



COMUNICADO
N.º 34

Se requiere acción urgente para aliviar los cuellos de botella en el mantenimiento, reparación y revisión (MRO) de motores

24 de junio de 2026 (Madrid) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), en colaboración con Emerton, ha publicado hoy un nuevo estudio en el que se analizan los cuellos de botella en el mantenimiento, reparación y revisión (MRO, por sus siglas en inglés) de los motores de aviones de pasillo único de última generación, concretamente los motores LEAP de CFM y los motores Geared Turbofan (GTF) de Pratt & Whitney.

El estudio, titulado [Single Aisle Aircraft Engines MRO: Strategic Levers to Address Supply Chain Challenges](#), destaca cómo los problemas de durabilidad de los motores, la escasez de piezas de recambio, la limitada disponibilidad de motores de repuesto y las barreras de entrada al mercado posventa están perturbando las operaciones de las aerolíneas, con el consiguiente incremento de los costes operativos debido, entre otros, a la reducción de la vida útil de los motores, un mayor número de visitas a los talleres y una planificación más compleja por parte de las aerolíneas.

El número de aviones equipados con motores GTF de Pratt & Whitney inmovilizados alcanzó su máximo en marzo de 2025 —648 unidades—, lo que supone el 28% de la flota equipada con GTF. Estos aviones estaban a la espera de pasar por el taller para la sustitución de motores o piezas de repuesto. Las aerolíneas afectadas han tenido que adaptar sus planes de flota y tomar medidas como mantener aviones más antiguos, ampliar los contratos de arrendamiento o alquilar aviones adicionales, y ajustar la capacidad.

Se prevé que esta situación se agrave a medida que se vayan ampliando las flotas de aviones de pasillo único de última generación. En 2024, las entregas de motores para aviones de pasillo único ascendieron a 2.000 unidades (800 GTF y 1.200 LEAP). Entre 2030 y 2040, se espera que las entregas se mantengan estables en torno a las 3.700 unidades anuales (1.200 GTF y 2.500 LEAP).

Este incremento de las entregas aumentará significativamente la demanda de mantenimiento. Se prevé que las visitas anuales a los talleres pasen de unas 600-800 en 2025 a más de 5.000 en 2040 para los motores LEAP, y de 1.000 a más de 2.000 para los motores GTF.

“Los cuellos de botella en el mantenimiento, reparación y revisión de los motores están perturbando las operaciones de las aerolíneas. Si no se producen cambios significativos, esta situación no hará más que empeorar a medida que crezca la flota de aviones de pasillo único de última generación. Los fabricantes están invirtiendo en capacidad adicional, pero la capacidad por sí sola no será suficiente. Las aerolíneas necesitan un mejor acceso a las piezas de repuesto, más opciones de reparación homologadas, un acceso equitativo a la capacidad de mantenimiento, reparación y revisión y un mercado posventa más competitivo”, declaró Willie Walsh, director general de IATA.

Aunque no existe una solución única para aliviar la situación actual, se han identificado varias medidas en las que los esfuerzos a lo largo de toda la cadena de valor podrían aportar una mayor resiliencia a corto y largo plazo:

- **Aumentar la disponibilidad de piezas de motor:** Incrementar la oferta de piezas acelerando el desarrollo y la homologación de soluciones de reparación para reducir las tasas de desecho, ampliando la producción bajo licencia de componentes críticos y mejorando el acceso al material usado en buen estado recuperado del despiece de motores.
- **Garantizar un acceso equitativo al mercado MRO:** Eliminar las barreras de acceso a proveedores independientes de MRO y apoyar el acceso equitativo a las piezas, la información de reparación y las herramientas necesarias para desarrollar capacidad adicional. Esto se recoge en el acuerdo entre IATA y CFM, firmado en 2018 y [renovado en enero de 2026](#). El acuerdo incluye un modelo de buenas prácticas que respalda la libertad de elección de los clientes, piezas y reparaciones no originales aprobadas por las autoridades reguladoras, y el acceso equitativo a los proveedores de MRO externos.
- **Garantizar el acceso a largo plazo a las piezas de repuesto:** La inclusión de disposiciones en las decisiones de adquisición de aeronaves y motores para garantizar el acceso a largo plazo a precios predecibles de las piezas de repuesto proporcionaría una mayor seguridad a aerolíneas y arrendadores. Esto incluye medidas de protección que las aerolíneas pueden asignar a los proveedores de MRO de su elección, incluidos los proveedores independientes.
- **Adoptar las mejores prácticas en todo el sector:** Todos los fabricantes de equipos originales (de motores, fuselajes y componentes) deberían adoptar principios transparentes y competitivos para el mercado posventa que respalden la libertad de elección de los clientes y el uso de piezas compatibles homologadas y reparaciones certificadas por los organismos reguladores.

Abordar estas prioridades exige una acción coordinada de toda la cadena de suministro aeroespacial. Aerolíneas, fabricantes de aviones y motores, proveedores de MRO y arrendadores deben trabajar juntos para mejorar la disponibilidad de piezas, ampliar las opciones de reparación y alinear la capacidad para las tareas de mantenimiento de motores con las necesidades operativas de las aerolíneas.

“Resolver la crisis actual es la prioridad inmediata. Pero la resiliencia a largo plazo dependerá de un mercado posventa más transparente, competitivo y colaborativo. Es esencial revisar los modelos de negocio entre los fabricantes de aeronaves y de motores para que respalden mejor la resiliencia operativa a lo largo de todo el ciclo de vida de la aeronave. El objetivo es que los motores vuelvan a las alas más rápidamente, reducir unas interrupciones que se podrían evitar y garantizar que el futuro crecimiento de la flota cuente con el respaldo de la capacidad de MRO y el acceso al mercado que necesitan las aerolíneas”, afirmó Walsh.

> [Informe completo \(pdf\)](#)

> [Más información sobre la cadena de suministro](#)

- IATA -



Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 370 líneas aéreas, que constituyen el 85% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#).