



World Food Programme
Programme Alimentaire Mondial
Programa Mundial de Alimentos
برنامج الأغذية العالمي

Junta Ejecutiva

Período de sesiones anual
Roma, 23-26 de junio de 2026

Distribución: general

Tema 8 del programa

Fecha: 18 de mayo de 2026

WFP/EB.A/2026/8-C

Original: inglés

Asuntos operacionales

Para información

Los documentos de la Junta Ejecutiva pueden consultarse en el sitio web del PMA (<https://executiveboard.wfp.org/es>).

Informe de actualización sobre el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas

Resumen

El año 2025 estuvo marcado por el aumento de las necesidades humanitarias a causa de una mayor volatilidad mundial generada por la convergencia de conflictos, inestabilidad y perturbaciones relacionadas con el clima. Al mismo tiempo, se agravaron las dificultades para acceder a las personas afectadas, lo que puso de relieve la función decisiva del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas a la hora de posibilitar la realización de intervenciones humanitarias en algunos de los entornos más complejos del mundo.

A pesar de que las contribuciones de los donantes se redujeron en un 32,3 % en comparación con 2024, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas continuó participando en 21 operaciones en las que garantizó el acceso a zonas de difícil acceso y riesgo elevado. Guiándose por las evaluaciones trimestrales de los riesgos para la aviación, gestionó con éxito 275 incidentes relacionados con la seguridad aérea, garantizando así la realización de operaciones seguras e ininterrumpidas.

En 2025, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas aplicó diversas medidas de eficiencia, tales como la optimización de la flota, la renegociación de contratos y el establecimiento de prioridades operacionales. Estos esfuerzos redujeron los costos operacionales en más de un 20 % manteniendo la seguridad y la continuidad del servicio.

En 2025, el Servicio transportó casi 240.000 trabajadores humanitarios y 2.500 toneladas de suministros de socorro a 362 destinos, con el objetivo de prestar apoyo a las operaciones de 682 organizaciones asociadas. También llevó a cabo 2.222 evacuaciones médicas y traslados por razones de seguridad, ofreciendo de ese modo una red de seguridad esencial para el personal humanitario que trabajaba en entornos de alto riesgo.

Coordinador del documento:

Sr. F. Frimpong

Jefe

Servicio de Transporte Aéreo

Correo electrónico: franklyn.frimpong@wfp.org

El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas continuó promoviendo la innovación y fortaleciendo sus asociaciones, por ejemplo, a través de un compromiso de financiación sin precedentes por parte del Gobierno de Guinea en apoyo a las operaciones del Servicio en el país. En Madagascar, las operaciones aéreas tradicionales se complementaron con el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas, lo que permitió a los actores humanitarios llegar a comunidades a las que no se habría podido acceder de otro modo, ni siquiera mediante aeronaves tripuladas.

De cara al futuro, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas continuará priorizando la eficiencia, la innovación y la inversión estratégica en infraestructura de aviación con el fin de preservar el acceso humanitario para salvar vidas en un entorno operacional cada vez más limitado.

Introducción

1. El año 2025 fue excepcionalmente difícil para el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS), habida cuenta de que debió seguir cumpliendo su función como habilitador fundamental de la intervención humanitaria a pesar de la disminución de las contribuciones financieras en un tercio en comparación con 2024. Al mismo tiempo, la inseguridad aumentó. El UNHAS registró 275 incidentes relacionados con la seguridad de la aviación, tales como interferencias en el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), disparos a las aeronaves con armas pequeñas e incidentes con drones. En promedio, cada 31 horas y 30 minutos, una aeronave del UNHAS enfrentó una amenaza para la seguridad en alguna parte del mundo. Al continuar trabajando en entornos cada vez más complejos, las primas del seguro por riesgo de guerra también se incrementaron.
2. A pesar de estos problemas, el UNHAS mantuvo su agilidad y su capacidad de respuesta a las necesidades de la comunidad humanitaria. A lo largo del año, siguió facilitando el traslado de personal y la entrega de asistencia destinada a salvar vidas a las poblaciones vulnerables. Cabe destacar que realizó 1.639 traslados por razones de seguridad, cifra que equivale a más del doble de los registrados en 2024 y refleja tanto la mayor inestabilidad de los contextos humanitarios como el firme compromiso del UNHAS con la seguridad y el deber de cuidado de los trabajadores humanitarios. Guiándose por las evaluaciones trimestrales de los riesgos para la aviación, el servicio gestionó satisfactoriamente un aumento del número de incidentes relacionados con la seguridad de la aviación, garantizando de ese modo la realización de operaciones seguras e ininterrumpidas.

Aspectos destacados de 2025

3. En todo el mundo, la comunidad humanitaria se enfrenta a un entorno operacional cada vez más volátil, en el que los conflictos, la inestabilidad, los desastres y las perturbaciones económicas continúan convergiendo y agravando las necesidades humanitarias. En 2025, los actores humanitarios hicieron frente a desafíos aún más acusados: mientras que, por un lado, millones de personas necesitaban asistencia, por el otro, el acceso a las poblaciones afectadas se tornó cada vez más complicado. En ese contexto, el UNHAS continuó siendo un habilitador fundamental de las intervenciones, permitiendo salvar la distancia entre las personas necesitadas y los trabajadores humanitarios que trataban de prestarles ayuda.
4. En un contexto caracterizado por importantes limitaciones de financiación, el UNHAS adaptó sus operaciones garantizando, al mismo tiempo, la continuidad de unos servicios destinados a salvar vidas. Introdujo diversas medidas para aumentar la eficiencia en todas las operaciones sobre el terreno, entre otras, la realización de exámenes colaborativos de las redes de vuelos y la priorización de las rutas en función del impacto humanitario; la introducción de ajustes en el tamaño y la composición de la flota atendiendo a la demanda; la renegociación de contratos (entre ellos, los relativos al seguro por riesgo de guerra), y el fortalecimiento de la colaboración con los asociados estratégicos. En conjunto, estas medidas redujeron los costos operacionales en más de un 20 % sin poner en riesgo la seguridad de las operaciones del UNHAS.
5. En la República Democrática del Congo, el UNHAS desempeñó una función decisiva en el apoyo a la labor de contención del brote de ébola. Tras la declaración del brote, el Servicio permitió enviar rápidamente personal médico, vacunas y suministros esenciales a las zonas situadas en primera línea, donde se necesitaban con urgencia. Los actores humanitarios que intervinieron señalaron que, sin el apoyo del UNHAS, la situación podría haber sido mucho más grave y podrían haberse perdido muchas más vidas. Al deteriorarse las condiciones de seguridad en la zona oriental del país, el Servicio

- también facilitó el traslado de más de 1.300 trabajadores humanitarios y las personas a su cargo a zonas más seguras, en consonancia con su firme compromiso con la seguridad y el deber de cuidado del personal humanitario.
6. En Guinea, el Gobierno acordó financiar las operaciones del UNHAS dentro del país durante todo 2026. Este acuerdo histórico supone la primera vez que un Gobierno anfitrión sufraga las operaciones del Servicio en el ámbito nacional y refleja el reconocimiento, cada vez mayor, de su importancia al prestar apoyo a las comunidades y apoyar las prioridades nacionales. También refleja los esfuerzos más amplios en favor de la localización y el fortalecimiento del sentido de apropiación nacional de las intervenciones humanitarias. El acuerdo ha contribuido a garantizar la continuidad del servicio en 2026, reduciendo el riesgo de que surjan problemas de financiación y salvaguardando la capacidad de los actores humanitarios y de desarrollo para llegar a los más necesitados.
 7. En Madagascar, el Servicio de Transporte Aéreo del PMA logró otro importante hito con la exitosa puesta en marcha de las entregas de suministros humanitarios utilizando sistemas de aeronaves no tripuladas en el suroeste del país, donde hace tiempo que el acceso es sumamente limitado. La iniciativa, llevada a cabo en colaboración con el Gobierno, demostró tanto la fiabilidad técnica de dichos sistemas como su capacidad para transportar importantes cargas de suministros humanitarios por encima de las cantidades generalmente asociadas con las plataformas de este tipo. El uso de sistemas de aeronaves no tripuladas mejora el acceso humanitario en general al ampliar la entrega de la ayuda a comunidades a las que no se puede llegar siquiera con aeronaves tripuladas. Cuando se combinan con las operaciones tradicionales del UNHAS, estas aeronaves no tripuladas forman parte de un sistema de varios niveles que garantiza que la asistencia humanitaria llegue al “último tramo”.
 8. Sobre la base de su experiencia en Madagascar, el PMA colaboró con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Departamento de Apoyo Operacional (DAO) de las Naciones Unidas para la puesta en marcha del Foro de coordinación sobre aviación no tripulada de las Naciones Unidas. Esta plataforma reúne a entidades de las Naciones Unidas con objeto de armonizar e impulsar el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas en todo el sistema de las Naciones Unidas. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA continuará ampliando sus capacidades en relación con esos sistemas con miras a fortalecer la prestación de servicios en el último tramo y mejorar el acceso a las comunidades a las que es difícil llegar.
 9. En Haití, durante 2025, el UNHAS continuó siendo esencial para la respuesta humanitaria. El Servicio operó en medio de una violencia generalizada que prácticamente había aislado a la capital y agravado la inseguridad en las carreteras. Al convertirse en el único medio fiable para transportar carga y trabajadores humanitarios hasta Puerto Príncipe y desde esta ciudad, en 2025, la demanda de sus servicios se duplicó en comparación con el año anterior. El UNHAS mantuvo un intenso ritmo de trabajo durante todo el año y utilizó principalmente una flota de helicópteros para contar con la flexibilidad necesaria y garantizar el acceso a las zonas remotas, restringidas y de riesgo elevado. A finales de 2025, el Servicio también desempeñó una función esencial en la respuesta al huracán Melissa, al facilitar el rápido despliegue del personal y la asistencia humanitaria. Su presencia continuada en Haití ha sido fundamental para garantizar que los trabajadores humanitarios puedan llevar a cabo su trabajo de forma segura y prestar asistencia destinada a salvar vidas.
 10. En Malí, el UNHAS comenzó 2025 con una flota compuesta por tres aviones (un Beechcraft 1900, un Dornier 228 y un Dash 8) que permitía un acceso crucial a zonas remotas y desatendidas. En respuesta a un déficit de financiación registrado en marzo, las operaciones se racionalizaron para ajustarlas a los recursos disponibles, entre otras cosas,

mediante el retiro del servicio del Dash 8. A pesar de que el número de plazas para pasajeros se redujo en un 50 %, el UNHAS logró atender el 95 % de las solicitudes de reserva, demostrando así una gran resiliencia operacional y un compromiso constante con el acceso humanitario a pesar de las importantes limitaciones de financiación.

11. En el Chad, en julio de 2025, el UNHAS introdujo cambios operacionales con objeto de reducir costos y utilizar de la forma más eficiente posible los recursos disponibles en un contexto de disminución de la financiación. Se optimizó la flota mediante la incorporación de tres aviones Dash 8 de 37 plazas, lo cual redundó en una mayor eficiencia gracias a la estandarización de la flota. Esta transición permitió al UNHAS mantener su capacidad de transporte de pasajeros y reducir el presupuesto operacional en un 24 %, sin comprometer su deber de cuidado, incluida la prestación de servicios de evacuación por razones médicas. Para salvaguardar aún más el acceso humanitario, el PMA invirtió en infraestructura de aviación mediante la rehabilitación de la pista de aterrizaje de Adré y la realización de mejoras esenciales en Bol para garantizar la seguridad de las operaciones en la estación de las lluvias.
12. En Nigeria, el UNHAS trabajó durante todo 2025 en un entorno sumamente difícil, caracterizado por una inseguridad persistente, limitaciones de acceso y frecuentes bloqueos. Con una flota de tres helicópteros y una aeronave de ala fija, el servicio ofreció una cobertura flexible en 14 destinos regulares y 2 destinos especiales. Ante las dificultades de financiación, a mitad del año se realizó una evaluación de la eficiencia en función de los costos, tras la cual se decidió reducir temporalmente la flota de helicópteros de tres a dos durante tres meses y medio, manteniendo el acceso a los lugares prioritarios. En septiembre de 2025 también se suspendieron los servicios prestados con aeronaves de ala fija. Estos ajustes ponen de relieve los constantes esfuerzos del UNHAS por hacer un uso eficiente de los recursos disponibles y mantener, al mismo tiempo, un acceso humanitario vital.
13. En el Sudán, el UNHAS continuó siendo esencial para las operaciones humanitarias durante todo 2025. A pesar de enfrentar importantes desafíos —entre ellos, restricciones del espacio aéreo, interferencias y suplantaciones generalizadas del GPS y costos elevados del seguro por riesgo de guerra—, continuó prestando servicios de transporte aéreo seguros, fiables y eficientes para personal humanitario y carga ligera. Operó principalmente desde Puerto Sudán en el mar Rojo, pero también posicionó aeronaves en El Cairo, Yeda y Nairobi con objeto de incrementar la flexibilidad operacional y apoyar la capacidad de respuesta rápida. Asimismo, restableció los vuelos internos entre Puerto Sudán, Dongola y Kassala para ayudar a mantener el acceso humanitario ante el continuo deterioro de las condiciones dentro del Sudán.
14. En Sudán del Sur, el UNHAS ayudó a la comunidad humanitaria brindando acceso a 44 destinos de difícil acceso repartidos por todo el país. Las intervenciones ante las inundaciones siguieron constituyendo una prioridad operacional para el Servicio, que facilitó el acceso a las zonas afectadas durante la estación de las lluvias a pesar de las importantes dificultades logísticas. A fin de reforzar las operaciones llevadas a cabo en tales condiciones, se incorporó un avión DHC-6 Twin Otter por resultar idóneo para pistas de aterrizaje cortas y no acondicionadas. Con ello se mejoró el acceso a lugares remotos. En paralelo, el UNHAS prestó apoyo en la intervención ante un brote de cólera mediante el transporte de suministros sanitarios y de protección esenciales, reforzando aún más su función como habilitador fundamental de las intervenciones en situaciones de emergencia.
15. Para finales de 2025, el UNHAS había transportado casi 240.000 trabajadores humanitarios y 2.500 toneladas de suministros de socorro en apoyo a 682 organizaciones que prestaban asistencia a las personas necesitadas. Además, llevó a cabo 2.222 evacuaciones médicas y traslados por motivos de seguridad, lo cual resultó de ayuda para el personal humanitario

que trabajaba en entornos de alto riesgo al garantizar que la asistencia estuviera disponible cuando se necesitase. Si bien en algunas operaciones, como las ejecutadas en Haití y el Sudán, la demanda de los servicios del UNHAS aumentó, en otras, disminuyó. La menor financiación disponible y la consiguiente reducción del tamaño de la flota como parte de las medidas para aumentar la eficiencia contribuyeron a la disminución general del número de pasajeros y del volumen de carga transportada en comparación con 2024.

Indicadores clave de las realizaciones relativas a las operaciones

16. A lo largo del año, el UNHAS operó en 22 países, a saber: el Afganistán, Burkina Faso, el Camerún, el Chad, Etiopía, Guinea, Haití, Kenya, Madagascar, Malí, Mauritania, Mozambique, el Níger, Nigeria, la República Árabe Siria, la República Centroafricana, la República Democrática del Congo, Somalia, el Sudán, Sudán del Sur y el Yemen. Las operaciones en la República del Congo se gestionaron desde la República Democrática del Congo y prestaron apoyo sobre todo a la repatriación voluntaria de refugiados. En el siguiente cuadro figuran los principales datos sobre las operaciones del UNHAS entre 2023 y 2025.

INDICADORES OPERACIONALES CLAVE DEL SERVICIO AÉREO HUMANITARIO DE LAS NACIONES UNIDAS			
Indicador operacional	2023	2024	2025
Pasajeros	>388 000	>355 000	>240 000
Carga (toneladas)	4 500	>4 900	< 2 500
Organismos usuarios	647	612	682
Destinos	437	394	362
Evacuaciones médicas y traslados por motivos de seguridad	1 555	1 455	2 222
Satisfacción de los usuarios (%)	96	97	96
Eficiencia ambiental (volumen de emisiones de dióxido de carbono de las aeronaves fletadas por el PMA) (toneladas)	140 159	129 244	68 774*

* Esta disminución se atribuye a la reducción del tamaño de la flota y del uso de helicópteros pesados.

Medidas para aumentar la eficiencia del Servicio de Transporte Aéreo del PMA

17. El UNHAS es un modelo de sistema eficiente que presta un servicio de transporte aéreo común para toda la comunidad humanitaria gracias al cual se evita la necesidad de que varios organismos tengan en marcha operaciones aéreas separadas. El Servicio continúa priorizando la eficiencia mediante la realización de evaluaciones de los resultados de las operaciones, la optimización de la flota, el uso compartido de activos y la aplicación de un modelo de recuperación de los costos.
18. No obstante, los desafíos que se plantearon en 2025 requirieron tanto resiliencia como reinversión por parte del UNHAS. Las necesidades humanitarias continuaron aumentando al tiempo que las contribuciones de los donantes disminuyeron drásticamente. En comparación con 2024, el UNHAS recibió un 32,3 % menos de financiación. Esta disminución generó un importante déficit para un servicio que es fundamental a la hora de posibilitar el acceso humanitario en algunas de las regiones más inseguras y aisladas del mundo.

19. Ante esa situación, el UNHAS adoptó diversas medidas para mantener sus operaciones destinadas a salvar vidas y, al mismo tiempo, mejorar la eficiencia. Los esfuerzos se centraron en hacer el uso más eficiente posible de los recursos disponibles y en mantener la continuidad de las operaciones. Entre las recomendaciones más importantes cabe mencionar las siguientes:
- Optimización de la flota: El UNHAS efectuó un examen exhaustivo de su flota operacional cuyo resultado fue la reducción del número de aeronaves en un 20 %, aproximadamente. El proceso se llevó a cabo en consulta con los comités directivos de cada operación a fin de minimizar el impacto en las intervenciones humanitarias.
 - Renegociación de contratos: El Servicio de Transporte Aéreo del PMA renegóció los acuerdos con los proveedores de servicios y los operadores aéreos y logró reducir los gastos operacionales generales.
 - Evaluaciones de los resultados de las operaciones: En coordinación con las partes interesadas de la comunidad humanitaria en su conjunto, el UNHAS realizó evaluaciones en profundidad de sus operaciones, que dieron lugar a modificaciones en las rutas y los destinos acordes con las prioridades operacionales. Cuando se consideró adecuado, las aeronaves más grandes fueron reemplazadas por otras más pequeñas y eficientes, y se hizo todo lo posible por encontrar un equilibrio entre la autonomía de vuelo y la cobertura.
 - Reducción de costos y gestión de riesgos: Se lograron ahorros adicionales mediante la renegociación de los principales contratos y primas de seguro por riesgo de guerra, para lo cual se aprovecharon los conocimientos especializados del PMA en seguridad de la aviación.
 - Gestión financiera: Se examinaron y se ajustaron los mecanismos de recuperación de los costos para armonizar mejor los recursos disponibles con las necesidades operacionales y las expectativas de los donantes.
 - Asociaciones y movilización de recursos: El UNHAS fortaleció la colaboración con los donantes y los asociados estratégicos a fin de ayudar a reducir el déficit de financiación. Esa labor incluyó actividades de divulgación dirigidas a los Estados Miembros durante la Asamblea General de las Naciones Unidas. Además, los donantes del sector privado prestaron apoyo directo a las operaciones del UNHAS por primera vez.
20. Esas medidas se aplicaron sin poner en riesgo la seguridad ni la calidad de los servicios aéreos prestados. Para finales de 2025, el UNHAS había reducido los costos operacionales en más de un 20 %. Además, continuará examinando los acuerdos contractuales y de adquisiciones y comparando sus prácticas con las utilizadas en el sistema de las Naciones Unidas y el sector de la aviación en general.

Innovación

21. En 2025, el Servicio de Transporte Aéreo del PMA puso a prueba su primera operación mediante el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas para la entrega de material de asistencia humanitaria. La operación se ejecutó en una zona del sudeste de Madagascar donde hace tiempo que las modalidades tradicionales de acceso se enfrentan a graves limitaciones, y demostró el potencial de las aeronaves no tripuladas para ayudar en la prestación de asistencia humanitaria en el último tramo.
22. El vuelo inaugural, organizado en estrecha colaboración con la Oficina Nacional de Nutrición, tuvo lugar el 12 de febrero de 2025 y transportó alimentos nutritivos especializados para niños malnutridos. Para finales de 2025, estas operaciones habían

permitido trasladar más de 1.100 kg de artículos de socorro dentro de Madagascar. La iniciativa pone de relieve la importancia de la innovación en el cumplimiento del mandato del PMA, como se señala en el Plan Estratégico 2026-2029. Ante el aumento de las dificultades de acceso en todo el mundo, resulta imprescindible adoptar tecnologías tales como los sistemas de aeronaves no tripuladas.

23. Tras el éxito del proyecto piloto ejecutado en Madagascar, el PMA se asoció con la OACI y el DAO para crear el Foro de coordinación sobre aviación no tripulada de las Naciones Unidas, que reúne a entidades de las Naciones Unidas con el objetivo de fortalecer la coordinación en el uso de aeronaves no tripuladas en todo el sistema de las Naciones Unidas. Esta iniciativa supone un gran paso hacia la creación de normas y capacidades comunes para el empleo de este tipo de aeronaves.
24. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA aprovechará ese éxito para seguir ampliando el uso de esas aeronaves en las operaciones humanitarias y mejorar así la capacidad de entrega en el último tramo en beneficio de la comunidad humanitaria en su conjunto. Si bien el UNHAS se centra en el transporte de personal humanitario y carga ligera hasta lugares remotos, el uso de aeronaves no tripuladas mejora el acceso humanitario en general al ampliar la entrega de la asistencia en zonas a las que no se puede llegar en aeronaves tripuladas.

Panorama de la financiación

25. El año 2025 representó un desafío para el UNHAS, debido a las presiones de distinta índole a que se vio sometida la comunidad humanitaria en su conjunto. Las contribuciones de los donantes se redujeron al tiempo que las limitaciones de acceso y los riesgos en materia de seguridad continuaron intensificándose. A pesar de estas dificultades, el Servicio mantuvo operaciones en 22 países, donde garantizó la prestación de asistencia destinada a salvar vidas en contextos donde no se disponía de rutas de acceso tradicionales.
26. En 2025, el total de las necesidades de financiación del UNHAS ascendió a 279,8 millones de dólares EE. UU., es decir, un 27 % menos que en 2024. Al mismo tiempo, ante una importante merma de la financiación, las operaciones humanitarias se ajustaron a un estricto orden de prioridades. El UNHAS recibió un monto de 168,5 millones de dólares (un 32,3 % menos que en 2024) aportado por 19 donantes. Por primera vez se recibieron contribuciones de un donante particular, la Fundación Minderoo, como resultado de los esfuerzos de promoción más amplios desplegados para subsanar el déficit de financiación y mantener la prestación de la asistencia humanitaria. El total de los saldos arrastrados de 2024 ascendió a 155 millones de dólares. La recuperación de los costos generó 68,6 millones de dólares, es decir, el 27,9 % del total de los gastos.
27. Las necesidades presupuestarias para 2026 se sitúan actualmente en 278,3 millones de dólares. Sin embargo, a finales de febrero, el UNHAS se enfrentaba a un déficit de 95,2 millones de dólares.
28. La futura labor de promoción se centrará en fomentar la inversión en infraestructura de aviación para respaldar el uso de activos aéreos más eficientes en función de los costos como, por ejemplo, las aeronaves de ala fija. El UNHAS también continuará estudiando formas innovadoras de reducir los costos aún más y de mejorar la eficiencia operacional.

Mecanismo de financiación centralizado del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas

29. El Mecanismo de financiación centralizado del UNHAS —establecido en 2023 y gestionado por el Servicio de Transporte Aéreo del PMA— es un mecanismo de financiación mancomunada concebido para brindar apoyo a las operaciones del UNHAS con mayor flexibilidad, respuestas más rápidas, previsibilidad y una mayor eficiencia operacional en las distintas crisis humanitarias.
30. Por medio de las contribuciones multilaterales mancomunadas a un solo mecanismo, los donantes pueden respaldar al UNHAS allí donde las necesidades son mayores, sin atar los recursos a operaciones específicas. Este enfoque permite al PMA asignar recursos en función de las necesidades más urgentes, evitando así la fragmentación de la asistencia y fortaleciendo la capacidad de respuesta y la agilidad. A diferencia de las fuentes de financiación tradicionales, el mecanismo de financiación centralizado se diseñó para ofrecer una rapidez y una flexibilidad que permitan atender la necesidad creciente de intervenciones humanitarias rápidas y eficientes.
31. El mecanismo ha desempeñado un importante papel a la hora de mantener niveles de financiación esenciales y de prevenir interrupciones de la cadena de suministro que, de no evitarse, podrían haber detenido las operaciones, como sucedió en Haití en 2025. Aunque el mecanismo refuerza la capacidad del PMA para responder con rapidez, no está diseñado para reemplazar los esfuerzos de movilización de recursos por parte de las oficinas en los países, sino para complementarlos.
32. Desde su puesta en marcha, el Mecanismo de financiación centralizado ha prestado apoyo a 18 de un total de 21 operaciones y, a finales de 2025, había proporcionado casi 77,5 millones de dólares. En 2025 contribuyeron al Mecanismo los Gobiernos de Alemania, Bélgica, el Canadá, Francia, Luxemburgo, Noruega, el Reino de los Países Bajos y Suecia. La continuidad del apoyo será fundamental en 2026 para hacer frente al incremento constante de la inseguridad, la complejidad operacional y la magnitud de las necesidades humanitarias que requieren la asistencia del UNHAS. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA proseguirá con su labor de divulgación ante los asociados a fin de movilizar apoyo para el Mecanismo y para las operaciones del UNHAS en general.

Lista de siglas

DAO	Departamento de Apoyo Operacional
GPS	Sistema de Posicionamiento Global
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
UNHAS	Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas