

RMRP 2023 • 2024

**REGIONAL REFUGEE AND MIGRANT
RESPONSE PLAN (RMRP)**

January 2023 - December 2024


Inter-Agency Coordination
Platform for Refugees and
Migrants from Venezuela

Nota Orientativa para los socios del **Sector de TRANSPORTE HUMANITARIO**

Implementación, Monitoreo y Reporte del **Plan Regional
de Respuesta para Refugiados y Migrantes 2023-
2024**



Contenido

1. Introducción	3	Transporte de larga distancia / Transporte entre dos puntos dentro de un mismo país.....	9
Resumen datos Sector Transporte Humanitario - RMRP 2023-24 ..	3	Transporte local/urbano/diario	9
Cambios respecto al RMRP 2022.....	4	Campañas de información y comunicación.....	10
Enfoque bianual: 2023-2024 y RMNA 2022 - Análisis de necesidades de refugiados y migrantes	4	4. Grupos de población meta	11
Inclusión de otras nacionalidades	5	5. Relación entre indicadores y actividades	12
2. Objetivos específicos e indicadores.....	6	6. Seguimiento de actividades y financiación.....	14
3. Mensajes clave del Sector de Transporte Humanitario para la adecuada ejecución del RMRP 2023-24	7	Actividades	14
Consideraciones fundamentales del TH	7	Financiación.....	14
Objetivos de la provisión de Transporte Humanitario.....	8	7. Criterios de elegibilidad y priorización de los socios sectoriales	16
Consideraciones específicas por tipología.....	9	Perfil de los socios	16
		Requisitos de los programas a ejecutar por los socios.....	17
		9. Terminología. Aclaraciones	18

1. Introducción

El presente documento tiene como intención acercar a los socios del Sector de Transporte Humanitario para la Repuesta a venezolanos (R4V, por sus siglas en inglés) en el proceso que se ha llevado a cabo para el desarrollo del Plan Regional de Respuesta para Refugiados y Migrantes (RMRP, sus siglas en inglés) para 2023-2024¹, desde principios para su ejecución, monitoreo y reporte a lo largo del año. Además, de resaltar los principales cambios respecto al RMRP 2022.

Resumen datos Sector Transporte Humanitario - RMRP 2023-24

Plataforma	Población en necesidad (individuos)		Población meta (individuos)		Requisitos financieros (USD)		Número de Socios
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	
REGIONAL	2,1M	2,27M	158.7K	141.2K	25.10M	24.89M	23
Brasil	88.9K	93.8K	26.0K	23.0K	14.44M	14.35M	7
Chile	124.7K	135.4K	2.5K	1.6K	1.01M	1.07M	1
Colombia	1.85M	2.03M	119.4K	99.9K	4.66M	4.54M	10
Ecuador	171.1K	168.2K	14.1K	13.2K	612.8K	598.6K	2
Perú	192.8K	204.7K	11.2K	15.9K	1.35M	1.30M	4
Caribe	82.7K	84.1K	2.2K	2.4K	529.5K	424.7K	4
América Central y México	200.0K	201.1K	15.3K	15.4K	945.1K	1.02M	3
Cono Sur	35.9K	38.1K	7.5K	4.7K	975.3K	676.5K	2

¹ [Enlace de descarga](#)

Cambios respecto al RMRP 2022

Se acentúan elementos ya modificados entre el 2021 y el 2022, como fueron la “Relación con los ODS. Saliendo de la emergencia hacia contextos de transición y desarrollo”, con el vínculo especial al trabajo en temas de integración; y se mantiene la Declaración de Resultados con un Objetivo Estratégico. Para más información sobre los cambios realizados en 2022 se recomienda consultar la “Nota Orientativa para los socios del Sector de Alojamiento. Implementación del RMRP 2022”². Las nuevas modificaciones para 2023-24 con mayor impacto en el plan de respuesta son:

Enfoque bianual: 2023-2024 y RMNA 2022 - Análisis de necesidades de refugiados y migrantes³

Como se describe en la introducción al contexto Regional del RMNA (página 12 del documento):

“Desde 2018, la Plataforma R4V ha publicado anualmente los Planes Regionales de Respuesta para Refugiados y Migrantes (RMRP, por su nombre en inglés), destacando las necesidades de los grupos de población vulnerables, así como las estrategias de respuesta de los distintos grupos de la Plataforma y del sector, incluyendo una revisión completa tras el inicio de la pandemia de COVID-19 en marzo de 2020. A partir de la valiosa información recibida de las partes interesadas, durante el proceso de planificación en 2022, la Plataforma R4V decidió separar el RMRP en dos documentos (i) el Análisis regional de necesidades de las personas refugiadas y migrantes (RMNA), que destaca las necesidades de las personas refugiadas y migrantes de Venezuela, mientras que (ii) el RMRP destacará la estrategia de respuesta. El RMNA incluye análisis sectoriales y de múltiples partes interesadas por parte de las Plataformas y Sectores en todos los niveles de la respuesta (regional, nacional y subregional), y la mayoría de las Plataformas realizan ejercicios de Evaluaciones Conjuntas de Necesidades (...)”⁴.

*Tomando en cuenta que la mayoría de las personas refugiadas y migrantes en destino tienen la intención de permanecer e integrarse en sus comunidades de acogida, según las proyecciones de población de la R4V, y con el fin de subrayar la relevancia posterior de la planificación y programación de la integración socioeconómica a mediano y largo plazo, el marco temporal y el **alcance del RMRP se han ampliado para cubrir dos***

² [Enlace de descarga](#)

³ [Enlace de descarga](#)

⁴ Más información sobre la metodología y el alcance del RMNA, en el apartado "Fuentes de datos y metodología" del documento original. [Enlace de descarga](#)

años, 2023 y 2024. El enfoque plurianual permite a la R4V considerar más adecuadamente el nexo entre la ayuda humanitaria y el desarrollo en la planificación, proporcionando tiempo suficiente para las acciones de alcance a mediano y largo plazo. Esta evolución del RMRP también refleja el resultado de las consultas con los donantes, gobiernos de acogida y socios de la R4V.

Los dos documentos (RMNA y RMRP) mantendrán los grupos meta utilizados anteriormente, incluyendo: i) personas refugiadas y migrantes en destino; ii) personas refugiadas y migrantes en tránsito; iii) comunidades de acogida afectadas; iv) personas refugiadas y migrantes en situación pendular; y iv) personas retornadas, con la notable adición de poblaciones de otras nacionalidades (no venezolanas) en tránsito en un número selecto de países para cubrir las necesidades humanitarias de los movimientos mixtos significativos que viajan hacia el norte⁵.”

Para este ejercicio del RMNA 2022, el sector de Transporte Humanitario trabajó una guía para socios y colíderes, se recomienda su consulta para entender el trabajo realizado. [Guía Orientativa: Capítulo Transporte Humanitario del Refugees and Migrants Needs Assessment \(RMNA\) para el 2023/24.](#)

Inclusión de otras nacionalidades

Recogido en los diferentes informes del R4V a lo largo del 2021 y 2022, y en particular en el RMNA 2022, el último año se ha caracterizado por un flujo continuado y moderado de población refugiada y migrante de Venezuela, así como otros flujos multidireccionales en la región, que se solapan con los empleados por otras nacionalidades continentales y extracontinentales. En especial, se han identificado dichos movimientos en el Corredor Andino y a través de la peligrosa ruta entre Colombia y México por Centro América. Ante el análisis de necesidades, muy similares entre los distintos grupos de población que transitan por la región, se reitera en todos los casos retos vinculados al acceso a documentación acrecentando las necesidades humanitarias de la población que transita la región de forma irregular generalmente a pie por zonas de alta peligrosidad. Por lo cual, además de ello y la demanda por parte de socios y donantes, **el RMRP 203-24 contempla, para Colombia, Costa Rica, Ecuador, Perú y Panamá, la inclusión de otras nacionalidades en tránsito en el plan de respuesta**, y por ende, en la implementación de este.

⁵ Este enfoque se aplica a todas las personas no venezolanas en tránsito en Perú, Ecuador, Colombia, Panamá y Costa Rica.

2. Objetivos específicos e indicadores

Al igual que en 2022, se han desarrollado objetivos estratégicos a modo de sombrero que recogen el marco de todas las intervenciones del sector. Es decir, se ha definido un marco de resultados que encuadre la respuesta para 2023-24 que considero la “Declaración de Resultado” en el marco del RMRP, pero el cual no será cuantificado a lo largo del periodo de validez del plan.

Disponer de este objetivo estratégico permite la definición de una línea de trabajo vinculada a la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS). Para fortalecer el Principio 2 de la Agenda 2030 (*No dejar a nadie atrás*), se concibe alinear el marco de resultados del RMRP con los ODS acordados a nivel mundial con sus medidas de resultado (superando así las lagunas entre lo humanitario y el desarrollo), haciendo posible que el RMRP proporcione una imagen más amplia de la respuesta más allá del conteo numérico de actividades de respuesta y personas beneficiarias.

Sector	ODS	DECLARACIÓN DE RESULTADOS	Indicador
Transporte Humanitario	10.7 Facilitar la migración y la movilidad ordenada, segura, regular y responsable de las personas, incluso mediante la aplicación de políticas migratorias planificadas y bien gestionadas	La respuesta del transporte humanitario contribuirá a la protección, la integración y el acceso a los bienes y servicios básicos de los refugiados y migrantes vulnerables	Proporción de la población refugiada y migrante vulnerable que tiene acceso al transporte humanitario

Bajo este marco se definen los objetivos e indicadores de trabajo para 2023-24.

Código	Objetivo específico	Indicadores	Tipo de Indicador	Desagregación
RE-HT1	Proporcionar asistencia de transporte de forma segura, humana y digna a refugiados y migrantes de Venezuela con fines de protección, integración y acceso a bienes y servicios básicos.	# refugiados y migrantes que reciben asistencia en forma de transporte entre dos puntos del interior del país por motivos de reunificación familiar o social, o acceso a protección, empleo y servicios básicos y administrativos.	PiN	Tipo de población: Edad y Género
RE-HT2		# refugiados y migrantes que reciben asistencia en forma de transporte local para acceder a servicios de protección, bienes o servicios básicos, o empleo a nivel intraurbano.	PiN	Tipo de población: Edad y Género

3. Mensajes clave del Sector de Transporte Humanitario para la adecuada ejecución del RMRP 2023-24

Al realizar actividades de Transporte Humanitario reflejadas bajo el RMRP 2023-24, el sector le recomienda tener en cuenta las siguientes consideraciones, ya mencionadas en otros documentos sectoriales con anterioridad.

Consideraciones fundamentales del TH

Las actividades de Transporte Humanitario responden a la necesidad de aquellas personas refugiadas y migrantes en situación de precariedad que carecen de la documentación necesaria para acceder al transporte formal dentro del país o no disponen de los medios económicos para afrontar los costos para continuar la ruta hasta el lugar en el que deseen permanecer por razones de reunificación familiar, acceso a empleo o cercanía a redes de apoyo; o el viaje para acceder a bienes y servicios básicos o de regularización, documentación y acceso a protección internacional⁶. Dichas actividades tienen como prioridad personas en condición de vulnerabilidad que pudieran ver agravada su situación⁷ ante la imposibilidad de acceso a estos servicios, exponiéndoles a riesgos de salud y protección⁸. Es de crucial importancia la identificación de personas con necesidades específicas, en particular personas con discapacidad que requieren una especial inclusión en las actividades de Transporte Humanitario.

El Transporte Humanitario se realiza con humanidad, seguridad y dignidad siempre dentro de las fronteras de un país y sigue las normas y regulaciones de este. Las actividades se llevan a cabo en coordinación y con el consentimiento⁹ de los Estados, lo que favorece el aumento la seguridad del proceso al proporcionar un acompañamiento en protección, tanto en operaciones contra la delincuencia organizada, la trata y tráfico o la violencia basada en género, como la protección de la niñez, ya que permite evitar los riesgos de separación familiar en las fronteras o en el tránsito.

- El Transporte Humanitario es un servicio entregado de forma **gratuita** a personas migrantes y refugiadas por parte de organizaciones humanitarias y/o instancias de gobierno.

⁶ En el caso de Brasil con la Operación Acogida se encuentra la excepción de reubicación entre alojamientos temporales colectivos según capacidades de albergue.

⁷ Referido a situación: física, mental, económica, social...

⁸ Se priorizan los grupos de: Mujeres solas con NNA, Hombres solos con NAA, Mujeres embarazadas, Mujeres en periodo de lactancia, Mujeres solas, Adultos mayores, Núcleos familiares con NAA, Personas con discapacidad, Personas sobrevivientes de violencia basada en género, víctimas de trata de personas, Personas con problemas médicos, Casos de reunificación familiar, Personas LGTBQI+ en condición de vulnerabilidad, Adolescentes no acompañados, Personas con necesidades de protección internacional. Fuera de los criterios establecidos se puede brindar asistencia a las personas venezolanas que son referidas por instituciones de gobierno y agencias humanitarias y que se encuentran en alguna situación de desprotección

⁹ Los Estados pueden tanto solicitar a las organizaciones humanitarias el apoyo para realizar Transporte Humanitario, así como aprobarlo tras la resaltar por parte de éstas la importancia de dicha actividad.

- **NO** se intercambia por trabajo, comida, documentación, dinero, sexo o un trato favorable. El intercambio de sexo por asistencia humanitaria es un acto de explotación, está terminantemente prohibido, y es un delito.
- Tiene carácter **voluntario**, es decir, las personas en movilidad pueden tomarlo o rechazarlo si no es de su conveniencia en cualquier etapa de su viaje.
- Debe asegurar que la persona o grupo (puede ser familia, parejas, compañeros) que recibe asistencia está **informado de sus deberes y derechos** y potenciales riesgos que podrá enfrentar en la ruta, así como los **servicios básicos disponibles** tanto por organizaciones humanitarias como por el sistema nacional del país.
- El Transporte Humanitario es considerado como **un factor protector fundamental** de las personas refugiadas y migrantes de Venezuela.

Objetivos de la provisión de Transporte Humanitario

1. Asegurar la **protección de las personas refugiadas y migrantes**. Es de vital importancia resaltar la prevención y mitigación de riesgos de trata y tráfico ilícito de personas y VBG, en particular de mujeres, niñas y personas con identidades de género y orientación sexual diversas; mantener la integridad física y evitar la separación de NNA de sus familias. El transporte es clave para facilitar el acceso a servicios de protección, principalmente en casos individualizados, ya que las actividades de Transporte Humanitario permiten la identificación de casos, así como su registro, acompañamiento y monitoreo, y referenciación a los mecanismos nacionales de protección. Así como garantizar un viaje seguro en las condiciones adecuadas de salud, cumpliendo con la normativa vigente de prevención de Covid-19, a partir del empleo de compañías de transporte formal verificadas y capacitadas para brindar este servicio desde los principios de humanidad, dignidad y seguridad.
2. Facilitar el **acceso a bienes de emergencias y servicios básicos** mediante la asistencia de transporte a quienes de otro modo no pueden acceder físicamente. Por ejemplo, a alimentos, artículos domésticos y de higiene de carácter esencial, atención sanitaria, incluyendo primeros auxilios y atención psicosocial durante todo el proceso.
3. **Acceso a la regularización migratoria, y, por ende, a derechos y servicios**, mediante el apoyo a las personas refugiadas y migrantes para que faciliten el acceso a servicios sociales, educativos y de justicia, entre otros.

Todo ello en el marco de la respuesta integral en coordinación con los otros sectores temáticos puede ayudar a alcanzar **la integración socioeconómica** de la población venezolana en el país, reduciendo el impacto del flujo migratorio en las comunidades de acogida en las regiones de frontera y favorecer el acceso al mercado laboral.

Consideraciones específicas por tipología

Transporte de larga distancia / Transporte entre dos puntos dentro de un mismo país¹⁰

- Si bien se realizaba previamente a través de flotas de vehículos propios de las organizaciones o por el alquiler/flete de autobuses o aviones de compañías privadas de transporte para el traslado de personas refugiadas y migrantes en tránsito; actualmente, esta tipología se caracteriza por la provisión de billetes (boletos) de viaje de forma individual a las personas identificadas en necesidad y que cumplan con los criterios de acceso definidos previamente por la organización y el multisector nacional o su equivalente.
- Incluye el traslado de personas en tránsito con intención de desplazarse dentro del país fuera del área intraurbana y/o alcanzar el siguiente país en la ruta migratoria, asegurando siempre que se dé bajo los principios de acción sin daño, al asegurar que la situación en destino no empeore las condiciones de vida en origen o lugar de tránsito.
- En caso de que haya intención conocida de cruce de fronteras, solo se proveerá de la asistencia para aquellas personas que sí disponen de los requisitos legales solicitados por ambos países u otros casos de especial atención, que pudieran coordinarse a nivel binacional. Dichas actividades se desarrollaron desde un puerto fronterizo a otro dentro del mismo país o desde una ciudad principal al puesto fronterizo más cercano al siguiente país de tránsito o destino.
- Para el caso de provisión de transporte a través de la compra de billetes de viaje, se deben considerar en la medida de lo posible un seguimiento a posteriori en remoto o por otra filial del actor humanitario en destino.

Transporte local/urbano/diario

- Actividades principalmente realizadas a través de programas de transferencias monetarias (PTM) y/o provisión de abonos de transporte mensuales o por viaje (paquetes de 10 viaje, por ejemplo)
- Incluye actividades como, por ejemplo:
 - Traslados entre zonas periurbanas al centro de la ciudad, generalmente en transporte público, para el acceso a oportunidades laborales, bienes y servicios, principalmente de protección, salud y educación.
 - Autobús colegial/escolar para niñez y adolescencia dentro de un municipio.

¹⁰ Toda la información relevante al respecto disponible en: [Lineamientos Transporte Humanitario de larga distancia](#)

- Traslados para pacientes crónicos a centros de salud u hospitales para tratamiento dentro de un municipio.
- A través de los programas de Transferencias Monetarias Multipropósito (MPC, por sus siglas en inglés) se cubren costes de transporte diario, si bien es una fórmula de protección para los grupos de población en tránsito, ésta no se considera directamente parte del sector. Reportar al Grupo de Trabajo de Transferencias Monetarias.
- La identificación y referenciación de las personas para el acceso a transporte local/urbano/diario debe ser un trabajo liderado bajo las organizaciones que prestan el servicio en el mismo lugar para evitar la duplicidad de personas que acceden a los beneficios y la optimización de los recursos.
- Para la provisión de transporte local/urbano/diario de casos especiales (NNA separada o no acompañada, trata y tráfico, supervivientes de VBG) activar a ruta para la orientación, atención y respuesta de cada país, y coordinar la respuesta con el sector de protección.

Campañas de información y comunicación

No siendo *per se* una tipología, el sector considera importante recalcar el trabajo en información y comunicación necesario para la ejecución de las actividades de Transporte Humanitario según las consideraciones generales y objetivos descritos con anterioridad.

- La provisión de información sobre el acceso al servicio y sus condiciones es fundamental en la realización de las actividades. El TH debe ser informado. Parte básica de la rendición de cuentas, así como trabajo en temas de salud mental para disminuir la ansiedad en la ruta migratoria.
 - Entre la información sobre las condiciones del viaje es importante recalcar el trabajo en prevención y mitigación de enfermedades infecciosas, tipo COVID-19, en coordinación con los sectores de Agua, Saneamiento e Higiene y Salud.
- En el último año, el sector regional de protección y los distintos reportes nacionales han identificado un incremento de la discriminación y xenofobia, las campañas de concienciación y visibilizarían de los retos que sufre la población en tránsito son fundamentales en para la prevención y mitigación de los riesgos asociados, y la provisión de transporte humanitario está directamente vinculado a ello.
- Considerar las diferentes nacionalidades en tránsito y destino para la diversidad de idiomas disponibles para la transmisión de información y herramientas de comunicación que garanticen la atención integral, así como respetar las diferencias culturales y adaptar los materiales a ellas.

4. Grupos de población meta¹¹

Los grupos con los que trabaja directa e indirectamente el Sector de Transporte Humanitario a los que se hace referencia en este Plan y de los que se derivaron las estimaciones de personas necesitadas y de población meta, incluyen:

- **Personas en el país de destino:** aquellas que han dejado su lugar de residencia habitual con la intención de permanecer en un país de acogida. Algunos países de la región han incorporado una estimación de las personas que se encuentran en situación irregular.
- **Movimientos pendulares:** movimientos de población temporales y normalmente repetidos, que pueden representar un patrón de desplazamiento entre Venezuela y otro país.
- **Personas retornadas:** aquellas que han salido de Venezuela y regresan a su país de origen.
- **Personas en tránsito:** aquellas que han salido de Venezuela y están en tránsito a través de un país antes de entrar en su país de destino previsto.
- **Refugiados y migrantes de otras nacionalidades** que en tránsito en Colombia, Ecuador, Perú, Panamá o Costa Rica.
- **Comunidad de acogida:** población de un país de destino previsto que comparte una misma ubicación geográfica con personas refugiadas y migrantes de Venezuela y/o que necesita acceso a los mismos servicios.

*Así mismo tener en cuenta que el Sector de Transporte Humanitario, trabaja directamente con trabajadores humanitarios, así como con personal de organizaciones de la sociedad civil, instituciones públicas y privadas, principalmente en actividades de fortalecimiento de capacidades.

¹¹ Información obtenida del RMRP 2023-24 [Enlace de descarga](#)

5. Relación entre indicadores y actividades

El presente capítulo pretende reflejar los vínculos entre las actividades del Sector y los indicadores bajo los que se ejecutan. El listado de Actividades no es exhaustivo, se considera una guía de referencia en la que se incluyen las principales actividades identificadas por las plataformas nacionales.

El Sector Transporte Humanitario recomienda consultar los documentos ya desarrollados por el sector a lo largo de 2022 para facilitar la ejecución y reporte de las actividades, en particular: [Definición de la asistencia en Transporte Humanitario, y sus modalidades de intervención, para personas refugiadas y migrantes en los países de tránsito o destino de la Respuesta a personas venezolanas en América Latina y el Caribe \(pendiente de actualización en 2023\)](#), [Lineamientos Transporte Humanitario de larga distancia](#) y [Guía Orientativa: Capítulo Transporte Humanitario del Refugees and Migrants Needs Assessment \(RMNA\) para el 2023/24](#).

Objetivo específico	Código indicador	Indicador	Descripción del indicador	Actividades	Población objetivo	Notas/Comentarios
Proporcionar asistencia de transporte de forma segura, humana y digna a refugiados y migrantes de Venezuela con fines de protección, integración y acceso a bienes y servicios básicos.	RE-HT1	# refugiados y migrantes que reciben asistencia en forma de transporte entre dos puntos del interior del país por motivos de reunificación familiar o social, o acceso a protección, empleo y servicios básicos y administrativos.	El indicador pretende captar el número de personas que reciben asistencia en transporte interno o a frontera, con el fin de reducir los riesgos de protección de los refugiados y migrantes en tránsito. Se priorizan los casos relacionados con la reunificación familiar o social para garantizar las redes de protección en su destino.	<ul style="list-style-type: none"> - Registro, compra y entrega de billetes de transporte en terminales - Registro y traslado de personas entre dos puntos (puede incluir referenciación de casos a otras organizaciones a la llegada a destino) 	Población en tránsito	<ul style="list-style-type: none"> - La entrega de Transferencias Monetarias Multipropósito (MPC, por sus siglas en inglés) no se considera una actividad de Transporte Humanitario
	RE-HT2	# refugiados y migrantes que reciben asistencia en forma de transporte local para acceder a servicios de protección, bienes o servicios básicos, o empleo a nivel intraurbano.	El indicador pretende captar el número de personas a las que se presta asistencia en el transporte de corta distancia, urbano o local, para facilitar el acceso a la protección y a los servicios básicos, como los centros médicos, a la asistencia humanitaria, como los alimentos, para facilitar el cumplimiento de los requisitos administrativos y para buscar empleo. Se da prioridad a los grupos más vulnerables identificados mediante	<ul style="list-style-type: none"> - Registro, compra y entrega de billetes de transporte, así como abonos/tarjetas mensuales de transporte. - Registro, entrega de cupones (PTM) restringidos para el transporte 	Principalmente población en destino, pero sin descartar a población en tránsito o pendular	<ul style="list-style-type: none"> - La entrega de Transferencias Monetarias Multipropósito (MPC, por sus siglas en inglés) no se considera una actividad de Transporte Humanitario - El presente indicador recoge tanto traslados puntuales para acceder a un servicio, por ejemplo; como traslados recurrentes.

			critérios de vulnerabilidad y en función de las necesidades.			
--	--	--	--	--	--	--

Nota – Recuerde que:

- Los Kits de Tránsito, también llamados “Kit Humanitario”, “Kit Caminante”, entre otros; se recogen bajo el Sector de Alojamiento.
- Las campañas de sensibilización e información se recogen bajo el Sector de Protección.

6. Seguimiento de actividades y financiación

Actividades

Los protocolos de reporte de actividades de los socios (5W-ActivityInfo) continuaran siendo los mismos durante 2023-24. Se realizarán con carácter mensual, tener en cuenta a la hora de reportar:

- Incluir a la población asistida cada mes para aquellas actividades con carácter acumulativo (por ejemplo, transporte local).
- Las actividades específicas de entrega de cupones no deben ser reportadas como “Transferencias Monetarias Multipropósito”, sino bajo el Sector de Transporte Humanitario en su indicador específico.
- No existen indicadores específicos dentro del marco del RMRP 2023-24 para evaluaciones, estudios, investigaciones, campañas de incidencia u otros materiales similares, aun así, se recogerán de forma paralela al 5W- ActivityInfo a lo largo del año por medio de los colíderes nacionales o regionales, según el marco de acción del documento o la campaña.

El sector se compromete a continuar produciendo hojas informativas a través de la página web R4V.info, que servirán para la identificación de brechas, retos y riesgos de los programas implementados, así como se cruzarán dichos datos con evaluaciones realizadas por los socios en particular OIM-DTM, REACH o IMMAP, como actores principales en la recolección de datos. Todo ello se empleará en la promoción y defensa de las necesidades identificadas.

El sector no es responsable de investigar el fraude o el mal comportamiento de los socios, ni de evaluar la calidad de sus proyectos, sólo si sus programas actuales y futuros están alineados con el RMRP. Los socios están a cargo de la responsabilidad y la rendición de cuentas para lograr una respuesta apropiada y de calidad que satisfaga las necesidades de las personas afectadas.

Financiación

Los socios y los donantes seguirán presentando informes sobre la financiación en el Sistema de Seguimiento Financiero de OCHA (FTS, por sus siglas en inglés) indicando claramente si la financiación está enmarcada en el RMRP o no. El grupo de trabajo de Manejo de la Información y el sector trabajarán juntos para revisar los reportes de financiación de forma regular para garantizar que haya sido correctamente marcada o, en caso necesario, volver a "clasificarla".

El Sector de Transporte Humanitario anima a los socios a ser proactivos en el desglose de sus presupuestos a nivel sectorial, evitando así el reporte en *FTS* como "Multicomponente", lo que permite realizar el seguimiento con mayor facilidad, ya que la relación financiación y actividades será directa.

7. Criterios de elegibilidad y priorización de los socios sectoriales

Resumen de los compromisos mínimos para la participación en el sector inspirado en IASC¹², adaptado al contexto del R4V y el Sector de Transporte Humanitario, incluyen:

Perfil de los socios

1. Compromiso con los principios humanitarios, los principios de partenariado, así como guías y estándares mínimos regionales e internacionales, incluyendo temas de PSEA (Prevención del abuso y la explotación sexual, acrónimo en inglés)
2. Participación activa en el Sector de Transporte Humanitario, comprometiéndose a la participación constante del trabajo colectivo del sector; así como de los grupos de trabajo o subsectores, si los hubiera.
3. Socios deben estar registrados como una organización local, nacional o internacional los países en los que ejecutan programas directamente, sino en su defecto su socio implementador. Así mismo mantener sus actividades dentro del marco legislativo del país, siempre que no vulnere el derecho internacional (incluyendo los derechos humanos).
4. Demostrada actividad en el reporte de información en las plataformas relevantes (incluye como mínimo: *5W-ActivityInfo*, *FTS*)
5. Demostrada experiencia y capacidad en el Sector de Transporte Humanitario, incluido en el mandato de su organización.
6. Capacidad y voluntad de contribuir al RMRP y las actividades de respuesta del sector, incluyendo la definición de las estrategias de trabajo, así como la coordinación y trabajo intersectorial (incluyendo: protección, salud, agua, saneamiento e higiene; entre otros).
7. Compromiso de colaborar entre socios del sector para asegurar la eficiencia en el uso de los recursos, incluyendo el uso estratégico de los mismos; así como compartir información entre los socios.
8. Disponibilidad para asumir responsabilidades de liderazgo en grupos subregionales o nacionales o de trabajo según sea necesario, sujeto a la capacidad y el mandato.
9. Una comprensión demostrada de los deberes y responsabilidades asociados con la participación del sector, según lo definido en los términos de referencia.
10. Asegurar la accesibilidad a la información y las reuniones a todos los socios del sector asegurando su participación, ello incluye la traducción e interpretación a los idiomas oficiales de los países miembros

¹² [Guidance Cluster Coordination at Country Level. IASC July 2015](#)

Requisitos de los programas a ejecutar por los socios

1. El programa debe estar en línea con las recomendaciones, y guías y estándares del Sector de Transporte Humanitario a nivel regional y subregional/nacional, así mismo con el RMRP.
2. Compromiso de transversalizar cuestiones de protección en la ejecución de los programas (incluido el respeto de los principios de no discriminación, no hacer daño, etc.), así como seguir los códigos de conducta de sus organizaciones y los lineamientos de prevención de explotación y abuso sexual (PEAS) a los que se acoge el R4V.
3. Disposición para participar en acciones que mejoren específicamente la rendición de cuentas a las personas afectadas (AAP, por sus siglas en inglés)
4. Compromiso de incorporar temas transversales programáticos clave (incluida edad, género, discapacidad, medio ambiente, LGTBIQ+ o VIH / SIDA, entre otros).
5. Las actividades propuestas deben tener coherencia entre el presupuesto, el tiempo de ejecución, la población meta y los recursos requeridos; así mismo encajar en el marco estratégico de los objetivos e indicadores sectoriales, así como población meta definida por el RMRP.
6. Realizar actividades de promoción, defensa y difusión de información y mensajes clave a la población afectada, comunidades de acogida, gobiernos a los distintos niveles administrativos, donantes, agencias de NNUU, organizaciones de la sociedad civil, medios de comunicación y otros.
7. Evitar la duplicidad de acciones para la maximización del impacto de las intervenciones, por medio de la coordinación y creación de sinergias entre diferentes actores tanto sectoriales como de otros sectores temáticos interrelacionados.
8. Estrategias de salida y traspaso deben estar contempladas directa o indirectamente en los programas, con el objetivo de alcanzar soluciones duraderas, en el nuevo contexto de las respuestas tras el impacto de la pandemia de la Covid-19.

Así mismo, se dirige a los socios al [Término de Referencia del Sector Regional de Transporte Humanitario](#) para más información.

9. Terminología. Aclaraciones

Transporte Humanitario

A partir de la definición del Multisector en Colombia bajo el GIFMM¹³, aceptada a nivel regional: *“el Transporte humanitario es el procedimiento y/o proceso que nos permite garantizar que refugiados y migrantes en situación de vulnerabilidad sean trasladados de manera ordenada, digna y segura, a un lugar de tránsito o destino dentro de las fronteras nacionales. Gestionado de forma adecuada y en coordinación con las autoridades y demás socios, es una herramienta de protección para asegurar la vida e integridad de esta población y reducir la presión en las comunidades aledañas a las vías.”*¹⁴

Transporte Humanitario de larga distancia / Transporte Humanitario entre dos puntos dentro de un mismo país

Aquel tipo de transporte entre dos puntos dentro de las fronteras de un país, el cual se provee a personas en tránsito, con intención de desplazarse dentro del país fuera del área intraurbana y/o alcanzar el siguiente país en la ruta migratoria. La población debe disponer de la documentación o cumplir con otros requisitos legales o aprobaciones pertinentes solicitados por las autoridades del país para su desplazamiento, así como por la coordinación entre organizaciones que lideren los movimientos. Los viajes generalmente se contemplan bajo la justificación de: reunificación familiar, existencia de redes de apoyo o contrato laboral y casos de especial protección; y siempre que se sigan los principios de “Acción sin daño”, asegurando que la situación en destino no empeore las condiciones de vida en origen o lugar de tránsito.

IMPORTANTE: En el caso de que haya intención conocida de cruce de fronteras, sólo se proveerá de la asistencia para aquellas personas que sí disponen de los requisitos legales solicitados por ambos países que permita el cruce de fronteras u otros casos de especial atención, que pudieran coordinarse a nivel binacional¹⁵. Dichas actividades se desarrollan desde un puesto fronterizo a otro dentro del mismo país o desde una ciudad principal al puesto fronterizo más cercano al siguiente país de tránsito o destino. Es fundamental realizar la correspondiente coordinación entre los gobiernos y organizaciones involucradas de los países de tránsito y destino, asegurando que existen acuerdos para un

¹³ Grupo Inter-agencial sobre Flujos Migratorios Mixtos, GIFMM

¹⁴ GIFMM Colombia - Lineamientos para transporte terrestre intermunicipal de refugiados y migrantes. Publicado el 6 de marzo de 2020. Lectura completa del documento [aquí](#). (Documento bajo revisión, pendiente de publicación)

¹⁵ Ejemplos de ello pudieran ser: niñez separada o no acompañada, víctimas de doble afectación o crimen organizado, etc.

cruce regular de la frontera articulados por medio de las organizaciones que brindan este servicio. Estas actividades se gestionarán de forma individualizada (caso por caso) según las condiciones de la persona o grupo familiar demandante de la asistencia.

Transporte Humanitario local/urbano/diario

Es aquel tipo de Transporte Humanitario enfocado a apoyar el acceso a la integración económica y acceso a servicios básicos, este tipo de transporte se provee dentro de una localidad o entre localidades cercanas para facilitar la movilidad de trayectos de ida y vuelta, generalmente desde la periferia a los núcleos urbanos. Dicho transporte se focaliza en la búsqueda de oportunidades de medios de vida, pero también acceso a servicios básicos y temas administrativos, regularización incluida. Busca minimizar los costes en transporte de las familias refugiadas y migrantes para permitir la priorización de alimentos y otros gastos esenciales. Por norma general, es la modalidad con menos restricciones.

Para más información consultar el “Glosario” (página 7) del [Definición de la asistencia en Transporte Humanitario, y sus modalidades de intervención, para personas refugiadas y migrantes en los países de tránsito o destino de la Respuesta a personas venezolanas en América Latina y el Caribe](#) (pendiente de actualización en 2023).