



COMUNICADO
N.º XX

Los desafíos de la cadena de suministro pueden costar a las aerolíneas más de 11.000 millones USD en 2025

13 de octubre de 2025 (Xiamen) -- La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en colaboración con [Oliver Wyman](#), líder mundial en consultoría de gestión, perteneciente al grupo Marsh McLennan (NYSE:MMC), ha presentado hoy el estudio conjunto [Reviving the Commercial Aircraft Supply Chain](#) (Reactivando la cadena de suministro de aeronaves comerciales). El informe aborda los problemas que afectan a la cadena de suministro en la industria aeroespacial y analiza sus causas fundamentales, el impacto en las aerolíneas y propone una serie de iniciativas para impulsar la industria de la aviación.

Los desafíos que afronta la cadena de suministro de la industria aeroespacial están retrasando la producción de nuevos aviones y piezas, lo que obliga a las aerolíneas a replantear sus estrategias de renovación de flotas y, en muchos casos, a alargar la vida de sus aviones. La cartera de pedidos comerciales a nivel mundial alcanzó un máximo histórico al superar los 17.000 aviones en 2024, una cifra significativamente superior a los aproximadamente 13.000 aviones anuales entre 2010 y 2019.

Se calcula que la desaceleración de la producción costará a la industria aérea más de 11.000 millones USD en 2025, como consecuencia principalmente de cuatro factores:

- **Costos excesivos de combustible (unos 4.200 millones USD):** debido al retraso en la entrega de aviones nuevos, las aerolíneas continúan operando con aviones más antiguos y, por lo tanto, menos eficientes en cuanto al consumo de combustible, lo que se traduce en un aumento de la factura por este concepto.
- **Costos de mantenimiento adicionales (3.100 millones USD):** la flota mundial está envejeciendo y los aviones más antiguos requieren un mantenimiento más frecuente y costoso.
- **Aumento de los costos de alquiler de motores (2.600 millones USD):** las aerolíneas deben alquilar un mayor número de motores, ya que estos pasan más tiempo en tierra para su mantenimiento. Además, las tarifas de alquiler de aeronaves han aumentado entre un 20% y un 30% desde 2019.
- **Costos de mantenimiento de inventario excedente (1.400 millones USD):** las aerolíneas tienen que almacenar más repuestos para hacer frente a los imprevistos en la cadena de suministro, lo que aumenta los costos de inventario.

Además del incremento de los costos, los desafíos de la cadena de suministro limitan la capacidad de las aerolíneas para desplegar suficientes aviones y satisfacer así la demanda creciente de pasajeros. En 2024, la demanda de pasajeros aumentó un 10,4%, por encima de la expansión de la capacidad (8,7%), elevando el factor de ocupación a la cifra récord del 83,5%. La tendencia de crecimiento de la demanda de pasajeros continúa en 2025.

El actual modelo económico de la industria aeroespacial, las alteraciones derivadas de la inestabilidad geopolítica, la escasez de materias primas y la rigidez de los mercados laborales son las principales causas de este problema. Claves dirigidas a estas causas subyacentes, el informe presenta una serie de iniciativas clave

dirigidas a los fabricantes de equipos originales (OEM, por sus siglas en inglés), arrendadores y proveedores, con el respaldo de la industria aérea para hacer frente al desequilibrio entre la oferta y la demanda y fortalecer la resiliencia del sector.

“Las aerolíneas dependen de una cadena de suministro fiable para operar y ampliar sus flotas de manera eficiente. En la actualidad, estamos sufriendo unos retrasos sin precedentes en la entrega de aviones, motores y piezas, además de unos plazos de entrega imprevisibles. Todo ello está provocando un incremento vertiginoso de los costos, que se estiman en unos 11.000 millones de dólares para este año y está limitando la capacidad de las aerolíneas para satisfacer la demanda de los consumidores. La solución no es sencilla, pero existen medidas que podrían aliviar este problema, como la liberalización del mercado posventa, que ofrecería a las aerolíneas más opciones y un amplio acceso a piezas y servicios. Al mismo tiempo, una mayor transparencia en el proceso de la cadena de suministro proporcionaría a las aerolíneas una información valiosa para planificar sus operaciones y evitar los cuellos de botella, al tiempo que ayudaría a los fabricantes de equipos originales a resolver los problemas subyacentes”, declaró Willie Walsh, director general de IATA.

Medidas que la industria aeroespacial debería considerar:

- **Impulsar las mejores prácticas en un mercado posventa liberalizado**, apoyando a las empresas de mantenimiento, reparación y revisión (MRO, por sus siglas en inglés) para que dependan menos de los modelos de licencia comercial impulsados por los fabricantes de OEM, así como facilitando el acceso a fuentes alternativas de materiales y servicios.
- **Mejorar la visibilidad de la cadena de suministro** mediante una mayor transparencia entre los diferentes agentes con el fin de detectar riesgos de forma temprana, reducir cuellos de botella e ineficiencias, y utilizar mejores datos y herramientas para que toda la cadena sea más resiliente y fiable.
- **Aprovechar el valor de los datos** mediante el análisis predictivo de las operaciones de mantenimiento, el intercambio de piezas de repuesto y la creación de plataformas de intercambio de datos para optimizar el inventario y reducir el tiempo de inmovilización.
- **Ampliar la capacidad de reparación y suministro de piezas** para acelerar su aprobación, ofrecer soluciones alternativas de piezas y materiales usados en buen estado (USM, por sus siglas en inglés) y adoptar técnicas avanzadas de fabricación para reducir los cuellos de botella.

Para poner en práctica cualquiera de estas iniciativas, el primer paso y el más importante que deben dar los actores de la industria de la aviación comercial es desarrollar un enfoque estratégico entre todas las partes interesadas de la cadena de suministro. Los múltiples retos a los que se enfrenta la industria exigen colaboración para avanzar en el objetivo de satisfacer más eficazmente la demanda de producción y mantenimiento de aeronaves.

“La flota de aeronaves actual es más grande, más moderna y más eficiente en consumo de combustible que nunca”, declaró Matthew Poitras, socio del área de Transporte e Industria Avanzada de Oliver Wyman. “Sin embargo, los retos de la cadena de suministro están afectando tanto a las aerolíneas como a los fabricantes de equipos originales. Vemos una oportunidad para impulsar una mejora en el desempeño de la cadena de suministro que beneficia a todos, pero esto requerirá medidas colectivas para rediseñar la estructura de la industria aeroespacial y trabajar juntos en materia de transparencia y talento”.

- IATA -

Más información:

IATA Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org



Oliver Wyman
Danielle Arceneaux
+1 (929) 215 8732
danielle.arceneaux@oliverwyman.com

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 350 líneas aéreas, que constituyen el 80% 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](#).

Acerca de Oliver Wyman

[Oliver Wyman](#), una división de [Marsh McLennan](#) (NYSE: MMC), es una empresa de consultoría de gestión que combina un profundo conocimiento del sector con la experiencia de sus profesionales para ayudar a sus clientes a optimizar sus negocios, mejorar sus operaciones e incrementar su productividad. Marsh McLennan es líder mundial en gestión de riesgos, estrategia y recursos humanos, y asesora a clientes en 130 países a través de sus cuatro divisiones: [Marsh](#), [Guy Carpenter](#), [Mercer](#) y [Oliver Wyman](#). Con unos ingresos anuales de más de 24.000 millones USD y más de 90.000 empleados, Marsh McLennan fomenta la confianza para prosperar a partir de una visión global. Para más información, visite marshmclennan.com y síguenos en [LinkedIn](#) y [X](#).