

MoU
INICIATIVA DE VEHICULOS COMPARTIDOS

En consonancia con los propósitos de eficiencia y eficacia de la iniciativa a la que sirve, así como con el objetivo de cambiar usos y prácticas pre establecidos, este documento se edita utilizando una narrativa limitada y privilegiando en su lugar el uso de viñetas.

1-RESUMEN DEL PROYECTO

Este proyecto se basa en la colaboración voluntaria de ONG nacionales e internacionales que operan en Líbano y que acuerdan compartir desplazamientos para aumentar el índice de ocupación de sus vehículos. Para ello, ponen su flota de vehículos ligeros (o parte de ella) a disposición del resto de la comunidad humanitaria. Ello implica poner a disposición vehículos en las mejores condiciones técnicas y de mantenimiento, coordinar la programación y la planificación de los desplazamientos, identificar a los conductores según los requisitos mínimos y garantizar el seguimiento y la recuperación de los costes.

Ámbito de aplicación: la iniciativa se centra en el transporte compartido de pasajeros y pequeñas cargas utilizando vehículos ligeros, en forma de movimientos sistemáticos (lanzaderas interurbanas) u otros movimientos compartidos en rutas concurrentes entre al menos 2 organizaciones diferentes.

1.1-Principios rectores:

- **Calidad de la prestación de servicios** (las necesidades de transporte de las agencias se satisfacen en condiciones óptimas).
- **Seguridad y protección** (garantizadas para conductores, pasajeros y terceros)
- **Colaboración** (el espíritu de coordinación constructiva, cooperación y mutualización impulsa la iniciativa)
- **Reconocimiento mutuo** (cada organismo participante reconoce y confía en las directrices y políticas de los demás organismos participantes, así como en su buena fe a la hora de aplicarlas en el día a día).
- **Transparencia** en el seguimiento y la recuperación de costes
- **Gestión del cambio** (del enfoque institucional de la movilidad, incluidos gestores de flotas, pasajeros)
- **Autosostenibilidad** (las agencias participantes pretenden establecer el uso compartido de vehículos como una modalidad estándar para sus movimientos habituales en el país).

1.2-Objetivos:

- Reducir los costes de explotación de la flota
- Reducir el impacto medioambiental de la flota
- Poner en práctica el uso compartido de los recursos de movilidad
- Exploración de nuevos usos de la flota y formas de operar

1.3-Cómo se cumplirán los objetivos:

- Aumentando el índice de ocupación de los vehículos al abrir las plazas disponibles en un movimiento planificado a los pasajeros de otras agencias.
- Promoviendo el uso de dichos servicios compartidos entre los usuarios/pasajeros (gestión del cambio).
- Tomando medidas concretas sobre la gestión de la flota en función de la ganancia de eficiencia que proporcionen los desplazamientos compartidos (por ejemplo: reducción del tamaño de la flota, reducción de los perfiles de los vehículos...).
- Acordando puntos de encuentro y horas de salida comunes para los desplazamientos compartidos.
- Explorando juntos el cambio

1.4-Indicadores:

- Número de viajes compartidos
- Tamaño y coste de la flota (Reducción / Evitación)
- Reducción de las emisiones de Co2eq. de la flota

2-ACCESO, REGLAS DE ENFRENTAMIENTO:

- Para acceder o contribuir al servicio prestado por la iniciativa, las agencias deben haber firmado el MoU vigente y cumplir los Requisitos Mínimos.
- Esta iniciativa sigue la lógica de los requisitos mínimos: los organismos participantes deben ajustarse a ellos como mínimo, pero son libres de aplicar requisitos más restrictivos si lo desean.
- No hay restricciones en cuanto al volumen y la frecuencia de los movimientos de una agencia para permitir su acceso a la iniciativa: puede haber 1 movimiento al mes, sin vehículo proporcionado, la agencia todavía puede hacer uso del servicio ofrecido.
- Los SoP pretenden captar los aspectos prácticos cotidianos de la iniciativa y, por tanto, están sujetos a modificaciones periódicas mientras exploramos la modalidad de vehículos compartidos.

3-RESPONSABILIDADES DE LAS ORGANISACIONES PARTICIPANTES

3.1- Coordinación

- Participación activa, colaboración y mentalidad resolutiva
- Facilitar y participar en reuniones periódicas (coordinación, gobernanza...)

3.2- Planificación / Reserva:

- Compilar la planificación semanal de movimientos y proporcionarla a la iniciativa todos los viernes utilizando la herramienta determinada.
- Identificar oportunidades para compartir vehículos con otras agencias
- Actualizar semanalmente el estado de los movimientos (previstos, anulados, realizados).

3.3- Recuperación de costes

- Entender que el reparto de activos genera mecánicamente un ahorro y que, por tanto, el modelo de costes es una forma de materializar ese ahorro, "ventilando" los costes entre los participantes.
- Comprender que el ahorro no se genera por sí solo, sino que requiere acciones adicionales por parte de los organismos participantes (reducción del número de vehículos...).
- Atenerse a las modalidades de reparto de costes detalladas en la sección 4.
- Proporcionar datos transparentes que permitan establecer los costes medios (base de referencia, anual).
- Proceder a los reembolsos

3.4- Provisión de flota (en caso de que la agencia opte por proporcionar vehículos a la iniciativa)

- Asegurar los vehículos según los requisitos mínimos
- Inspeccionar y mantener los vehículos de acuerdo con los requisitos mínimos y siguiendo el enfoque del "reconocimiento mutuo".

3.5- Conductores (en caso de que la agencia decida proporcionar vehículos a la iniciativa)

- Proporcionar conductores cuyos registros se ajusten a los requisitos mínimos del proyecto
- Garantizar la formación y sensibilización de los conductores sobre las mejores políticas de conducción y seguridad.
- Asegurarse de que los conductores cumplimentan el registro del vehículo en cada viaje.

3.6- Sensibilización de pasajeros/usuarios:

- Contribuir a la gestión del cambio institucional/de los pasajeros/usuarios
- Garantizar la difusión de normas y procedimientos conjuntos en los movimientos compartidos (seguridad...)
- Contribuir al mecanismo de reclamación/retroalimentación del servicio

4-COSTES SEGUIMIENTO y RECUPERACIÓN

- El actual modelo de seguimiento y recuperación de costes se diseñó tanto por motivos de **equidad** (algunos organismos pueden aportar sus activos con más frecuencia que otros) como de **rendición de cuentas** (capacidad de seguimiento del uso compartido y de imputación de costes a los donantes).
- El modelo permite materializar/concretar **los ahorros** generados por la puesta en común entre los organismos participantes.
- El principio de **recuperación total de los costes** (alquiler/depreciación del vehículo, seguros, conductores, mantenimiento, combustible) se aplica al modelo de costes.
- Las agencias participantes acuerdan compartir los costes por **agencia** y no por **pasajero**, lo que significa que, independientemente del número y la pertenencia de los pasajeros a bordo de un movimiento compartido, su coste se dividirá por el número de agencias participantes en el movimiento, sin tener en cuenta el número de pasajeros de cada agencia.
- En el caso de los activos compartidos (monovolumen(s)), considerados como costes fijos al no pertenecer a ninguna de las flotas de la agencia, todas las agencias firmantes del MoU para el periodo en cuestión acuerdan contribuir conjunta y equitativamente a la recuperación de costes.
- La matriz de costes completa se adjunta al presente MoU en el anexo 1 y se detalla a continuación.

4.1- Costes de referencia (véase el anexo 1 - ficha 4.1)

Anualmente, las agencias participantes proporcionan información de referencia sobre su flota y costes (ver requisitos mínimos - anexo 2), que se incorpora a la **matriz de costes de referencia** interagencias, que permite establecer costes medios para los viajes realizados que se utilizan como referencia a la hora de calcular ahorros y recuperar gastos. + (ver plantilla en anexo 01)

Esa matriz de costes de referencia permite incorporar distintos tipos de costes, como los recursos humanos necesarios para la ejecución del proyecto (agente de uso compartido de vehículos, conductor...).

4.2- Recogida de datos (véase anexo 1 - ficha 4.2)

Los desplazamientos compartidos, ya se realicen con medios de los organismos participantes o con medios alquilados entre organismos, son objeto de un seguimiento diario mediante la plantilla del "**plan de desplazamientos**", y el funcionario encargado de compartir los vehículos les concede el estatus de "completados". La información sobre qué agencia viaja con quién y cuándo se captura y actualiza en ese documento disponible en línea para todas las agencias participantes. + (véase la plantilla en el anexo 01)

4.3- Imputación de costes (véase anexo 1 - ficha 4.3)

Los datos de esos movimientos completados (véase el punto 4.2) se introducen mensualmente en la **matriz de imputación de costes**.

La matriz de imputación de costes está automatizada y permite determinar qué importe debe percibir y/o reembolsar quién para el periodo cubierto, tomando como referencia los costes de referencia (véase el punto 4.1).

La matriz de imputación de costes distingue 2 tipos de costes:

- los "costes de lanzadera", que implican costes fijos, ya que el alquiler del monovolumen compartido debe pagarse independientemente de su uso, se dividen por el número total de agencias signatarias del MoU en el mes en cuestión
- los "costes no relacionados con el transporte", que incluyen los costes de los activos proporcionados por las principales agencias

La "hoja recapitulativa" de la matriz de imputación de costes se utiliza como documento de apoyo a la "solicitud de reembolso".+ (véase 4.4 a continuación y plantilla en el anexo 01 - hoja de trabajo 4.4)

4.4- Reembolso de gastos / percepción (véase el anexo 1 - ficha 4.4)

- Los costes son prácticamente "percibidos de"/"pagados a" mediante un proceso de **solicitud de reembolso**.
- Las agencias deben proceder a los reembolsos en un plazo de 10 días laborables a partir de la recepción de la solicitud de reembolso.
- En caso de recibir reembolsos por transferencia bancaria, los organismos que emitan solicitudes de reembolso deberán incluir XXXXX
- La frecuencia de las solicitudes de reembolso se ajustará en el transcurso de la acción y será acordada por las agencias participantes; **dicha frecuencia tendrá en cuenta las enseñanzas extraídas de las pruebas de 1st de los procesos de reembolso, así como las limitaciones de elegibilidad para el cierre de los proyectos. Prevemos que esta frecuencia varíe entre mensual y trimestral.**
- Las agencias pueden optar por percibir o no el reembolso a su discreción.
- Las agencias no pueden negarse a reembolsar los gastos debidos a otras agencias participantes.

A efectos contables, los justificantes necesarios para la solicitud de reembolso son:

- "Hoja recapitulativa" de la "matriz de imputación de costes" (véase el punto 4.3) para el período cubierto
- Copia del presente MoU

5-RESERVA y PROGRAMACIÓN

- Las prácticas actuales de reserva de las agencias no se modifican, simplemente se ponen en común (las necesidades de las agencias se recopilan los jueves y se ponen en común los viernes).
- Los expedidores y jefes de flota coordinan y agrupan los movimientos los viernes y a diario.

6-SEGURIDAD y PROTECCIÓN

6.1- Business as usual:

La agencia que lidera el movimiento (proporcionando el vehículo y el conductor) garantiza de facto el seguimiento de la seguridad:

- Correcto estado mecánico y de mantenimiento del vehículo (revisión diaria, plan general de mantenimiento),
- La formación adecuada y los requisitos mínimos para los conductores,
- La autorización, el seguimiento y la localización de los movimientos (incluidas las condiciones meteorológicas adversas).
- La aplicación de protocolos en caso de accidente/incidente (carretera, contexto, seguridad)

Las demás agencias se rigen por las normas de la agencia líder.

6.2- En caso de incidente/accidente:

- Los protocolos de emergencia de la agencia que dirige el movimiento cumplen
- Se siguen/ejecutan los protocolos y acciones de la agencia líder.
- Las comunicaciones a las agencias asociadas se realizarán lo antes posible en el grupo de Whatsapp específico.
- El informe del incidente se compartirá con los puntos focales de las agencias asociadas.

6.3-Póliza de seguro y renuncia:

- Ámbito de aplicación: las pólizas de seguro establecidas en los "requisitos mínimos" adjuntos que se tienen en cuenta en este proyecto están vinculadas a los vehículos, no a los seguros individuales. Por lo tanto, cada organización es plenamente responsable del personal transportado a través de esta iniciativa. Ninguna organización podrá ser considerada responsable del personal que no tenga contrato laboral con ella en el momento del transporte.
- Todas las agencias que proporcionen vehículos a la iniciativa deberán garantizar que la cobertura del seguro de sus vehículos se ajusta a los requisitos mínimos definidos en el anexo 02.
- La iniciativa no contempla el uso de "exenciones de responsabilidad".

6.4- Dispositivos de seguimiento (gps)

- Aunque la mayoría de las flotas de las agencias están equipadas con estos dispositivos, ello no constituye una condición de acceso a la iniciativa, sobre todo mientras se centra en los traslados interurbanos.

6.5- Protección de datos

- Las agencias firmantes de este MoU respetan las normas y principios de protección de datos personales.

6.6- Mecanismos de reclamación y retroalimentación:

- Todos y cada uno de los pasajeros de un desplazamiento compartido siguen el mecanismo de reclamación de su propia agencia en caso de que se produzca algún problema durante el desplazamiento compartido.
- Los pasajeros que pertenezcan a agencias que no dispongan de mecanismo de reclamación deberán utilizar el de las agencias líderes en movimiento.
- Los usuarios del servicio pueden dar su opinión sobre la prestación del servicio a su respectivo gestor de flota/despachador, como si el servicio prestado se considerara de su propia organización.

7-GOBERNANZA y DIRECCIÓN

- Autosostenibilidad: se pretende que la iniciativa sea autosostenible entre los organismos participantes y evitar la creación de una entidad paralela.
- Solidarités International "acoge" la iniciativa durante la vigencia del actual MoU, en forma de tenencia del contrato de alquiler de los vehículos específicos necesarios para apoyar las operaciones (monovolumen(s), 7 plazas...) y los gastos de funcionamiento, conductor(es) y oficial de vehículos compartidos antes de su reembolso por los socios.
- La asignación de la gestión de la iniciativa debería reasignarse en la reconducción del MoU.
- Autoría, propiedad: las agencias contribuyen a dar forma a esta iniciativa siguiendo un enfoque participativo y de colaboración.

7-BREACHES a la intención de este programa

- No compartir los movimientos
- No participar en esfuerzos coordinados
- Incumplimiento del proceso de programación acordado
- Incumplimiento de los requisitos mínimos
- No respeto del modelo de recuperación de costes

- No respeto de los principios humanitarios

El presente MoU se firma por un periodo de dos (2,5) años.

El plazo de preaviso en caso de retirada de la agencia es de (2) meses.

Fecha cubierta por este MoU: **1st Enero 2024- 30 Junio 2026**

<u>Para la Agencia</u>	<u>Para Solidarités International</u>
Date:	Date:

En la fecha de la firma del MdE, los siguientes organismos son signatarios:

Acción contra el hambre -España
Consejo Danés para los Refugiados
Humanidad e inclusión
Médicos del mundo
Primera Urgencia Internacional
Solidaridad Internacional
Terre des hommes-Lausanne
Welt Hunger Hilfe
Visión Mundial Internacional

Anexo 02 - Requisitos mínimos

En caso de proporcionar vehículos:

Cualificaciones de los conductores
Examen médico que incluye (factores de riesgo médico y alergias, historial médico y quirúrgico previo, constantes vitales, revisión del sistema del cuerpo humano y examen físico, pruebas generales de laboratorio, incluida la prueba de drogas).
Cada dos años para los conductores actuales y para los nuevos directamente después de su incorporación
Formación HEDT
Formación general de la flota que incluye (revisión diaria del vehículo, actitud al volante, normas y reglamentos generales, procedimiento en caso de accidente, uso de la cadena para la nieve).
Formaciones especializadas (Mecánica de automóviles, Uso de extintores y botiquines, Riesgo en campos, bienestar)
Consejos para los conductores durante el Ramadán, especialmente para los que ayunan
Sensibilización de los conductores en materia de seguridad vial
Seguridad contra incendios
Temas de seguridad personal
Fundamentos de la protección y la lucha contra el acoso sexual
Política de protección de la infancia

Requisitos de mantenimiento y revisión diaria del vehículo	
Mantenimiento preventivo (mantenimiento programado en función del kilometraje, cada 5000 km o 10000 km)	8000 KM
Mantenimiento imprevisto (basado en las opiniones de los conductores sobre los vehículos)	ad hoc
Comprobación diaria de los líquidos del vehículo (aceite del motor, aceite de frenos, nivel de refrigerante, nivel de agua de los limpiaparabrisas).	AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA
Comprobación diaria del exterior y el interior del vehículo (abolladuras, arañazos, estado de los neumáticos, fugas bajo el vehículo, funcionamiento de las luces).	AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA
Comprobación diaria de los botiquines (caja de herramientas, botiquín de primeros auxilios, extintor)	AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA
Comprobación diaria de los documentos del vehículo (seguro, delegación, mecánica, libro de registro).	AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA
Comprobación del funcionamiento de los cinturones de seguridad	Diario

Seguro del vehículo
Responsabilidad civil (daños materiales)
Daños Propios al Vehículo Asegurado
Incendio del vehículo asegurado
(opcional) Pasajeros y conductor: Fallecimiento e invalidez 10.000 USD por persona, para 5 personas. Gastos Médicos Responsabilidad Máxima 2.500USD por Persona, para 5 Personas.

Datos anuales necesarios	Detalle
Número de vehículos (SEDAN)	media de los últimos 12 meses
Número de vehículos (SUV)	media de los últimos 12 meses
Coste medio anual del alquiler - SEDAN	alquiler o depreciación; media de los últimos 12 meses; incluidos los gastos de seguro
Coste medio anual del alquiler - SUV	alquiler o depreciación; media de los últimos 12 meses; incluidos los gastos de seguro
Coste medio anual del conductor	incluyen todos los costes, no sólo el salario percibido
Número medio anual de conductores	
Coste medio anual del combustible por kilómetro - SEDAN	
Coste medio anual de combustible por kilómetro - SUV	
Costes anuales medios de seguro, reparación y mantenimiento por kilómetro - SEDAN	
Kilometraje medio anual por categoría de vehículo - SEDAN	media de los últimos 12 meses
Kilometraje medio anual por categoría de vehículo - SUV	media de los últimos 12 meses
Media de días laborables/mes	relacionados con la oficina
Media de horas de trabajo / día	relacionados con la oficina