



PRESS RELEASE

No. 34

Ação urgente é necessária para aliviar os gargalos de MRO de motores de aeronaves

24 de junho de 2026 (Madri) -- A Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA), em colaboração com a Emerton, divulgou hoje um novo estudo que examina os gargalos na manutenção, reparo e revisão (MRO) de motores de aeronaves de corredor único de última geração – especificamente os motores LEAP da CFM e os motores Geared Turbofan (GTF) da Pratt & Whitney.

O estudo [Single Aisle Aircraft Engines MRO: Strategic Levers to Address Supply Chain Challenges](#) destaca como problemas de durabilidade dos motores, escassez de peças de reposição, disponibilidade limitada de motores reserva e o acesso restrito ao mercado de pós-venda estão interrompendo as operações das companhias aéreas. Essas pressões estão criando desafios operacionais dispendiosos, incluindo a redução do tempo do motor na asa, o aumento da demanda por visitas às oficinas de motores e um planejamento de manutenção mais complexo para as companhias aéreas.

O número de aeronaves paradas equipadas com motores GTF da Pratt & Whitney atingiu o pico em março de 2025, com 648 aviões, correspondendo a 28% da frota GTF. Essas aeronaves estavam aguardando visitas a oficinas de motores, motores reserva ou peças. As companhias aéreas afetadas tiveram que adaptar seus planos de frota, inclusive mantendo aeronaves mais antigas, estendendo arrendamentos ou arrendando aeronaves adicionais, e ajustando a capacidade.

Espera-se que o desafio aumente à medida que as frotas de corredor único de última geração se expandem. Em 2024, as entregas de motores de aeronaves de corredor único totalizaram 2.000 (800 GTF e 1.200 LEAP). Entre 2030 e 2040, espera-se que as entregas fiquem estáveis em cerca de 3.700/ano (1.200 GTF e 2.500 LEAP).

Essa aceleração das entregas aumentará significativamente a demanda por manutenção. Preveem-se que as visitas anuais às oficinas aumentem de cerca de 600–800 em 2025 para mais de 5.000 até 2040 para os motores LEAP, e de 1.000 para mais de 2.000 para os motores GTF.

“Os gargalos de MRO de motores estão interrompendo as operações das companhias aéreas. Sem mudanças significativas, isso só vai piorar à medida que a frota de aeronaves de corredor único de última geração crescer. Os fabricantes estão investindo em capacidade adicional, mas a capacidade por si só não será suficiente. As companhias aéreas precisam de melhor acesso a peças de reposição, mais

opções de reparo aprovadas, acesso justo à capacidade de MRO e maior concorrência no mercado de pós-venda”, disse Willie Walsh, Diretor Geral da IATA.

Embora não haja uma solução única para aliviar a situação atual, foram identificadas várias ações em que os esforços em toda a cadeia de valor poderiam proporcionar uma maior resiliência a curto e longo prazo:

- **Aumentar a disponibilidade de peças de motor:** Disponibilizar mais peças acelerando o desenvolvimento e a aprovação de soluções de reparo para reduzir as taxas de descarte, expandindo a produção licenciada de componentes críticos e aumentando o acesso a materiais usados em condições de uso recuperados do desmonte de motores.
- **Garantir o acesso justo ao mercado de MRO:** Remover barreiras que limitam a participação de MROs independentes e apoiar o acesso justo às peças, informações de reparo e ferramentas necessárias para desenvolver capacidade adicional. Isso está previsto no acordo IATA-CFM, assinado em 2018 e renovado em janeiro de 2026. O acordo inclui um modelo de boas práticas para apoiar a escolha do cliente, peças e reparos não-OEM aprovados por órgãos reguladores, e acesso justo para prestadores terceirizados de MRO.
- **Garantir o acesso a longo prazo a peças de reposição:** Incluir cláusulas nas decisões de aquisição de aeronaves e motores para garantir o acesso a longo prazo a preços previsíveis de peças de reposição traria maior previsibilidade para companhias aéreas e locadores. Isso inclui proteções que as companhias aéreas podem repassar aos prestadores de MRO de sua escolha, incluindo fornecedores independentes.
- **Adotar as melhores práticas de todo o setor:** Todos os OEMs (fabricantes de motores, células e componentes) devem adotar princípios de pós-venda transparentes e competitivos que apoiem a escolha do cliente e o uso de peças alternativas aprovadas e reparos certificados pelos reguladores.

O cumprimento dessas prioridades exigirá uma ação coordenada em toda a cadeia de suprimentos aeroespacial. Companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e motores, prestadores de MRO e locadores devem trabalhar juntos para melhorar a disponibilidade de peças, expandir as opções de reparo e alinhar melhor a capacidade de manutenção de motores com as necessidades operacionais das companhias aéreas.

“Resolver a interrupção atual é a prioridade imediata. Mas a resiliência a longo prazo dependerá de um mercado de pós-venda mais transparente, competitivo e colaborativo. Revisitar os modelos de negócios entre os fabricantes de aeronaves e de motores é essencial para que eles apoiem melhor a resiliência operacional ao longo de todo o ciclo de vida da aeronave. O objetivo é fazer com que os motores voltem a voar mais rápido, reduzir interrupções evitáveis e garantir que o crescimento futuro da frota seja respaldado pela capacidade de MRO e pelo acesso ao mercado que as companhias aéreas precisam”, disse Walsh.

> [Leia o relatório completo \(pdf\)](#)

> [Saiba mais sobre a cadeia de suprimentos da aviação](#)

- IATA -

Para mais informações, entre em contato com:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para editors:

- A IATA (Associação do Transporte Aéreo Internacional) representa mais de 370 companhias aéreas, responsáveis por cerca de 85% do tráfego aéreo global.
- Você pode nos acompanhar no X para anúncios, posicionamentos de políticas e outras informações úteis do setor.
- [Fly Net Zero](#).