



VENEZUELA

ANÁLISIS DE BRECHAS Y NECESIDADES LOGÍSTICAS

INFORME DE EVALUACIÓN Y RECOMENDACIONES

NOVIEMBRE 2023

ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE CONTENIDO	2
RESUMEN EJECUTIVO	3
1. CONTEXTO.....	3
1.1 CONTEXTO HUMANITARIO	3
1.2 ACTIVIDADES DEL CLÚSTER DE LOGÍSTICA	5
2. DEFINICIÓN DEL EJERCICIO DE BRECHAS Y NECESIDADES LOGÍSTICAS	6
2.1 OBJETIVOS	6
2.2. METODOLOGÍA.....	6
2.3 REPRESENTATIVIDAD Y PERFIL DE LOS PARTICIPANTES	7
3.PRESENCIA GEOGRÁFICA DE LAS ORGANIZACIONES.....	8
4.ENFOQUE EN LOGÍSTICA - PRIMEROS HALLAZGOS	9
4.1. ESTRUCTURA Y PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA.....	9
4.2 CAPACIDADES LOGÍSTICAS DE LAS ORGANIZACIONES	9
4.2.1. PROCURA: IMPORTACIÓN Y COMPRAS LOCALES	10
4.2.2 CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO POR ZONA GEOGRÁFICA	11
4.2.3. TRANSPORTE	12
4.2.4. CONTINGENCIA Y ADAPTACIÓN A CAMBIOS MAYORES DEL CONTEXTO	16
5. BRECHAS Y NECESIDADES PERCIBIDAS	16
5.1. PROCURA: IMPORTACIÓN Y COMPRAS LOCALES.....	17
5.1.1. RECOMENDACIONES (PROCURA: IMPORTACIÓN Y COMPRAS LOCALES)	17
5.2. TRANSPORTE	18
5.2.1. RECOMENDACIONES (TRANSPORTE FLUVIAL)	18
5.3. COORDINACIÓN CON AUTORIDADES	19
5.3.1. RECOMENDACIONES (COORDINACIÓN CON AUTORIDADES)	19
5.4. FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES.....	19
5.4.1. RECOMENDACIONES (FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES)	19
5.5. SERVICIOS DE GEOLOCALIZACIÓN	20
5.5.1. RECOMENDACIONES (SERVICIOS DE GEOLOCALIZACIÓN)	20
5.6. ESTRUCTURAS DE ALMACENAMIENTO	20
5.6.1. RECOMENDACIONES (ESTRUCTURAS DE ALMACENAMIENTO)	20
5.7. ORIENTACIONES PARA EL FUTURO ROL DEL CLÚSTER DE LOGÍSTICA	21
6. CONCLUSIÓN	21
7. ANEXOS	22

RESUMEN EJECUTIVO

El análisis de las brechas logísticas percibidas por las 13 organizaciones entrevistadas demuestra que permanecen brechas ya resaltadas durante el ejercicio anterior conducido en el 2022. Las dificultades de acceso al combustible y su impacto en el presupuesto del transporte, las dificultades de enlace con instituciones nacionales, los retos administrativos (incluyendo temas varios como las dificultades de entrada en el país con visas de trabajo, o las paradas en alcabalas de la carga humanitaria) y de acceso a servicios públicos (sobre todo a servicios de telecomunicación) no son de naturaleza logística, pero impactan las operaciones logísticas de las organizaciones. Para eso, los actores humanitarios usan la tercerización de servicios como medida de mitigación por excelencia, por ejemplo, no manejan una flota propia para el transporte de cargas, lo que facilita externalizar el abastecimiento de combustible; importan a través de servicios de terceros al no poder importar por cuenta propia, entre otros.

Las organizaciones mencionan la necesidad de obtener una información detallada sobre procedimientos y regulaciones, principalmente para importar, a fin de poder encontrar una armonización de procedimientos entre organizaciones. En particular sobre las importaciones, la ausencia o la no renovación de un plan de trabajo firmado con un ministerio a nivel central constituye el mayor impedimento a la importación por cuenta propia. El mayor impacto se nota en la implementación de proyectos de salud, por la dificultad para encontrar en el mercado local los insumos que cumplan con requisitos internacionales de calidad. Organizaciones médicas entrevistadas sobre el tema comunicaron ya padecer de la falta en su stock de productos necesarios para su implementación programática, comprometiendo sus actividades en numerosos centros de salud.

La disponibilidad de servicios de transporte terrestre de carga y de almacenamiento varía según el estado. De manera general, los almacenes disponibles siempre necesitan inversiones para adecuarlos a las buenas prácticas de almacenamiento del sector humanitario. Se reportan mayores dificultades para encontrar proveedores de transporte fluvial que cumplan con requisitos de seguridad y presupuestarios.

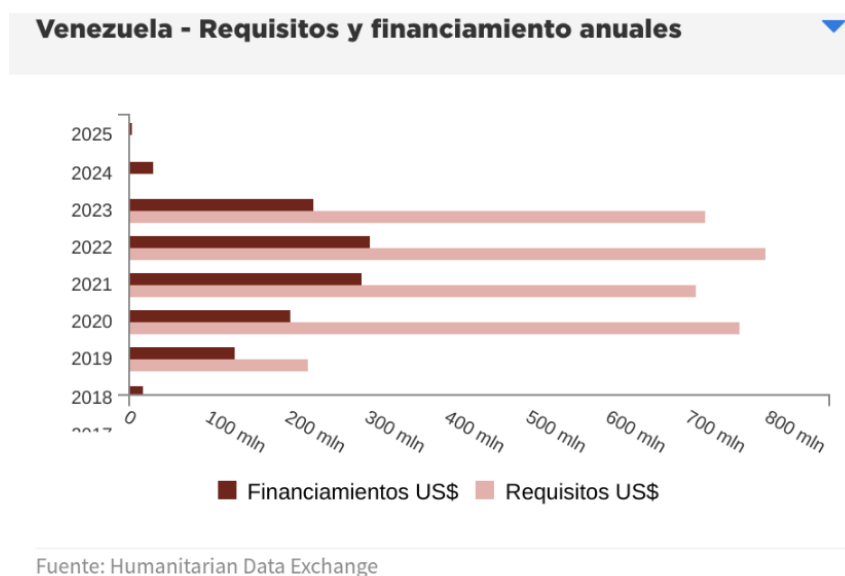
1. CONTEXTO

1.1 CONTEXTO HUMANITARIO

Entre 2022 y 2023, según el Plan de Respuesta Humanitaria (HRP¹, por sus siglas en inglés) el número de personas meta aumentó de 4,5 M a **5,2 M** (con un número de personas en necesidad de 7 M). Los requisitos de financiamiento fueron revisados para el ciclo 2022-2023 a **719.6 US\$ M**. El informe de situación de OCHA de abril 2023 reporta un nivel de financiamiento de solo 11,4% (vs 39,2% en 2022), habiendo sido alcanzadas

^{1,4,5} Humanitarian Response Plan (HRP) [Venezuela: Plan de Respuesta Humanitaria 2022-2023 - Venezuela \(Bolivarian Republic of\) | ReliefWeb](#)

990 000 personas². Una actualización más reciente del Financial Tracking Status del 04/10/2023 muestra que se ha alcanzado un nivel de financiamiento del 30.1%, con **229.8 US\$ M**³. En septiembre 2023 se confirmaron fondos con asignaciones del Fondo Humanitario Venezuela (FHV) de **US\$ 8 M** y del Fondo Común de Respuesta a Emergencias (CERF, por sus siglas en inglés) de **US\$ 8 M**. Para este último, los municipios priorizados son: en el estado Bolívar (Cedeño, Callao, Santa Elena de Uairén), en Delta Amacuro (Casacoima, Antonio Díaz), en Falcón (Colina, Falcón, Buchivacoa), en Sucre (Sucre, Valdez y Cruz Salmerón Acosta), en Zulia (Catatumbo, Guajira, Almirante Padilla).



Gráfica 1 ⁴

La respuesta humanitaria se enfoca en 8 estados, priorizados según el análisis de la severidad de las necesidades humanitarias intersectoriales: Amazonas, Apure, Bolívar, Delta Amacuro, Falcón, Miranda, Sucre y Zulia. El HRP “busca abordar las necesidades más inmediatas en seis áreas prioritarias: salud de la población, nutrición, seguridad alimentaria, prestación y acceso a servicios, acceso a la educación, riesgos de protección y movilidad humana”⁵. Se busca dar una respuesta más adaptada a las necesidades identificadas en los municipios, con la “promoción de la igualdad de género, la localización y el nexo entre lo humanitario y el desarrollo”⁶.

Con relación a la **situación económica del país**, el Banco Central de Venezuela publicó a inicios de julio de 2023 que la inflación anualizada a junio 2023 fue de 404%. Para ese mismo mes, el salario mínimo se situó en Bs. 130, que equivalen para la fecha, según la tasa de cambio oficial, a 5.25 US\$. El país estuvo afectado por factores externos como el incremento de los precios de bienes alimenticios, los efectos acumulados de la pandemia de

² [Venezuela - Marzo-Abril 2023 | Informes de situación \(unocha.org\)](https://fts.unocha.org/countries/242/summary/2023)

³ <https://fts.unocha.org/countries/242/summary/2023>

⁴ [Venezuela, Bolivarian Republic of - Requirements and Funding Data - Humanitarian Data Exchange \(humdata.org\)](https://humdata.org/countries/242/summary/2023)

⁵ Humanitarian Response Plan (HRP) [Venezuela: Plan de Respuesta Humanitaria 2022-2023 - Venezuela \(Bolivarian Republic of\) | ReliefWeb](https://reliefweb.int/report/venezuela/humanitarian-response-plan-2022-2023)

⁶ Humanitarian Response Plan (HRP) [Venezuela: Plan de Respuesta Humanitaria 2022-2023 - Venezuela \(Bolivarian Republic of\) | ReliefWeb](https://reliefweb.int/report/venezuela/humanitarian-response-plan-2022-2023)

coronavirus 2019, los riesgos climáticos y las interrupciones de cadena de suministro, como también debido al acceso limitado a mercados e inversiones internacionales.⁷

Es necesario resaltar que las organizaciones proporcionando asistencia humanitaria enfrentan impedimentos burocráticos y administrativos que impactan todas sus actividades, incluyendo la logística y la cadena de suministro. En el ámbito regulatorio, se pueden mencionar, entre otros, las demoras en la implementación del sistema de registro para las organizaciones humanitarias internacionales - el **Registro Especial Automatizado de Organizaciones No Gubernamentales No Domiciliadas en el país (REGONG)**, llevándolas a registrarse como asociaciones civiles locales o fundaciones. Además, permanecen unos impedimentos ya mencionados en reportes anteriores del Clúster de Logística, tales como retrasos burocráticos para la firma de acuerdos de trabajo con instituciones nacionales, requeridos para la importación directa de bienes e insumos. Las organizaciones internacionales también tienen dificultades para abrir cuentas bancarias en moneda local, necesarias para efectuar pagos a algunos proveedores. También persisten obstáculos para la permanencia del personal internacional de organizaciones no diplomáticas, por la dificultad por obtener visas de trabajo.

1.2 ACTIVIDADES DEL CLÚSTER DE LOGÍSTICA

En Venezuela, El Clúster de Logística fue activado en junio 2019 y empezó sus actividades en noviembre 2019. Realiza actividades de coordinación, como punto de entrada para agilizar la comunicación sobre temas de logística entre actores de los sectores humanitario, privado y público. Además, recolecta, consolida y facilita información actualizada del sector logístico. Adicionalmente, busca el fortalecimiento de capacidades y promueve el intercambio de conocimientos entre socios humanitarios. A la fecha, el Clúster cuenta con 48 organizaciones socias.

La diseminación de información relativa a temas de logística se apoya en una lista de comunicación por correo, como también en el sitio web del clúster <https://logcluster.org/ops/ven19a>. El Clúster además modera un grupo de WhatsApp conformado por logistas de las organizaciones socias y a donde se comparte información relevante para el trabajo diario operacional. Aquí se comparten documentos clave (estrategia, términos de referencia, reporte de brechas multisectoriales) y minutas de reuniones. También se comparten otros documentos clave, como una base de datos de proveedores basada en la retroalimentación de los socios, previsiones trimestrales de transporte fluvial de los socios y reportes de visitas a terreno. El Clúster lidera reuniones de coordinación mensuales, con una participación media de 18 organizaciones, como también reuniones temáticas ad hoc. Las organizaciones socias del Clúster pueden compartir información relativa a dificultades de acceso físico a través de un formulario ArcGIS que alimenta un panel que permite visualizar la información en un mapa.

Durante el 2023, se ha creado el grupo de trabajo para transporte fluvial, co-facilitado en Amazonas y en Delta Amacuro por 2 organizaciones socias. Durante las visitas de terreno en el marco de este grupo de trabajo, se realizaron encuentros con actores humanitarios y con autoridades pertinentes (i.e. Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, actores del Sistema de Gestión de Riesgos, Gobernación, Autoridad Única de Salud y Organizaciones basadas en fe) en Amazonas, Apure y Delta Amacuro.

⁷ Economic Commission for Latin America and the Caribbean. 2022. Economic Survey of Latin America and the Caribbean, 2022

2. DEFINICIÓN DEL EJERCICIO DE BRECHAS Y NECESIDADES LOGÍSTICAS

2.1 OBJETIVOS

El Clúster de Logística en Venezuela llevó a cabo durante el mes de junio de 2023 un análisis de brechas y necesidades logísticas en el país. Como parte de sus actividades en Venezuela, el Clúster evalúa junto a sus socios la situación logística en el país, en el marco de las actividades humanitarias, con el objetivo de identificar las brechas logísticas críticas comunes. Más adelante, se detalla la metodología de este análisis.

El análisis de brechas y necesidades logísticas (GNA por sus siglas en inglés) se basa en una serie de entrevistas realizadas a diversas organizaciones con operaciones humanitarias en el marco del Plan de Respuesta Humanitaria para Venezuela (2022-2023) (Humanitarian Response Plan, por sus siglas en inglés).

Además de dar detalles sobre las capacidades logísticas de las organizaciones entrevistadas, el GNA permite detectar las dificultades logísticas más críticas que actualmente afectan la entrega de insumos humanitarios. Se busca detectar las brechas logísticas críticas y comunes⁸, con la identificación de cuellos de botella en la coordinación, intercambio de información y servicios logísticos. En caso de detectar brechas significativas, el Programa Mundial de Alimentos (WFP) como agencia líder del Clúster de Logística podrá utilizar este reporte para fines de incidencia ante el Equipo Humanitario País (EHP), el Coordinador Humanitario, y autoridades pertinentes.

Mediante el GNA se espera:

- Identificar posibles indicios para mitigar las brechas significativas detectadas en este ejercicio.
- Realizar recomendaciones sobre la relevancia de: (1) mantener activado el Clúster de Logística en el país, (2) migrar a operaciones como Sector⁹, o (3) establecer un Grupo de Trabajo en logística o (4) definir una estrategia de salida.
- Recomendaciones para orientar la estrategia y futuras actividades del Clúster de Logística.

2.2. METODOLOGÍA

Durante una reunión de coordinación del clúster se invitó a las organizaciones socias a expresar su interés en participar del proceso. Finalmente fueron 13 las organizaciones que participaron en las entrevistas. El periodo evaluado fue el año 2022 y el primer semestre 2023.

Se informó a las organizaciones participantes que se realizarían entrevistas presenciales y se sugirió la asistencia de personal de logística, programas y de la gerencia. Las organizaciones fueron consultadas sobre: 1) Presencia operativa y capacidades logísticas y; 2) Estrategia y contexto logístico y operacional, entre otros temas.

⁸ Una brecha logística es considerada como tal cuando los servicios comerciales no están disponibles (inexistentes o discontinuos), o cuando estos son insuficientes para cubrir la demanda local. La disponibilidad de dichos servicios puede verse afectada por diversas razones, incluyendo brechas o cuellos de botella no directamente relacionados con el servicio.

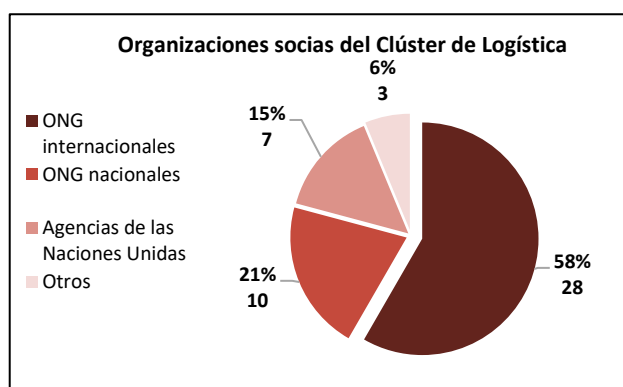
⁹ Las operaciones de un sector desarrollan actividades mancomunadamente con autoridades.

Se compartió un cuestionario preliminar a las organizaciones participantes, para recibir sus respuestas antes de las entrevistas. Las entrevistas, con preguntas complementarias, se desarrollaron de manera presencial del 16 al 26 de junio de 2023.

Este informe es resultado del análisis de las respuestas compartidas por los socios, apoyado en recursos gráficos. Para la elaboración de este reporte todos los datos aportados por las organizaciones han sido anonimizados.

2.3 REPRESENTATIVIDAD Y PERFIL DE LOS PARTICIPANTES

Al cierre del mes de junio 2023, el Clúster de Logística contaba con **48 organizaciones socias** (ver *gráfica 2*).



Gráfica 2

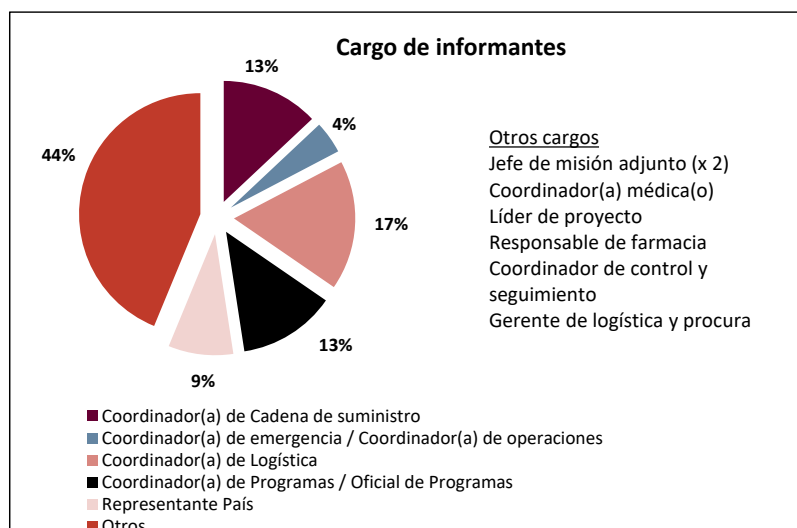


Gráfica 3

La mayoría de los socios del Clúster de Logística son ONG internacionales (58%). Las ONG nacionales representan el 21% de los socios y las agencias de las Naciones Unidas, el 15% (*gráfica 2*).

De las 13 organizaciones participando en el ejercicio del GNA, 70% son organizaciones internacionales. Las ONG locales y las agencias de las Naciones Unidas (NU) representan ambas un 15% respectivamente. Se nota una mayor proporción de ONG Internacionales en el grupo de las organizaciones entrevistadas que las presentes en el clúster (*gráfica 3*).

Las organizaciones que participaron en el ejercicio demostraron su voluntad por brindar una información completa, involucrando a varios departamentos para contestar durante las entrevistas (logística, programas y gerencia) permitiendo así un cruce de la información (ver *gráfica 4*, desglosando las 23 personas entrevistadas por cargo). Los participantes tienen un conocimiento detallado de la implementación desarrollada por sus organizaciones.

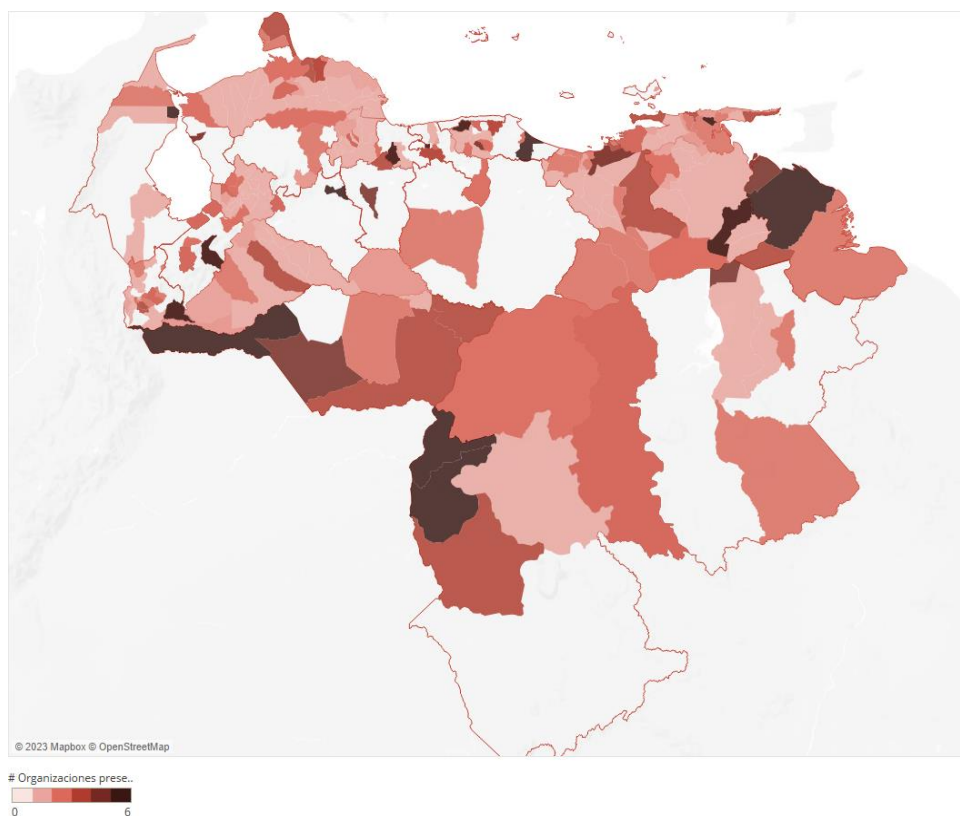


Gráfica 4

3.PRESENCIA GEOGRÁFICA DE LAS ORGANIZACIONES

Las 13 organizaciones entrevistadas están presentes en 19 estados, **ocho de los cuales son estados priorizados** por el HRP 2022-2023 (**Amazonas, Apure, Bolívar, Miranda, Delta Amacuro, Falcón, Sucre y Táchira**, (ver mapa 1), lo que ha permitido recabar información en temas sobre las brechas en esos estados.¹⁰ Es importante destacar que los proyectos implementados por las organizaciones entrevistas suelen incluir componentes multisectoriales.

¹⁰ Una muestra más amplia de organizaciones habría permitido hacer resaltar otros aspectos logísticos conocidos pero no mencionados por las organizaciones participantes en el ejercicio (por ejemplo la situación del transporte lacustre en Zulia, o del cruce marítimo en Sucre.)



Mapa 1

4.ENFOQUE EN LOGÍSTICA – PRIMEROS HALLAZGOS

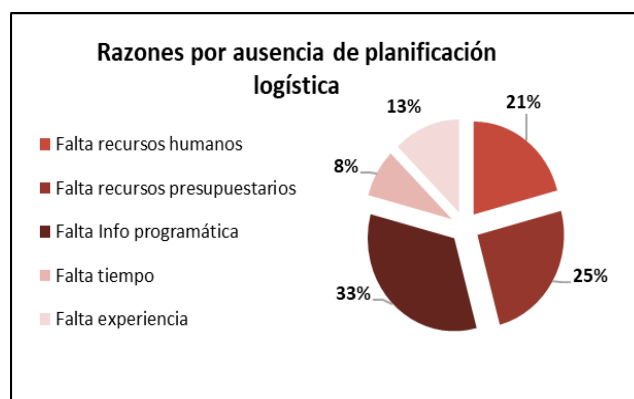
4.1. ESTRUCTURA Y PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA

Todas las organizaciones entrevistadas cuentan con un **departamento de logística** o cadena de suministros o compras. Asimismo, casi la totalidad de organizaciones (12) indicaron que el departamento de logística es sistemáticamente involucrado en la definición de las necesidades logísticas que apoyan la implementación programática.

Tres cuartas partes de las organizaciones reportan que normalmente planifican sus actividades con un horizonte a 12 meses, en concordancia con los tiempos previstos en los planes de financiamiento de los donantes. La dificultad de planificación logística es mayormente debida a falta de información programática.

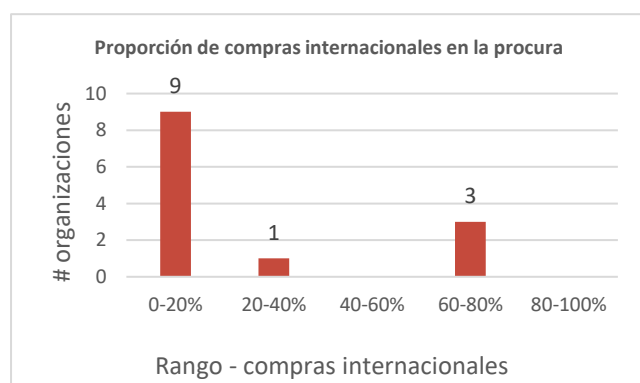
4.2 CAPACIDADES LOGÍSTICAS DE LAS ORGANIZACIONES

Esta sección presenta información sobre las capacidades logísticas de las organizaciones según las etapas de la cadena de suministro: Importación, Almacenamiento y Transporte. También se incluye la función transversal de preparación ante emergencias.

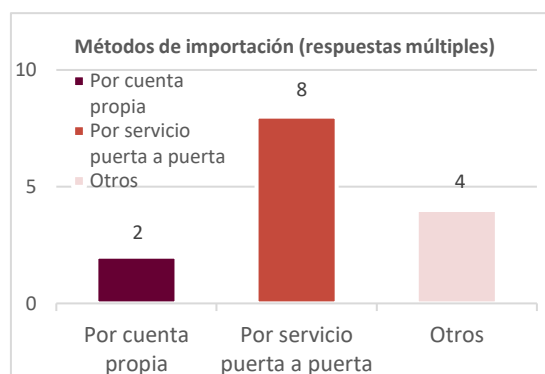


Gráfica 5

4.2.1. PROCURA: IMPORTACIÓN Y COMPRAS LOCALES



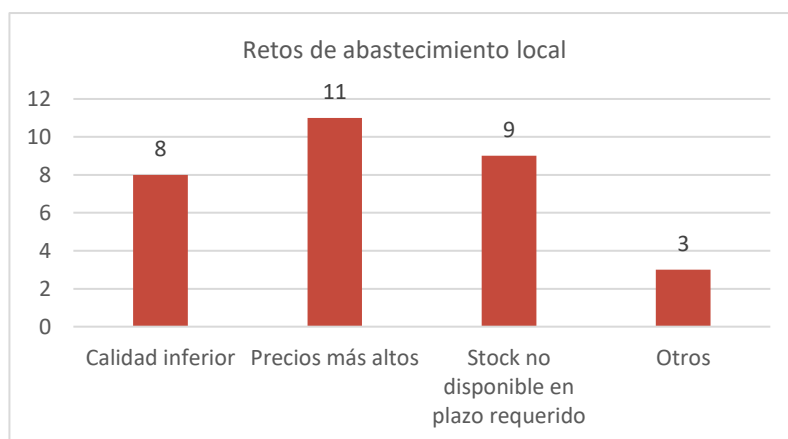
Gráfica 6



Gráfica 7

Nueve organizaciones (69% de las organizaciones entrevistadas) no realizan compras afuera del país (categoría 0-20%, *gráfica 6*). Es importante subrayar **que ninguna de las ONG nacionales o internacionales entrevistadas logra importar por cuenta propia**. De las organizaciones entrevistadas, únicamente las agencias de NU disponen de esta opción. Debido a ello, la pregunta para conocer la efectividad de los procesos de nacionalización de carga no es aplicable para el 77% de las organizaciones consultadas.

La dificultad para importar por cuenta propia representa una brecha crucial para las organizaciones ya que actualmente solo las agencias, fondos y programas del SNU pueden hacerlo. Esto responde, en gran parte, a que la mayoría de las organizaciones no ha firmado un plan de trabajo con una institución nacional, requisito indispensable para poder importar cuando las organizaciones se registran localmente en el país como Asociación Civil o Fundación. Debido a esto, **las organizaciones priorizan la compra local de insumos como medida para mitigar este reto**, aunque el 85% de ellas indica que en el mercado nacional los precios son más altos (*gráfica 8*). Aquellas que importan lo hacen con couriers “puerta a puerta” (*gráfica 7*), cuyos servicios pueden representar hasta 40% de la compra, o mediante casas de representación con presencia en Colombia, lo que evidencia un sistema de importación indirecta.



Gráfica 8

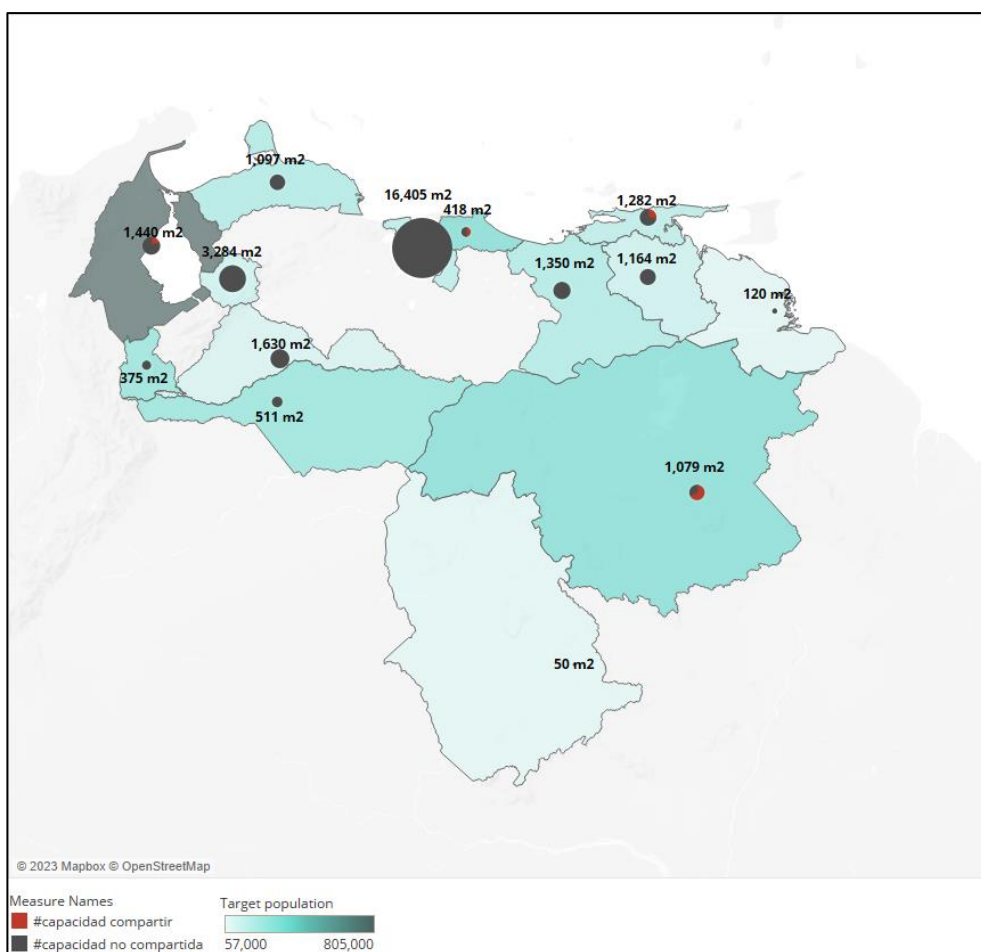
Además, las organizaciones comentan que el tiempo de tránsito para liberar las cargas constituye un cuello de botella.

Se adjunta en anexo más información sobre las dificultades para importar, con base en resultados de una encuesta complementaria realizada en junio 2023.

4.2.2 CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO POR ZONA GEOGRÁFICA

10 organizaciones reportaron tener uno o más almacenes. De los 32 almacenes reportados (zonas de stock de variados tamaños), 7 tienen entre 10% y 50% de espacio de almacenaje que podrían compartir con otros actores humanitarios en caso de ser necesario por motivo de emergencia (ver círculos en el mapa 2). Para los demás almacenes, las organizaciones indican que la posibilidad de compartir espacio se evaluaría en el momento. Se cuenta con 14 espacios de almacenaje con control de temperatura. Los actores humanitarios tuvieron que invertir en adecuaciones no previstas por los operadores logísticos.

En mayor proporción, y excepto para las farmacias, los espacios de almacenaje son usados para las cantidades de insumos que sobran de las jornadas de implementación. Esto forma parte de la estrategia empleada por las organizaciones para disminuir los costos que acarrearán estos servicios.

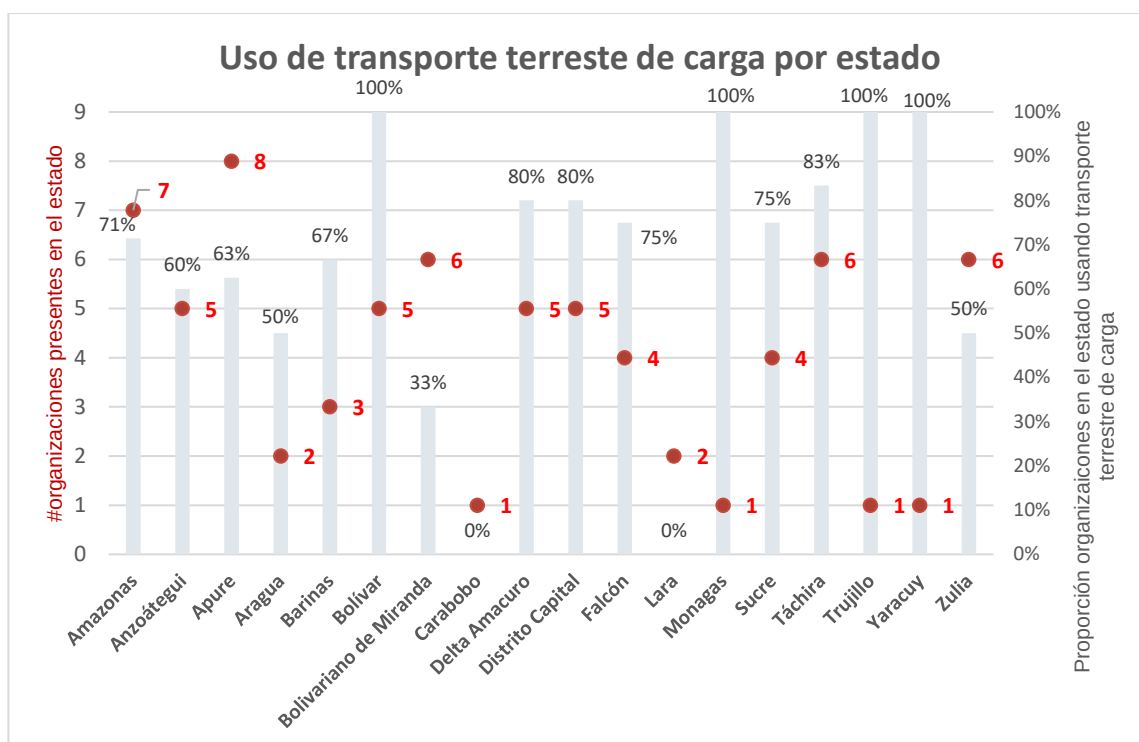


Mapa 2

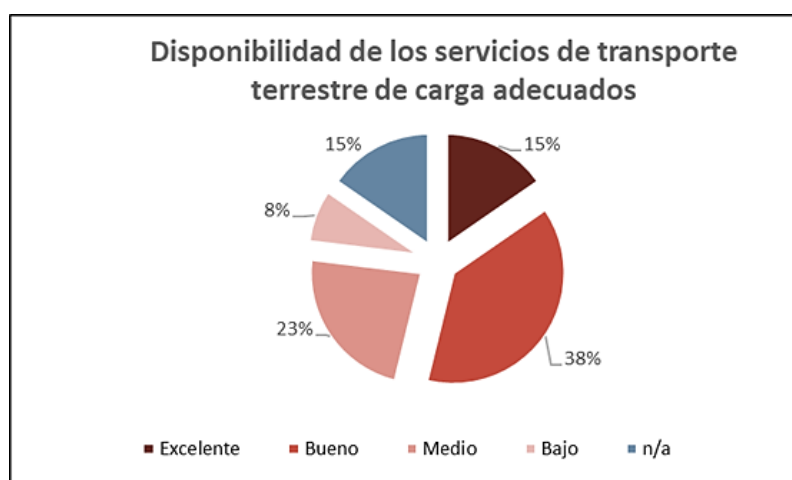
4.2.3. TRANSPORTE

TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

En general, las organizaciones usan transporte terrestre de carga para su implementación (*gráfica 9*) y todas las organizaciones entrevistadas **tercerizan este servicio de transporte para movilizar su carga**.



Gráfica 9



Gráfica 10

54% de las organizaciones califican de excelente a buena la disponibilidad de servicios de transporte adecuados para carga (gráfica 10). Sin embargo, existe **una mayor dificultad para encontrar servicios adecuados de transporte con control de temperatura y también para el transporte de desechos biológicos de actividades médicas.**

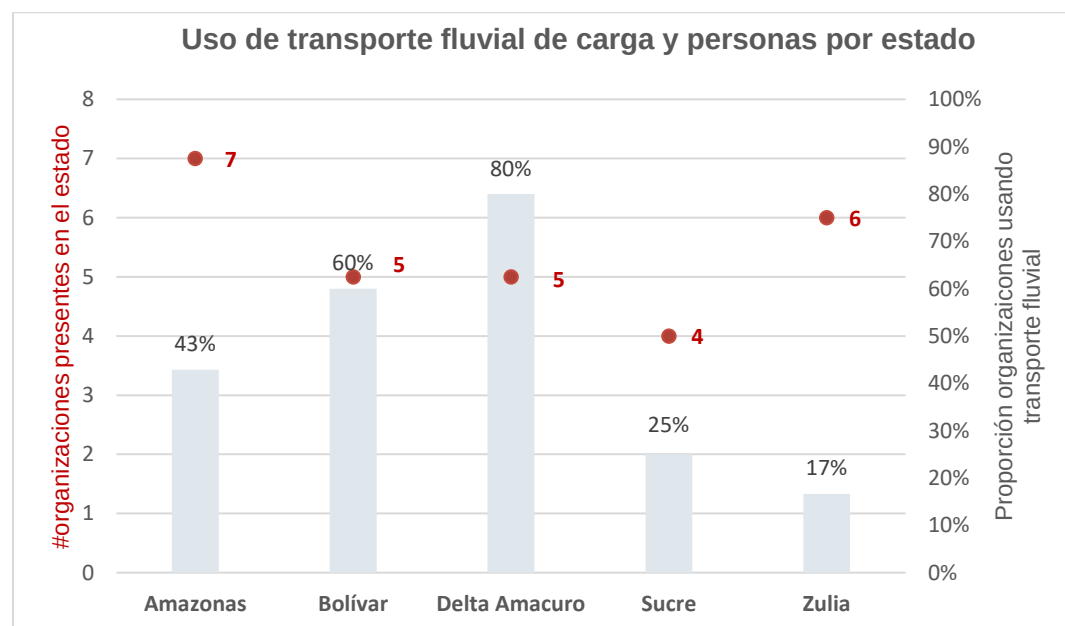
Las organizaciones mencionan tener la posibilidad de incrementar la capacidad de transporte, a partir de sus acuerdos marco de servicios, en caso de un incremento repentino del volumen de carga a movilizar, lo cual constituye una ventaja en caso de respuesta ante emergencias.

Estados	% organizaciones por la cuales el transporte terrestre está cubierto entre 80% y 100%
Amazonas	60%
Anzoátegui	67%
Apure	80%
Barinas	50%
Bolívar	60%
Bolivariano de Miranda	50%
Delta Amacuro	75%
Distrito Capital	50%
Falcón	67%
Monagas	100%
Sucre	100%
Táchira	60%
Trujillo	100%
Yaracuy	100%
Zulia	67%

Tabla 1

Según los resultados de la tabla 1, las organizaciones logran generalmente cubrir sus necesidades de transporte terrestre de carga (ej. en Amazonas, 60% de las organizaciones entrevistadas tienen sus necesidades de transporte cubiertas de 80% a 100%). Una organización menciona usar de manera puntual un servicio de autobús para llevar carga (hasta 1m³) de Caracas a Puerto Ayacucho (Amazonas).

TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA Y PERSONAL



Gráfica 11

De los estados con vías fluviales navegables, aquellos en donde más se usa el transporte fluvial son Delta Amacuro y Bolívar (gráfica 11). Cabe destacar que Apure, a pesar de ser un estado con vías fluviales navegables, no ha sido mencionado por las organizaciones. En este estado, existen vías terrestres paralelas a los ejes fluviales que permiten el acceso por tierra a los sitios de implementación. Sin embargo, durante la temporada de lluvias,

los ejes carreteros se inundan. Como consecuencia de ello, los actores humanitarios planean su implementación para que se desarrolle en mayor proporción durante la temporada seca, aprovechando así las rutas terrestres.

Las necesidades de transporte fluvial (marítimo o lacustre) no quedan cubiertas en su integralidad. De manera general, el sector privado no está muy desarrollado y se conduce con una gran informalidad. En Bolívar, 66% de las organizaciones y en Delta Amacuro 50% de ellas cubren de 80% a 100% de sus necesidades de transporte fluvial contratando a personas individuales. Esto revela que **una buena parte de los servicios requeridos son ofrecidos por el mercado informal.**

COMBUSTIBLE PARA EL TRANSPORTE

La disponibilidad fluctuante del combustible en el país y su escasez constante en algunos estados (Delta Amacuro, Amazonas, Apure, Bolívar, por ejemplo), además de la prohibición para almacenarlo, ha generado una tercerización total del transporte terrestre por parte de los actores humanitarios. En Bolívar, por ejemplo, para junio 2023 **el precio del gasoil estaba en US\$1.8/L y el de la gasolina hasta en US\$3.5/L, vs. US\$0.5/L (valor del precio dicho "internacional"¹¹, sea del gasoil o de la gasolina.).**

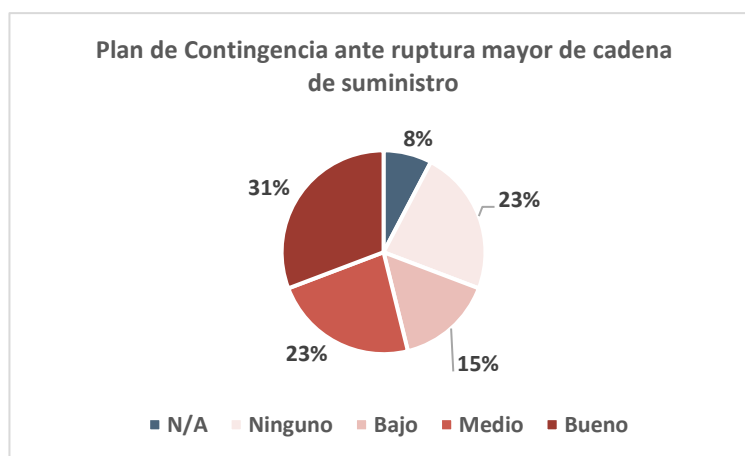
Dos organizaciones mencionaron un **incremento del 30% en los precios de sus acuerdos marco de transporte terrestre de carga** entre 2022 y 2023, debido al valor del combustible.

En su totalidad, los proveedores de transporte fluvial se abastecen de combustible y aceite en el mercado paralelo, ya que el transporte fluvial no está incluido en los mecanismos de abastecimiento regulares. Tal como fue reportado por algunas organizaciones, en Delta Amacuro, por ejemplo, el precio de la gasolina oscila entre US\$1.5 y US\$2/L en el mercado paralelo vs. US\$0.5/L del precio no subsidiado en estaciones de servicio.

Dos organizaciones en Apure y Bolívar declararon haber tenido retrasos en sus operaciones por falta de combustible (no cuantificado). Algunas implementaciones tuvieron que ser reprogramadas por vehículos dañados por gasolina de baja calidad o por retardos para reabastecerse de combustible. Otras dos organizaciones mencionaron recurrir a su relación con autoridades locales para asegurarse un mejor acceso al combustible.

¹¹ El combustible a precio internacional no es subsidiado. El valor de la gasolina subsidiada es 0,60 Bolívars por litro, aproximadamente 0,029 US\$ por litro (¿Cuál es el verdadero precio de la gasolina en Venezuela?) <https://www.bloomberglinea.com/2023/05/16/cual-es-el-verdadero-precio-de-la-gasolina-en-venezuela/>

4.2.4. CONTINGENCIA Y ADAPTACIÓN A CAMBIOS MAYORES DEL CONTEXTO



Gráfica 12

Una cuarta parte (23%) de las organizaciones no tienen plan de contingencia ante una ruptura mayor de la cadena de suministro (gráfica 12). Un 38% de las organizaciones consideran de bajo a medio su nivel de preparación en caso de disrupción de la cadena de suministro. En particular, una sola organización del SNU informa tener documentadas acciones a implementar en caso de disrupción en la cadena de suministro. Otra organización reporta que la sede global maneja un plan de contingencia, pero no tienen un plan escrito específico para Venezuela. Las demás organizaciones mencionaron que tener acuerdos marco con proveedores alternativos es el método principal por manejar posibles contingencias.

5. BRECHAS Y NECESIDADES PERCIBIDAS

La gráfica 13 permite visualizar la percepción de las brechas y necesidades por las organizaciones entrevistadas. Las brechas percibidas con más frecuencias no son de naturaleza logística, pero impactan en el despliegue de las actividades logísticas: dificultades de acceso al combustible, de enlace con instituciones, de acceso a servicios públicos (e.g. electricidad y telecomunicación) o retos administrativos (como para la apertura de cuentas bancarias, el acceso a liquidez bancaria o para obtener visas de trabajo).



Gráfica 13

5.1. PROCURA: IMPORTACIÓN Y COMPRAS LOCALES

En comparación con los resultados de GNA del año anterior, **la situación se ha deteriorado en cuanto a la posibilidad de importar por cuenta propia**. Las agencias, fondos y programas del NU en Venezuela pueden importar por cuenta propia. Las organizaciones humanitarias no diplomáticas que lograban importar por cuenta propia el año anterior no lo pueden hacer más, siendo confrontadas a la imposibilidad de renovar la firma de su plan de trabajo con el ministerio de respaldo. La importación por cuenta propia se convierte en una brecha crítica para las organizaciones humanitarias internacionales y locales. En consecuencia, han optado por abastecerse en el mercado local para adquirir los insumos que necesitan para sus actividades. Sin embargo, el mercado nacional opera en un escenario de alta inflación, trabaja contra pedido, no cuenta con stock de los bienes requeridos por las organizaciones humanitarias, ni en cantidad, ni en calidad y sus precios son más elevados según 85% de los actores consultados. Además, los actores humanitarios se enfrentan a una cierta informalidad de los proveedores, por ejemplo, tienen dificultades para obtener de ellos documentos administrativos, y a veces presupuestos, o con la imposibilidad de contar con la garantía de los productos o con una garantía no satisfactoria.

Las organizaciones que importan utilizan servicios de puerta a puerta que, en algunos casos, acarrean hasta el 40% del valor de la compra, impactando en una menor disponibilidad de fondos para la implementación programática. Los actores humanitarios más afectados son aquellos que necesitan importar medicamentos y equipos médicos para la ejecución de sus programas. En sondeo complementario efectuado en paralelo a las entrevistas del GNA, siete organizaciones de las diez del panel declararon encontrarse en situación de rupturas de stock de insumos de salud, resultando en no poder implementar la integralidad de su plan (ver resultados en tabla Excel del anexo 2).

5.1.1. RECOMENDACIONES (PROCURA: IMPORTACIÓN Y COMPRAS LOCALES)

Se solicitó que el Clúster de Logística apoye para que se delinee procedimientos de importación agilizados y homogéneos para los actores humanitarios que no se benefician de privilegios diplomáticos. Los datos recolectados sobre números de centros de implementación impactados por rupturas de stock en artículos que ya no se logra importar constituyen insumos para demostrar la criticidad de la situación (ver tabla Excel del anexo 2). El Clúster de Logística solicitará nuevamente en Cancillería obtener reuniones de trabajo con

organismos técnicos pertinentes al tema (Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria -SENIAT-, Gerencias de Aduanas de Puertos y Aeropuertos). Se mantendrá el rol de abogacía con estos entes del gobierno como también con OCHA. Además, se continuará el trabajo de acercamiento con el sector privado para recibir actualización sobre reglamentación y crear espacios de intercambio.

5.2. TRANSPORTE

Los actores humanitarios encuentran los servicios de transporte terrestre necesarios para su implementación, con la dificultad de mantener precios estables por más de seis meses, en el mejor de los casos. El acceso a zonas remotas, como en Bolívar, se ve dificultado por el estado de los ejes carreteros, particularmente durante la temporada de lluvias. También existe un limitante para encontrar proveedores de servicios de transporte con **temperatura controlada**.

El medio de transporte más retador mencionado por las organizaciones entrevistadas es el **transporte fluvial**. 38% del total de las organizaciones entrevistadas que implementan programas en uno o más estados con vías fluviales navegables reportan la gran dificultad que tienen para efectuar estos traslados.

Los mayores retos encontrados con relación al transporte fluvial son:

- **sus costos elevados**, en consecuencia, las organizaciones que no tienen la capacidad financiera para costear traslados fluviales limitan su implementación a zonas terrestres. Se dificulta igualmente el acceso a zonas más remotas donde se encuentra una población más vulnerable.
- la escasez de proveedores capaces de cumplir con **normas de seguridad**. Ej. Usando teléfonos satelitales o medios de telecomunicación adecuados para asegurar la seguridad del personal y de la carga durante la navegación en zonas a menudo riesgosas; embarcaciones y motores en buen estado o cumpliendo con las normas administrativas exigidas por las instituciones (e.g. registro legal, permiso de zarpe, etc.).
- La inexistencia de infraestructura fluvial fuera de los centros urbanos. Las embarcaciones atracan en embarcaderos o a orillas de los lugares de implementación, dificultando el manejo de las cargas.

En gran parte, los costos elevados del transporte fluvial dependen de la **escasez de combustible** que obliga a los proveedores a surtirse en el mercado paralelo. Se conoce la existencia de una estación de servicio fluvial, abierta en julio 2023 en Tucupita (Delta Amacuro). Sin embargo, los recaudos exigidos a los transportistas dificultan el abastecimiento.

5.2.1. RECOMENDACIONES (TRANSPORTE FLUVIAL)

El Clúster de Logística creó a inicios de 2023 un Grupo de Trabajo para el transporte fluvial, con el objetivo de consolidar los requerimientos necesarios por estado para poder transitar en las vías fluviales navegables, teniendo en cuenta el incremento de organizaciones que iniciarían operaciones en estos estados en 2023. Se realizó también una base de datos de proveedores de transporte fluvial en Amazonas, Apure y Delta Amacuro. Además, se sistematizan trimestralmente las previsiones de traslados fluviales, incluyendo en estas estimaciones, los traslados que efectúan organizaciones locales no suscritas al clúster, con el fin de alentar a los actores a contratar mancomunadamente servicios de transporte para compartir los gastos y crear sinergia en la implementación. Hay que hacer notar que unas organizaciones mencionaron un interés en poder usar servicios de transporte fluvial gestionados para la comunidad humanitaria.

5.3. COORDINACIÓN CON AUTORIDADES

Continúa siendo un reto importante para la comunidad humanitaria coordinarse de manera efectiva con las autoridades, especialmente a nivel central, en particular por la alta rotación de funcionarios de entes gubernamentales.

Un 46% de las organizaciones ubica entre media y baja la coordinación entre organizaciones y autoridades reconociendo en general una relación con autoridades muy discrecional, dependiendo de los funcionarios involucrados. Aclararon que, en todo caso, la coordinación es más favorable a nivel regional y local que a nivel central.

Esto dificulta el registro legal de las organizaciones, la importación directa de bienes e insumos, la apertura de cuentas en moneda nacional, la emisión de visas para personal internacional y el abastecimiento de combustible a través de mecanismos acordados para el sector humanitario. Así, cada organización se apoya en enlaces bilaterales con el gobierno estatal.

5.3.1. RECOMENDACIONES (COORDINACIÓN CON AUTORIDADES)

El Clúster de Logística continua con sus esfuerzos de abogacía ante OCHA para que los retos antes expuestos puedan ser escalados ante el Coordinador Residente y otras instituciones relevantes. Seguimos buscando los espacios para hacer incidencia, por ejemplo, en junio de 2022, el Clúster de Logística efectuó un Taller de Preparación Logística para Emergencias en el que participaron agencias, fondos y programas de NU, organizaciones humanitarias nacionales e internacionales y autoridades nacionales. Esta experiencia fue positiva para promover el diálogo intersectorial entre actores.

Por otro lado, se recomienda a las organizaciones humanitarias reportar a OCHA las dificultades que tienen para coordinarse con autoridades.

5.4. FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES

69% de las organizaciones indicaron un interés por acceder a más contenido de capacitación de manera gratuita sobre temas logísticos adaptados al contexto del país.

Aunque siete organizaciones indicaron que integran la preparación ante emergencias en su estrategia, principalmente manteniendo kits de respuesta rápida en stock y monitoreando las afectaciones de las lluvias en temporada, las organizaciones también indicaron requerir formación para la inclusión de los componentes de preparación y respuesta ante emergencias en su estrategia y para definir planes de contingencia ante ruptura mayor de stock.

5.4.1. RECOMENDACIONES (FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES)

El Clúster de Logística explorará qué material está disponible para la formación de socios en preparación y respuesta ante emergencias para facilitar la inclusión de estos temas en la estrategia de las organizaciones. Se evaluará también si se pueden fortalecer las capacidades de las organizaciones socias para el desarrollo de planes de contingencia ante la ruptura mayor de cadenas de suministro, como también en temas de inventario, manejo de flota, herramientas para efectuar autoevaluaciones de procesos logísticos, medición de indicadores logísticos y sobre la estructura IASC. El Clúster continuará alentando a sus organizaciones socias a compartir sus conocimientos entre ellas. En 2024 es previsto realizar un taller de preparación logística reuniendo a los socios del Clúster y posiblemente a actores del sector público.

5.5. SERVICIOS DE GEOLOCALIZACIÓN

Más de tres cuartas partes (77%) de las organizaciones tienen de bajo a medio acceso a servicios de geolocalización -Geographic Information System and Mapping (GIS)-, como el mapeo de las restricciones físicas de acceso, las cuales pueden constituir una brecha logística. Las organizaciones que se benefician de tal facilitación sistematizan internamente los datos recolectados por sus unidades de seguridad o sus equipos de terreno. Una organización menciona que este servicio no le agrega valor a su implementación.

El mapeo de restricciones físicas de acceso debido a dificultades logísticas mediante servicios de geolocalización constituye una brecha para la mayoría de las organizaciones, ya que no cuentan con esta posibilidad en tiempo real, lo que les impide ajustar su implementación sobre la marcha y operar de forma más segura y efectiva en el terreno.

5.5.1. RECOMENDACIONES (SERVICIOS DE GEOLOCALIZACIÓN)

El Clúster de Logística puso a la disposición de las organizaciones una herramienta para recopilar información sobre restricciones físicas de acceso debido a dificultades logísticas. La herramienta cuenta con un panel que permite a las organizaciones visualizar toda la data compartida. Sin embargo, no ha sido utilizada por suficientes socios como para que la información recabada sea útil para la toma de decisiones. En este sentido, se evaluará con el Clúster Global de Logística la posibilidad de utilizar la plataforma *Logistics Information Exchange (LogIE)* para recolectar, analizar y compartir información logística con los actores humanitarios.

5.6. ESTRUCTURAS DE ALMACENAMIENTO

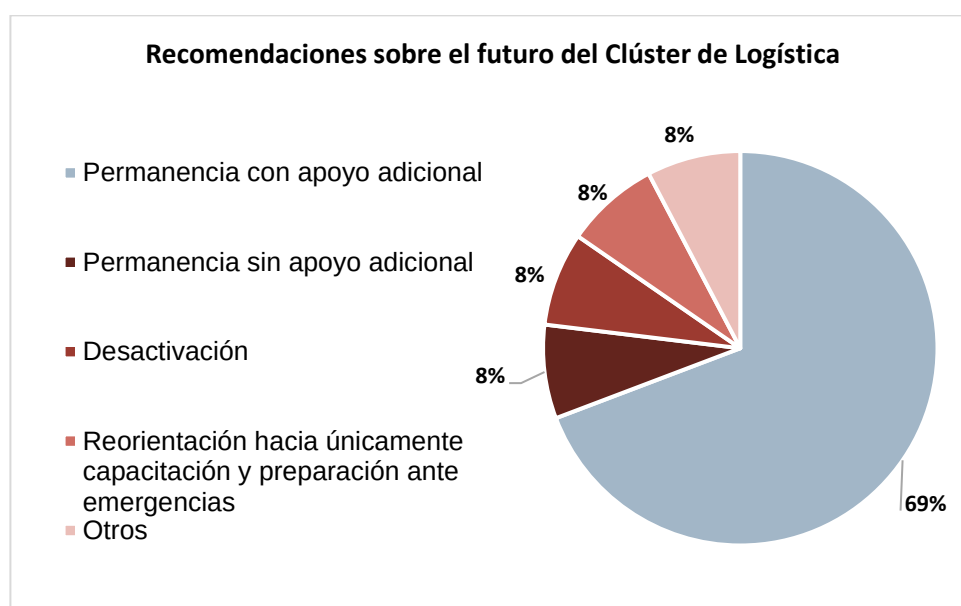
La estrategia adoptada por la mayoría de los socios es el establecimiento con sus proveedores de planes de despacho coherentes con su plan de implementación, previendo la **entrega directa a cargo de los proveedores** al lugar de implementación (centro de salud, sitio de distribución de kits, etc.), evitando así una etapa costosa de almacenaje.

El **77% de las organizaciones evalúa como escasa la disponibilidad de estructuras de almacenamiento adecuadas**, especialmente en Amazonas y Apure. Las estructuras se encuentran más fácilmente en grandes ciudades (Puerto Ordaz, Barcelona y Maracaibo), pero **usualmente se necesita invertir para adecuarlas** a estándares de correcto almacenamiento. De igual manera, 62% de las organizaciones indicaron que difícilmente se encuentran operadores logísticos para el manejo de almacenamiento fuera de las grandes ciudades, y **tanto el alquiler de los almacenes, como los servicios logísticos han sido reportados como costosos (sin referencia de precio)**. Adicionalmente, muchos almacenes no están adecuados para el manejo de medicamentos y carga bajo temperatura controlada.

5.6.1. RECOMENDACIONES (ESTRUCTURAS DE ALMACENAMIENTO)

El Clúster de Logística ha promovido entre sus organizaciones socias el uso en común de lugares de almacenamiento. Además, en este GNA se ha recabado información de almacenaje que podría ser compartido entre los socios en caso de emergencias. Recientemente, el Programa Mundial de Alimentos (WFP por sus siglas en inglés) ha iniciado la provisión de diversos servicios a actores humanitarios, entre ellos, el de almacenamiento en su hub principal ubicado en el estado Aragua.

5.7. ORIENTACIONES PARA EL FUTURO ROL DEL CLÚSTER DE LOGÍSTICA



Gráfica 14

La recomendación mayoritaria reportada por 69% de las organizaciones entrevistadas acerca del futuro rol del Clúster de Logística es que se mantenga activado y provea apoyos o servicios adicionales, siendo los siguientes servicios los más mencionados:

- i) Apoyo para agilizar los procedimientos de importación, especialmente de medicamentos y equipos médicos, y obtener información actualizada sobre esos procedimientos;
- ii) Consolidación de información sobre el contexto local a través de más misiones a terreno, a la vez que se socializan buenas prácticas logísticas de las organizaciones humanitarias;
- iii) Apoyo en la preparación para emergencias;
- iv) Provisión de servicios de transporte fluvial y;
- v) Promoción de una mejor coordinación entre organizaciones, atendiendo especialmente la relación desbalanceada entre agencias, fondos y programas de NU e instituciones nacionales vs. la relación que mantienen las autoridades con organizaciones no gubernamentales internacionales y locales.

6. CONCLUSIÓN

La implementación de las actividades logísticas de los actores humanitarios en Venezuela se ve dificultada por impedimentos de naturaleza ajena a la logística, desde el ámbito regulatorio, la discrepancia del nivel de coordinación con autoridades entre nivel central y nivel estatal, hasta dificultades relacionadas con la disponibilidad irregular de servicios públicos tales como la energía eléctrica y una red estable de telecomunicación. Además, el acceso irregular al combustible en algunos estados, como también su escasez es un factor crítico que encarece los servicios de transporte.

Adicionalmente, las brechas logísticas comunes identificadas a través de este análisis son: i) procedimientos de importación no uniformes; ii) escasez de estructuras de almacenamiento correctamente dotadas fuera de las

ciudades principales, como también actores de manejo de almacenamiento; iii) dificultad para encontrar servicios de transporte fluvial cumpliendo con los requisitos de seguridad y presupuestarios; iv) necesidad de contar con más material de capacitación en logística adaptado al contexto y; v) acceso a un servicio de mapeo de barreras físicas de acceso.

La retroalimentación de las organizaciones entrevistadas recomienda el mantenimiento del Clúster de Logística activado, con una continuidad de sus funciones de coordinación y manejo de información como también de su rol de incidencia ante actores pertinentes, dando a conocer el contexto logístico con datos cuantificados e impactos en operaciones programáticas. Extender los roles de co-facilitación a organizaciones socias podría alentar la socialización de conocimientos y buenas prácticas en terreno entre organizaciones. Con base en los resultados de este GNA, el Clúster de Logística recomienda mantener el Clúster activado. La presión de los altos costos que afectan la disponibilidad presupuestaria y movilización hacia zonas remotas priorizadas en el HRP necesita una vigilancia dedicada y, según la evolución, eventualmente la activación de provisión de servicios para la comunidad humanitaria (tomando en consideración que el abastecimiento de combustible representa un gran reto para este escenario).

En caso de que se concrete la oferta de servicios logísticos para la comunidad humanitaria, el Clúster de Logística extendería su rol de coordinación a estos eventuales servicios para su integración en el Concepto de Operaciones.

7. ANEXOS

Anexo 1: Impacto cuantificado de los retos de importación.

Anexo 2: Datos adicionales.

Anexo 1: Impacto cuantificado de los retos de importación

Los actores humanitarios más impactados por las dificultades para importar son aquellos que implementan **programas de salud**. El Clúster de Logística envió una encuesta a sus socios en mayo 2023, para recabar cifras sobre el impacto de los retos de importación.

Esos resultados son consolidados en la tabla Excel en adjunto.



Las respuestas al GNA muestran que las organizaciones se enfrentan a la dificultad por encontrar proveedores nacionales de medicamentos y productos médicos que cumplan con requisitos de calidad de productos y/o con criterios para buenas prácticas de almacenamiento. Se nota también una situación delicada para algunos actores que cuentan con el aval de instituciones gubernamentales locales para implementar sus proyectos, pero no tienen un plan de trabajo firmado a nivel central.

Es importante recalcar que las organizaciones que logran importar reportan que **las exenciones de aranceles no son respetadas**. Eso conlleva un desembolso de montos importantes y les obliga a enviar a las instituciones competentes solicitudes de devolución.

Adicionalmente, la dificultad para importar impacta la gestión de la procura. Las ONG implementan con base a una estrategia que prioriza las compras locales para evitar los retos de importación y en este marco acuerdan con sus proveedores la entrega directa a los lugares de implementación.

Al consultar en el GNA por los retos que conlleva abastecerse localmente, 69% organizaciones mencionaron que a menudo los proveedores envían ofertas por productos que no tienen en stock, con precios elevados y una calidad más baja de la exigida (para 62%). Además, existe todavía una informalidad en los proveedores, no habituados a generar cotizaciones, facturas, o disponibilidad de las fichas técnicas de los productos que venden. Por lo general, los proveedores exigen una orden de compra a sus clientes para reabastecer su stock, además de requerir el pago anticipado del pedido antes de su recepción. Lo anterior genera demora en las entregas y dificultades de desembolso por parte de los actores humanitarios. Se menciona también la dificultad de gestión de pagos en estados fronterizos en donde los proveedores usan como moneda el peso colombiano.

Además, varias organizaciones han mencionado que la presencia del sector humanitario agudiza el aumento de los precios. La escasez de proveedores cumpliendo con los requisitos administrativos (cuenta bancaria, facturación, registro, etc.) y capaces de ofrecer productos con la calidad requerida, crea una competencia involuntaria entre actores y alimenta la especulación por parte de los proveedores. Se nota también en algunos sectores, la sindicalización de los proveedores que convienen precios entre ellos. Por otro lado, la inflación existente en el país vuelve difícil el establecimiento de acuerdos marco de mediano a largo plazo, excepto en caso de negociar por grandes volúmenes. El plazo promedio de dichos acuerdos es de seis meses.

Anexo 2: Datos adicionales

Se comparten aquí datos recabados sobre:

- el acceso de las organizaciones a información del contexto logístico.
- la percepción de los mecanismos de coordinación.
- el uso de transporte aéreo.

ACCESO A INFORMACIÓN DEL CONTEXTO LOGÍSTICO

62% de las organizaciones reporta tener un **buen conocimiento de la capacidad logística presente en el país**, mientras 31% tiene un conocimiento bajo o medio. Las organizaciones logran realizar sus análisis de mercado y encontrar a proveedores locales a través de sus estructuras de terreno (oficinas regionales y locales y también mediante sus socios implementadores). Sin embargo, para 38% de las organizaciones la percepción **acerca del acceso a la información sobre la capacidad logística** es reservada e indicaron que existe **cierta reticencia** de los demás actores para compartir información sobre sus proveedores.

Por otra parte, **77% de las organizaciones confirma tener de buen a excelente conocimiento de las reglas y regulaciones del país que impactan la cadena de suministro**. Este indicador positivo parece estar en contradicción con los retos administrativos destacados repetidamente por los socios durante reuniones de coordinación o bilaterales (entre ellos, el registro legal de la organización en el país, apertura de cuentas en moneda nacional, visado de personal internacional). La **vigilancia jurídica** adoptada por los actores humanitarios lo puede explicar (2 organizaciones mencionaron tener el apoyo de servicios de asesoría legal que les permiten mantenerse listas en caso de cambios en el contexto jurídico).

MECANISMOS DE COORDINACIÓN

Esta sección presenta la información destacada sobre aspectos de coordinación entre actores humanitarios; entre colegas logistas, con autoridades y con las comunidades.

62% de las organizaciones consultadas **destacan como buena la coordinación entre actores humanitarios, mientras que el restante 38% indica que hay oportunidades de mejora** que asocian con la necesidad de una mayor apertura a compartir información entre organizaciones que evite duplicación en la implementación.

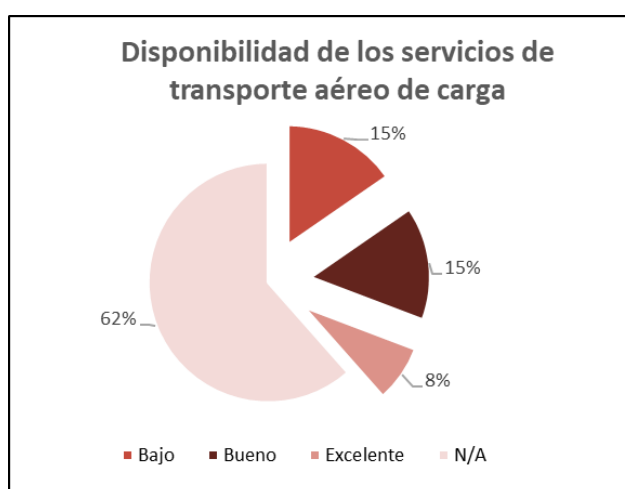
Específicamente, la coordinación entre colegas logistas es buena para 54% de las organizaciones. El Clúster de Logística incentiva para que se mejore la participación y el compartir de información logística entre organizaciones.

El aspecto de coordinación mejor valorado fue el relacionado con la participación de las comunidades, siendo **calificado entre excelente y bueno por un 84% de las organizaciones**.

TRANSPORTE AÉREO DE CARGA Y PERSONAL

62% de las organizaciones entrevistadas (8) **no tienen necesidad de usar transporte aéreo de cargas** (respuestas N/A en *gráfica 15*). Una sola organización prefiere usar por defecto el transporte aéreo al transporte terrestre para el traslado de cargas debido a que el costo es mucho menor, pero envían cargas pequeñas (máximo 120kg).

Las organizaciones movilizan a su personal por vía aérea. La frecuencia de los vuelos de líneas comerciales experimentó una mejora en el último año. Una organización mencionó un incremento de precios en los últimos dos años (ej. de 75\$ a 185\$ para un boleto entre Caracas y el estado Táchira). La movilización a zonas remotas de los estados Bolívar o Amazonas se efectúa mediante avionetas. No obstante, la existencia de una oferta variada de proveedores de chárteres, una organización informó que contratar estos servicios es costoso, en su caso, para el municipio Gran Sabana (estado Bolívar).



Gráfica 15