción de medidas que faciliten la incorporación de las mujeres a los espacios de trabajo (zonas de aseo y de descanso; horarios de trabajo que permitan compatibilizar las tareas domésticas con el trabajo fuera de casa –todavía es complicado plantear avances en la distribución de tareas y cambio de roles-; utilización del lenguaje, etc.)
- Plantea el control de los recursos por las mujeres, tanto en lo cotidiano como en esferas de toma de decisiones:

- Procesos de negociación de la UNMS y los ministerios para la incorporación de las mujeres en la plantilla del taller en las mismas condiciones, especialmente las condiciones salariales.
- Reivindicar el cumplimiento de convenios firmados, como el que se asegura el mantenimiento y las reparaciones de los vehículos de la UNMS en las mismas condiciones que otros vehículos públicos atendidos en el taller.
- Control sobre sus vehículos, necesarios para facilitar el acceso de las mujeres al ámbito laboral.

No se incorporan formadoras mujeres, lo que se considera una debilidad del proyecto, pero responde a nuestra propia realidad: en estos sectores hay menos mujeres y no ha sido posible compatibilizar las cargas familiares con el trabajo y los desplazamientos de ninguna de ellas. Esto ha servido al equipo de la Asociación para reflexionar sobre qué exigimos a las sociedades con las que trabajamos, a veces sin ser capaces de exigirlo en las nuestras.



## 7. Presupuesto

### Presupuesto detallado por partidas y por entidades financiadoras (en Euro)

PARTIDAS	Nº Factura	Coste unitario	Cantidad	Volar moneda	Valor euro	Euskal Fonda	DFB	TOTAL
<b>COSTES DIRECTOS</b>								
<b>A.I. Compra de terreno o edificios</b>								
<b>A.II. Construcción de edificios</b>								
<b>A.III. Compra y transporte de equipos y materiales</b>								
Equipos y materiales		4.000,00	1		4.000,00	4.000,00		4.000,00
fungibles, recambios mecánicos y recambios		134.982,00	1	U	134.982,00	88.482,00	46.500,00	134.982,00
Camión articulado		25.000,00	1	U	25.000,00	25.000,00		25.000,00
Traslado camión								
Rotulación vehículo		100,00	1	vehículo	100,00	100,00		100,00
Tramitaciones		90,00	1	vehículo	90,00	90,00		90,00
DUA		18,00	15	U	270,00	270,00		270,00
Flete camión (Alicante-Oran)		1.300,00	1	camión	1.300,00	1.300,00		1.300,00
Seguro camión		550,00	1	camión	550,00	550,00		550,00
Seguro mercancía		300,00	1	camión	300,00	300,00		300,00
Combustible (Vitoria-Alicante)		1,25	350	litros	437,50	437,50		437,50
peaje autopista (Vitoria-Alicante)		74,30	1	camión	74,30	74,30		74,30
Alojamiento 3 choferes (1 noche)		110,00	1	hab	110,00	110,00		110,00
Alimentación 3 choferes (2 días=6 comidas)		13,00	12	comida	156,00	156,00		156,00
Alquiler coche (Alicante-Vitoria)		170,00	1	día	170,00	170,00		170,00
Combustible (Alicante-Vitoria)		1,50	56	litros	84,00	84,00		84,00
Peaje (Alicante-Vitoria)		40,00	1	viaje	40,00	40,00		40,00
<b>Subtotal compra y transporte de equipos y materiales</b>					<b>167.663,80</b>	<b>121.163,80</b>	<b>46.500,00</b>	<b>167.663,80</b>
<b>A.IV. Costes de personal local</b>								
Incentivos taller Gazuani y Auserd		5.040,00	1	equipo	5.040,00	5.040,00		5.040,00
<b>Subtotal Personal local</b>					<b>5.040,00</b>	<b>5.040,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5.040,00</b>

<b>A.V. Costes de personal expatriado</b>									
Técnicos Asociación									
viaje Madrid-Pamplona I/V	120,00	2	viaje		240,00	240,00		240,00	
Viaje Madrid-Tinduf I/V	556,00	2	viaje		1.112,00	1.112,00		1.112,00	
Seguro de viaje	27,00	2	viaje		54,00	54,00		54,00	
Alimentación aeropuertos	20,00	4	viajes		80,00	80,00		80,00	
Estancia en los campamentos (2 semanas)	70,00	2	viaje		140,00	140,00		140,00	
Alimentación campamentos	70,00	2	viaje		140,00	140,00		140,00	
Visado	65,00	2	viaje		130,00	130,00		130,00	
<b>Subtotal Personal expatriado</b>					<b>1.896,00</b>	<b>1.896,00</b>	<b>0</b>	<b>1.896,00</b>	
<b>A.VI. Costes de capacitación y formación</b>									
<b>Formación responsable taller inyección Vitoria-Gasteiz</b>									
Viaje solicitud visado TIN-ARG I/V	210,00	1	viaje		210,00	210,00		210,00	
visado	80,00	1	visado		80,00	80,00		80,00	
Viaje MAD-TIN I/V	650,00	1	viaje		650,00	650,00		650,00	
Seguro de viaje	47,50	1	viaje		47,50	47,50		47,50	
Viaje VIT-MAD I/V	80,00	2	viaje		160,00	160,00		160,00	
Alojamiento	30,00	65	día		1.950,00	1.950,00		1.950,00	
Alimentación y otras necesidades (25 €/día)	25,00	65	día		1.625,00	1.625,00		1.625,00	
Transporte interurbano	2,00	40	día		80,00	80,00		80,00	
Transporte Euskadi (Vitoria-Bilbao-Donostia)	100,00	1	estancia		100,00	100,00		100,00	
					<b>4.902,50</b>	<b>4.902,50</b>		<b>4.902,50</b>	
<b>A.VII. Fondo Rotativo</b>									
<b>A.VIII. Costes de funcionamiento</b>									
Gastos operativos					7.000,00	7.000,00		7.000,00	
Subtotal funcionamiento					7.000,00	7.000,00	0,00	7.000,00	
<b>A.IX Costes de evaluación</b>									
<b>TOTAL COSTES DIRECTOS</b>						<b>140.002,30</b>	<b>46.500,00</b>	<b>186.502,30</b>	
<b>COSTES INDIRECTOS</b>									
Gastos de administración de la entidad solicitante							3.500,00	3.500,00	
<b>TOTAL COSTES INDIRECTOS</b>						<b>0,00</b>	<b>3.500,00</b>	<b>3.500,00</b>	
<b>TOTAL GENERAL EN EUROS</b>						<b>140.002,30</b>	<b>50.000,00</b>	<b>190.002,30</b>	
Porcentaje sobre costes totales						73,7%	26,3%	100,0%	

## 8. Gestión del proyecto tras su finalización

---

### **Transferencia del proyecto**

Identidad de los propietarios (entidad jurídica) de las infraestructuras y equipos. Compromiso de los socios locales para la gestión posterior.

Además de la adquisición de un camión de segunda mano el proyecto contempla dotar el taller de motores de gestión electrónica con los equipos y recambios necesarios. Como para los demás talleres de Gazuani cofinanciados por Euskal Fondoa y la Diputación Foral de Bizkaia, el Ministerio de Función Pública asume la gestión del taller de motores de gestión electrónica.

Además de la adquisición de materiales con las actividades del proyecto presentado, la Asociación quiere generar y reforzar capacidades de los equipos técnicos locales, apostando por el desarrollo local. Los aprendizajes quedan en las personas capacitadas, que redundan a su vez en la población que recibe sus servicios.

### **Visibilidad del proyecto**

Acciones de sensibilización y difusión previstas.

Se contempla difundir el trabajo que se realiza, siempre que sea pertinente, en los foros en los que participamos. Asimismo, en la memoria anual de la Asociación se señalará de manera explícita el trabajo realizado en el sector de transporte público con los fondos de Euskal Fondoa y de la Diputación Foral de Bizkaia.

El taller así como el camión adquirido en el marco del proyecto, llevarán el logotipo de Euskal Fondoa y de la Diputación Foral de Bizkaia. Asimismo, se difundirá una nota de prensa anunciando la salida del camión de Vitoria-Gasteiz a los campamentos

## 9. Seguimiento y evaluación

---

### **Acciones de seguimiento y evaluación prevista por la contraparte local**

Consideramos el seguimiento un proceso de reflexión continua y participativa que se centra en la gestión de los recursos, en la ejecución de las actividades y en el logro de los resultados. El seguimiento nos permite verificar si las actividades se están ejecutando de acuerdo con lo previsto e ir adecuando las nuevas acciones a la realidad del contexto, replanteando en su caso el cronograma, cuestiones puntuales de la metodología aplicada, etc., para asegurar así el alcance del objetivo específico perseguido por el proyecto. Así, la planificación debe ser lo suficientemente flexible como para que la ejecución pueda contrarrestar los cambios que inciden de manera negativa y para que pueda aprovechar de los cambios.

El proceso de seguimiento es, en primer lugar, un proceso eficiente y eficaz de recogida de información sobre insumos, actividades, resultados y los factores externos que inciden en la ejecución del proyecto. Esta información nos debe permitir analizar los problemas y elaborar soluciones.

Queremos resaltar que en el marco del proyecto ejecutado en 2015, Koldo de Anta y Joseba Gallastegi impartieron un taller de capacitación sobre "Organización y gestión de procesos de almacenamiento y distribución de materias primas, componentes y productos". Además de la parte teórica en el mismo taller se trabajaron aplicaciones informáticas que facilitan y mejoran la gestión de almacén. Así, en la actualidad el sistema de administración y gestión del almacén de Gazuani se encuentra consolidado. Con los datos recogidos de manera sistemática el equipo administrativo del taller de Gazuani elabora el historial de las revisiones y reparaciones realizadas. Estos historiales nos permitirán verificar en qué medida se va

alcanzando el objetivo específico del proyecto 'Se asegura en los campamentos de población refugiada saharai en Tinduf el mantenimiento y las reparaciones de los sistemas de gestión electrónica de los vehículos pesados y ligeros vinculados a la función pública y la UNMS'.

Durante los dos viajes programados el responsable técnico de transporte de la Asociación además de acompañar al técnico que instalará y revisará el funcionamiento de los bancos de comprobación dará seguimiento al trabajo del equipo administrativo del taller.

En el marco de un seguimiento más general del trabajo realizado por la Asociación en los campamentos, celebramos reuniones periódicas con los responsables de Gazuani, el Ministerio de Transportes y el responsable del Ministerio de Cooperación. Igualmente, se intercambia información con la Delegación del Frente POLISARIO en Euskadi y con la Oficina de Coordinación Sahara UCS/SKU de Euskal Fundoa. En dichos intercambios se evalúa el trabajo en ejecución y se planifica el trabajo futuro.