

## Guía Orientativa: Capítulo Transporte Humanitario del *Refugees and Migrants Needs Assessment (RMNA)* para el 2023/24

El presente documento es el resultado de las reuniones de trabajo del Sector Regional de Transporte Humanitario durante el mes de mayo y junio de 2022, que cuentan con la participación de colíderes regionales, subregionales y nacionales del sector. Así como de reuniones bilaterales entre el sector regional y los sectores nacionales junto con sus gestores de la información, y el equipo de Manejo de la Información Regional.

### Evaluación Conjunta de Necesidades (JNA<sup>1</sup>)

Se identifican estas preguntas clave para entender la situación de necesidades particulares de población refugiada y migrante proveniente de Venezuela frente al transporte en el país. Se considera relevante obtener esta información tanto de las Evaluaciones Conjuntas de Necesidades, o en su ausencia de la Revisión de Fuentes Secundarias.

MOVILIDAD HUMANA		
¿De qué forma ingresó usted y la mayoría de los miembros de su hogar (al país)?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A través de un paso fronterizo oficial (Regular)</li> <li>- A través de pasos no oficiales, como trochas (Irregular)</li> <li>- No sabe</li> <li>- No responde</li> </ul>	Fuente: MSNA - Colombia
¿Medio de transporte por el cuál llegó hasta donde se encuentra actualmente?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A pie</li> <li>- Vehículo privado</li> <li>- Taxi</li> <li>- Moto / Bicicleta</li> <li>- Autobús / Micro (u otro vehículo de transporte público)</li> <li>- Autostop/ Aventón / Cola</li> <li>- Avión</li> <li>- Barco (incluye piragua, canoa, barco a motor...)</li> <li>- No sabe / No responde</li> <li>- Otro, especificar</li> </ul>	Fuente: Adaptación del MSNA – Colombia, y DTM Nacionales
En el próximo mes, ¿usted o algún miembro de su hogar tiene la intención de moverse del lugar donde está actualmente?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sí, retornar a Venezuela</li> <li>- Sí, irnos a otro país</li> <li>- Sí, nos vamos a cambiar de departamento al interior del país</li> <li>- Sí, nos vamos a cambiar de municipio al interior del departamento</li> <li>- Sí, nos vamos a mudar de barrio al interior de esta ciudad</li> <li>- No</li> </ul>	Fuente: Adaptación del MSNA - Colombia

<sup>1</sup> JNA, por sus siglas en inglés, *Joint Needs Assessment*.

	- No sabe / No quiere responder	
<b>ACCESO AL TRANSPORTE</b>		
¿Tiene suficientes recursos para hacer el viaje al lugar a donde se dirige?	- Si - No - No sabe / No responde	Fuente: MSNA – Colombia 2021
¿Cuál es la principal razón por la cual no puede acceder a transporte?	- Falta de recursos económicos - No contar con la documentación requerida - Desconocimiento de las formas de uso de los sistemas de transporte - Otro; especificar - No sabe / No responde	Fuente: Adaptación del Formulario de Tránsito y Pendularidad – GIFMM Colombia
*Vincular a preguntas del Sector de Protección sobre documentación vigente		
<b>RIESGOS EN LA RUTA</b>		
Antes de llegar al país, ¿usted recibió algún tipo de información sobre la ruta a seguir para llegar hasta allí?	- Si - No - No sabe / No responde	Fuente: Adaptación DTM Nacionales
¿Cuáles fueron las tres principales dificultades que encontró usted o algún miembro de su hogar durante su viaje?	- Problemas de salud - Arrestos / Detenciones - Falta de seguridad en la ruta (incluyendo accidentes de tráfico, asaltos, robos, u otros) - Falta de sitio para dormir - Falta de medios de transporte - Falta de alimento y/o agua - Falta de información - Falta de medios de vida - Inclemencias meteorológicas - No sabe / No responde - Otros, especificar	Fuente: Adaptación DTM Nacionales
*Vincular a preguntas de los Subsectores de Protección (VBG, Trata y Tráfico y Protección de la Niñez) sobre los riesgos y mecanismos de afrontamiento en la ruta migratoria		

Todas las preguntas son de referencia y han de ser contextualizadas a cada país, en particular aquellas de respuestas predefinidas.

Se recomienda coordinar las preguntas con aquellas incluidas por el sector de Protección y el subsector de Trata y Tráfico, en particular sobre la documentación vigente de las personas y los mecanismos de afrontamiento de la ruta (por ejemplo, el empleo de guías, comúnmente llamados coyotes). Además, con los Sectores de WASH y de Alojamiento para comprender las necesidades de artículos de higiene y/o domésticos/individuales que se requieren en la ruta, especialmente para migrantes en tránsito y/o caminantes.

### Narrativo Capítulos Nacionales/Subregionales de Transporte Humanitario del RMNA

Se sugiere en el narrativo del capítulo tener en cuenta los siguientes aspectos respecto al transporte humanitario a los que la población refugiada y migrante enfrenta, contemplando los trayectos en la ruta y una vez llega a su destino. Ello permitirá una lectura regional más sencilla,

así como armónica, que ayude a la comparación entre países al tener narrativos con temáticas similares, sin embargo, adaptadas a cada contexto.

- Identificar necesidades por grupo de población macro: con vocación de permanencia (destino) y en tránsito.
  - Incluir las especificidades por perfiles de vulnerabilidad si las hubiera.
- Mencionar por separado las distintas áreas de trabajo del sector, enfocándose en las necesidades vinculadas a los grupos de población macro.
  - Transporte frontera a frontera;
  - Transporte interno;
  - Transporte diario (local).;
  - Acceso a información sobre/en la ruta.
- Intentar reflejar los hallazgos vinculados a la sección anterior del documento: “Evaluación Conjunta de Necesidades (JNA)”
  - Intenciones de movimiento
  - Tipo de transporte empleado
  - Capacidad para acceder al transporte (Medios de Vida)
  - Riesgos afrontados en la ruta
  - Transversalización de protección

### Cálculo del PiN<sup>2</sup>

Se sugiere que para el cálculo del PiN los sectores consideren a la población refugiada y migrante venezolana en las siguientes condiciones:

CONDICIÓN GENERAL	EJEMPLOS
Refugiados y migrantes sin medios para acceder al transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caminantes</li> <li>- Refugiados y migrantes haciendo uso de guías (coyotes) durante la ruta migratoria</li> <li>- Grupos de viaje (primer grado de consanguinidad) sin recursos suficientes</li> </ul>
Refugiados y migrantes con perfiles de vulnerabilidad específica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Población en condición de discapacidad</li> <li>- Mujeres cabeza de hogar</li> <li>- NNA no acompañados</li> <li>- Adultos mayores</li> <li>- Mujeres gestantes/lactantes</li> </ul>
Refugiados y migrantes en procesos de integración social y/o económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operación acogida (Brasil)</li> <li>- Estatuto Temporal de Protección a venezolanos (ETPV) (Colombia)</li> <li>- Residencia Temporal de Excepción para Ciudadanos Venezolanos (VIRTE) (Ecuador)</li> </ul>

El cálculo del PiN es responsabilidad de los sectores a nivel nacional y/o subregional, pero se solicita desde el nivel regional una coordinación por coherencia de datos entre países fronterizos. En particular, en lo que se refiere a personas en tránsito.

<sup>2</sup> *People In Needs*, por sus siglas en inglés. Personas en necesidad.

Se anima a los sectores a buscar dicha coherencia, con especial énfasis, en las dos rutas migratorias principales:

1. Corredor Andino (de Colombia a Chile, incluyendo Ecuador, Perú y Bolivia)
2. Corredor Centro América y México (comenzando por el punto de salida marítimo de Necoclí (Colombia) hacia Capurganá u otra localidad cercana a la costa del Caribe de Panamá, Costa Rica y México).

Para ello los pasos recomendados a grandes rasgos son:

1. PiN estimado de Transporte Humanitario calculado a nivel nacional/subregional; basado en los resultados del JNA
2. Identificación clara de los porcentajes de personas en necesidad según grupo de población macro (destino vs tránsito) y por perfiles de vulnerabilidad, en cada país.
3. Coordinación por países en función de la ruta migratoria, incluyendo la participación y coordinación de gestores de la información y colíderes sectoriales nacionales/subregionales.
4. Acordar metodología común para el cálculo basado en los porcentajes de necesidad identificados por grupos vulnerables y
5. corregir o ajustar los PiN estimado para la obtención del PiN final coordinado entre países limítrofes.

En el caso de que haya sectores nacionales y/o subregionales que no posean suficiente información para el cálculo del PiN, y su coordinación con los países fronterizos, el Sector Regional de Transporte Humanitario junto con el equipo de Manejo de la Información Regional, podrán acompañar el cálculo apoyándose en los porcentajes de necesidad de países cercanos, ajustado por un coeficiente del país en función del número de personas en tránsito y destino, y las proyecciones de población del país para 2023-2024.

Para cualquier comentario u aportación, por favor contacte con los coordinadores regionales:

Ginna Vargas [ginna.vargas@oxfam.org](mailto:ginna.vargas@oxfam.org)

María Rodríguez [maria.rodriguez@oxfam.org](mailto:maria.rodriguez@oxfam.org)

Marta Leboreiro Núñez [mleboreiro@iom.int](mailto:mleboreiro@iom.int)

Rafael Mattar Neri [mattarr@unhcr.org](mailto:mattarr@unhcr.org)