



TRANSPORTE HUMANITARIO



PERSONAS CON NECESIDADES (PIN)

2,10 M



POBLACIÓN META

158,7 K



POBLACIÓN ALCANZADA*

95,1 K

DESAGREGACIÓN POR EDAD Y GÉNERO



34,6%



32,5%

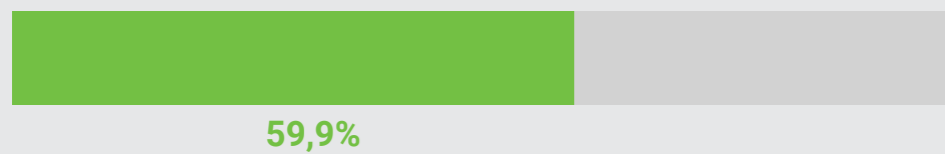


17,3%



15,6%

PORCENTAJE DE POBLACIÓN ALCANZADA



REQUERIMIENTOS TOTALES

\$25,40 M



PRESUPUESTO FINANCIADO**

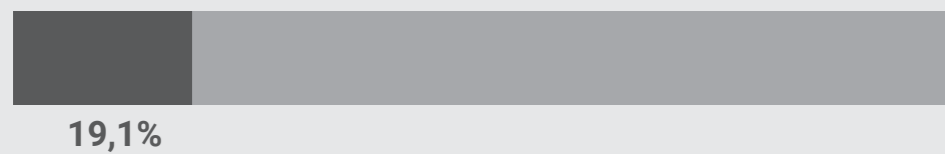
\$4,84 M



NO FINANCIADO

\$20,56 M

PORCENTAJE DE PRESUPUESTO FINANCIADO



SOCIOS QUE REPORTARON

13



SOCIOS IMPLEMENTADORES***

22

(INCLUYENDO 1 ORGANIZACIÓN DIRIGIDA POR PERSONAS REFUGIADAS Y MIGRANTES)

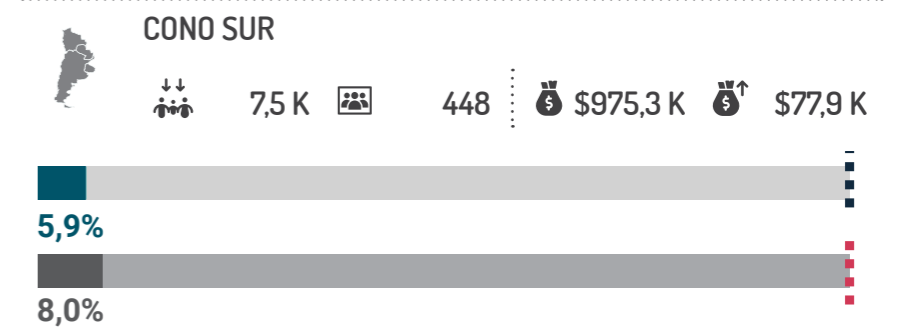
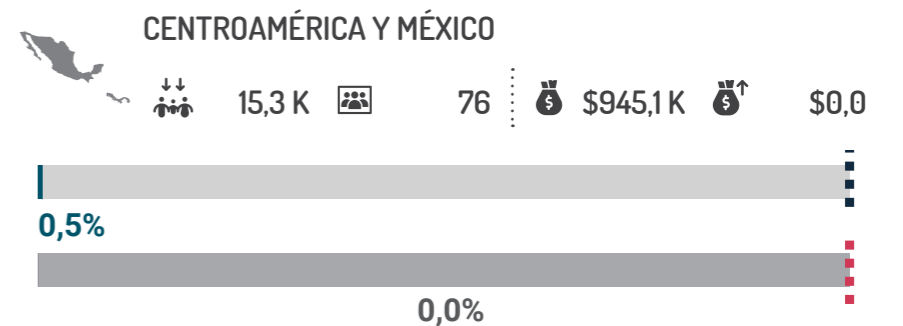
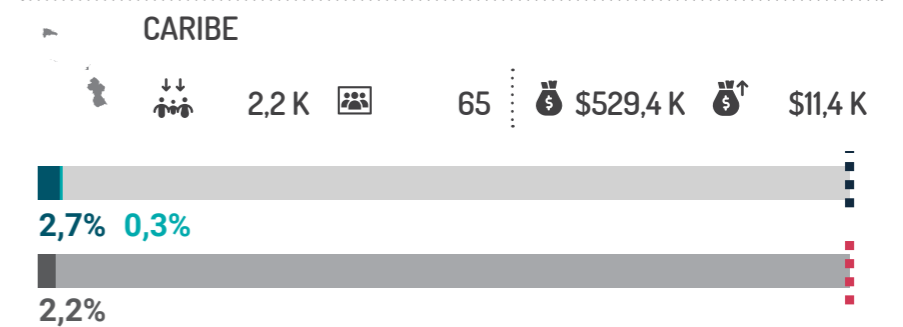
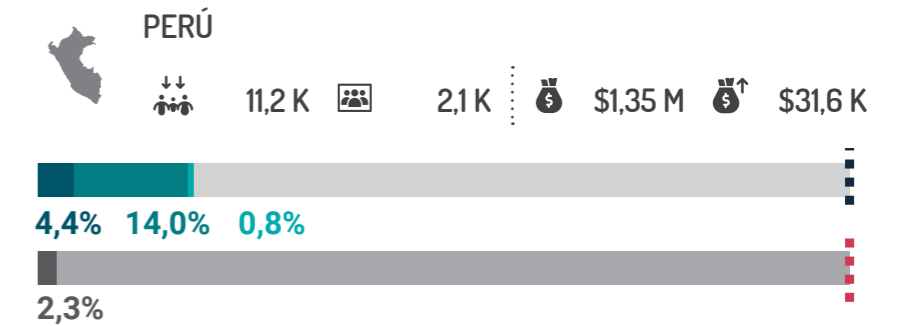
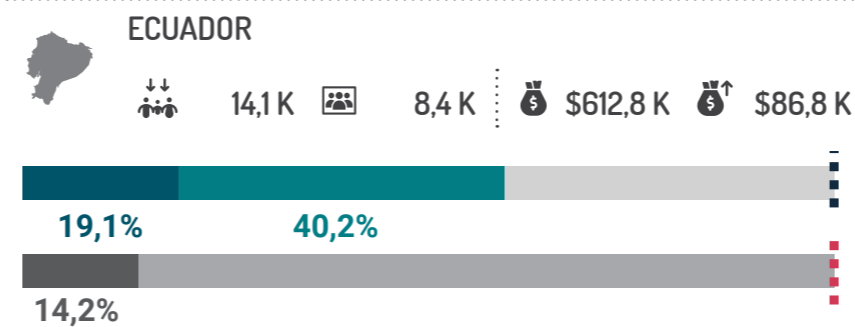
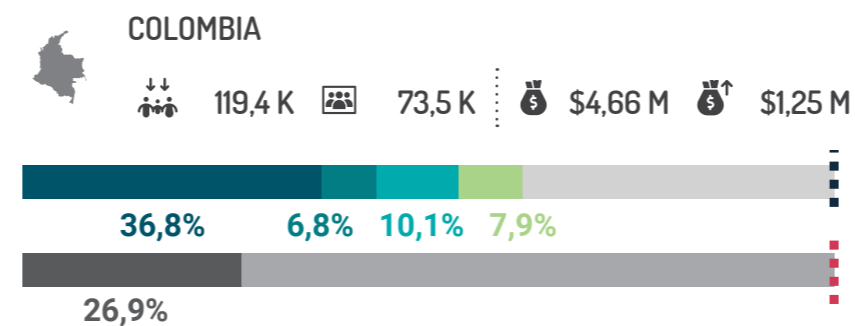
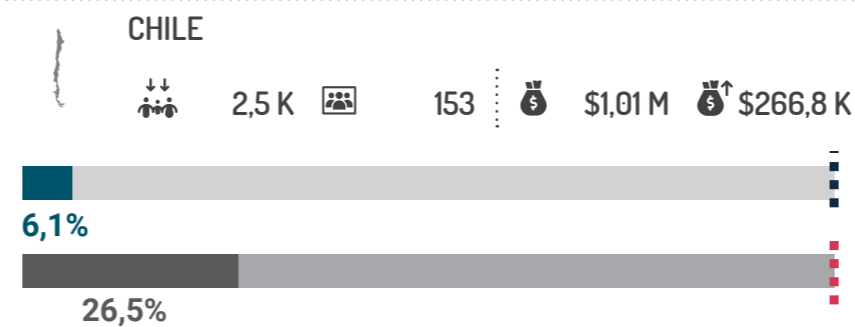
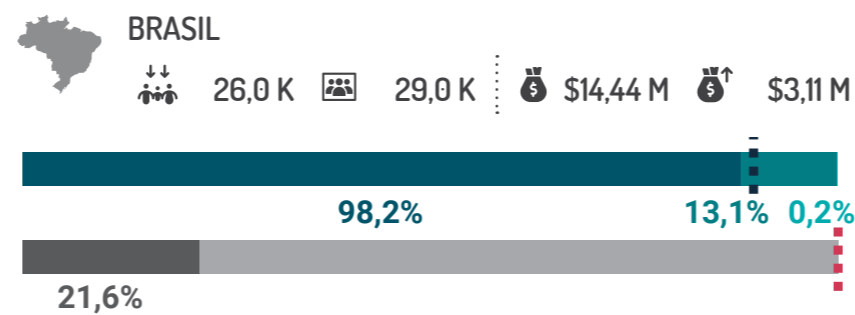


DONANTES

4

POBLACIÓN ALCANZADA Y FINANCIAMIENTO POR PLATAFORMA NACIONAL Y SUBREGIONAL

■ En destino ■ En tránsito ■ Comunidades de acogida afectadas ■ Colombianos retornados ■ Presupuesto financiado



* Los datos regionales anteriores sobre las personas que recibieron asistencia en el marco del RMRP 2023 no incluyen la asistencia a personas refugiadas y migrantes en tránsito. Aunque la asistencia en el marco del RMRP se proporcionó a personas refugiadas y migrantes en tránsito (en Brasil y México, principalmente a personas venezolanas; en los demás países, a personas refugiadas y migrantes en tránsito de todas las nacionalidades), dado que las poblaciones en tránsito, por su propia naturaleza, pasan por varios países, pueden recibir asistencia en más de un país. Esto significaría que el total regional de personas en tránsito a las que se presta asistencia incluiría duplicaciones significativas. Para evitar estas duplicaciones, la información sobre la población en tránsito asistida se incluye a nivel de país y debe diferenciarse de la población en destino (como también se hace para los PIN y las metas correspondientes).

** Información de financiamiento según lo reportado al Servicio de Seguimiento Financiero (FTS) al 1 de abril de 2024. Estos datos se basan en el reporte voluntario de contribuciones por parte de los socios y puede no representar con precisión todos los fondos atribuidos a la respuesta del

RMRP. Los fondos no asignados de los donantes también pueden no ser reportados al FTS con una designación de sector o país en el momento de recepción por parte de los socios del RMRP.

Los fondos sectoriales comunicados para actividades ejecutadas a nivel regional, subregional o multinacional no se reflejan en la infografía anterior desglosados por plataformas nacionales y subregionales. Para más información sobre el financiamiento del RMRP, por favor consulte este [enlace](#).

*** Esto incluye a los socios solicitantes que hacen parte del RMRP que también están implementando actividades, así como a los socios implementadores que no son socios solicitantes del RMRP. Por esta razón, se recomienda citar las cifras de los socios por separado y no sumar el número de socios, ya que esto generaría un doble conteo de los socios implementadores que también están reportando actividades.



TRANSPORTE HUMANITARIO

Situación

En 2023, a pesar de los importantes esfuerzos y logros de los gobiernos de acogida para apoyar a las personas refugiadas y migrantes en sus esfuerzos de regularización, protección e integración; las personas refugiadas y migrantes en destino a menudo experimentaron dificultades para acceder a ingresos regulares en sus países de acogida, al mismo tiempo que se veían muy afectados por la crisis general del costo de vida. La falta de transporte fue uno de los principales obstáculos para acceder a servicios esenciales como la atención de salud, la educación, la protección o la regularización. La necesidad resultante y continua de servicios de transporte humanitario diarios o regulares sigue siendo una preocupación importante, especialmente para las mujeres que son cabeza de familia, están embarazadas o son lactantes (RMNA 2023).

Paralelamente, 2023 se caracterizó por un notable aumento en los movimientos sucesivos y de tránsito de personas refugiadas y migrantes, especialmente en Centroamérica y México. Más de medio millón de personas cruzaron de Colombia a Panamá a través del Darién en 2023, lo que representa casi un 50% más que en 2022. Además, continuaron los movimientos entre países de acogida y los movimientos pendulares en el Cono Sur y algunos países del Caribe.

Debido a la falta de documentación y de medios económicos para pagar un transporte seguro y digno, muchas personas refugiadas y migrantes viajan a pie por estas rutas, a menudo caminando durante semanas, entre 8 y 16 horas al día. Durante este tipo de viajes, se enfrentan a mayores riesgos que afectan a su salud, como la exposición a fenómenos climáticos y a la luz solar directa, accidentes en la carretera, acceso insuficiente a servicios sanitarios, así como riesgos de protección como; abusos, explotación, trata y tráfico, violencia de género, especialmente violencia sexual, acoso y reclutamiento de menores. Además, las personas refugiadas y migrantes siguen embarcándose en peligrosas travesías marítimas hacia Aruba, Curazao y Trinidad y Tobago, exponiéndose a riesgos como la trata y la explotación, así como a muertes en el mar.

Respuesta

En 2023, los socios de R4V llevaron a cabo 947 actividades de transporte humanitario ayudando a unas 95,1 mil personas, de las cuales 73,0 mil eran personas refugiadas y migrantes en destino; cumpliendo con el 59.9% de la población meta del Sector. Esto se logró gracias al apoyo

de 13 socios solicitantes y 22 socios implementadores. Los socios del Sector de Transporte Humanitario recibieron un total de USD 4,84 millones en financiación. Más del 99% de la ayuda se proporcionó a través de actividades de asistencia directa.

Los esfuerzos regionales incluyeron la adaptación de la definición del transporte humanitario y su alcance, para alinearse con los cambios contextuales y las actividades actualizadas dentro del Sector, con el objetivo de mejorar la claridad en la ejecución. Por lo tanto, la mayoría de las actividades del sector reportadas en 2023 estuvieron relacionadas al transporte humanitario de larga distancia (528 actividades). Sobre la base de las recomendaciones y la información contenidas en los [Lineamientos para el Transporte Humanitario de Larga Distancia 2022](#), el Sector Regional elaboró un [documento con estudios de casos](#) en el que se resumen diversas buenas prácticas, éxitos y retos en la aplicación del transporte de larga distancia.

Lecciones Aprendidas

El acceso a un transporte seguro sigue siendo un reto importante para las personas refugiadas y migrantes, en particular, para los que se encuentran en situación irregular, ya que la mayoría de los países R4V tienen normativas estrictas y el requisito de que el acceso a las opciones de transporte regular esté supeditado a tener un estatus regular. Esto aumenta la exposición de las personas refugiadas y migrantes a los grupos delictivos (incluidos la trata y tráfico de personas), a riesgos de robo, el deterioro de la salud, la explotación, el fraude y la violencia.

En 2024, los esfuerzos del Sector Regional continuarán dirigidos a la difusión de la información relacionada a los riesgos de protección asociados con los viajes irregulares y de maneras de reducir su exposición. Esto se hará en coordinación con otros sectores, como los Sectores de Protección e Integración y el Grupo de Trabajo CVA.

Teniendo en cuenta la estructura única del Sector de Transporte Humanitario, un reto constante sigue siendo la necesidad de reforzar los esfuerzos de promoción ante los gobiernos de acogida, las organizaciones donantes, los medios de comunicación y otros, sobre su esencial labor en la región. El Sector seguirá apoyando la labor de promoción y asesoramiento en la ejecución de actividades y el desarrollo de herramientas y capacidades en el transporte humanitario de corta distancia.