



COMUNICADO
N.º 55

Las aerolíneas continúan sufriendo las consecuencias de los cuellos de botella de la cadena de suministro aeroespacial

9 de diciembre de 2025 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha actualizado su análisis sobre los cuellos de botella en la cadena de suministro de la industria aeroespacial y señala que la disponibilidad de aeronaves sigue siendo una de las limitaciones más importantes para el crecimiento del sector, según su última previsión global del mercado que acaba de publicar.

A pesar de que las entregas de nuevos aviones han comenzado a recuperarse a finales de 2025, y se espera que la producción se acelere en 2026, se prevé que la demanda supere la disponibilidad de aviones y motores. Debido a las pérdidas irreversibles en las entregas durante los últimos cinco años y a una cartera de pedidos récord, es poco probable que se recupere el equilibrio entre la oferta y la demanda antes del periodo 2031-2034.

Entre los aspectos más destacados de la situación actual se incluyen:

- El número total de entregas pendientes asciende en la actualidad a unos 5.300 aviones.
- La cartera de pedidos supera las 17.000 aeronaves, una cifra equivalente a casi el 60% de la flota activa. Históricamente, esta proporción se ha mantenido estable entre el 30% y el 40%. Esta cartera de pedidos equivale a casi 12 años de la capacidad de producción actual.
- La antigüedad media de la flota ha aumentado hasta los 15,1 años (12,8 años para los aviones de pasajeros, 19,6 años para los aviones de carga y 14,5 años para los aviones de fuselaje ancho).
- Los aviones almacenados (por cualquier motivo) superan los 5.000, una de las cifras más altas de la historia a pesar de la escasez severa de aviones nuevos.

“Las aerolíneas se están resintiendo del impacto de los retos que plantea la cadena de suministro aeroespacial en todas sus unidades de negocio. El aumento de los costes de arrendamiento, la reducción de la flexibilidad en la programación, el retraso en la mejora de la sostenibilidad y la mayor dependencia de aeronaves menos eficientes son los desafíos más evidentes. Las aerolíneas están perdiendo oportunidades para impulsar sus ingresos, mejorar su desempeño medioambiental y atender a sus clientes. Mientras tanto, los viajeros se enfrentan a un aumento de los costes debido al endurecimiento de las condiciones de la oferta y la demanda. No se debe escatimar ningún esfuerzo para acelerar las soluciones antes de que el impacto sea aún más grave”, afirmó Willie Walsh, director general de IATA.

A medida que continúan los cuellos de botella en la producción, están surgiendo nuevos problemas y sus correspondientes consecuencias:

- **Los retrasos en las entregas se ven agravados** por varios factores, entre ellos:
 - La producción de fuselajes está superando a la producción de motores (que se ve afectada por problemas con los motores existentes). Esto hace que los fuselajes recién terminados permanezcan estacionados hasta que los motores estén disponibles.
 - Los plazos más largos para la certificación de aeronaves nuevas (de entre 12 y 24 meses hasta los cuatro o incluso cinco años) están retrasando la entrada en producción/servicio, lo que afecta especialmente a la renovación de la flota de largo recorrido.
 - Los aranceles sobre los metales y los productos electrónicos derivados de las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China están empeorando algunos cuellos de botella en el suministro y aumentando algunos costes de mantenimiento.
 - La escasez de mano de obra cualificada, especialmente en la fabricación de motores y componentes, está limitando los planes de aumento de la producción.
 - La fragilidad de la cadena de suministro aeroespacial (que a menudo depende de un número limitado de proveedores para piezas críticas) puede convertirse en una limitación grave en un contexto de incertidumbre económica, cambios en los regímenes arancelarios y mercados laborales ajustados. Como resultado, incluso pequeñas interrupciones pueden ser difíciles de resolver y provocar importantes retrasos en la producción.
- **Las mejoras en la eficiencia del combustible se están ralentizando** a medida que la flota envejece. Históricamente, la eficiencia del combustible mejoraba un 2,0% al año, pero esta mejora se ha ralentizado hasta el 0,3% en 2025 y se prevé que sea del 1,0% en 2026.
- **La situación de la flota de aviones de carga corre el riesgo de empeorar:**
 - La conversión de aviones de pasajeros a cargueros está disminuyendo debido a que las aerolíneas mantienen los aviones de pasajeros en servicio más tiempo para servir a ese sector.
 - Las aeronaves nuevas de fuselaje ancho se enfrentan a retrasos en la producción.
 - Las aeronaves de carga más antiguas, que se han mantenido en servicio durante más tiempo para compensar la ralentización de la renovación de la flota, pronto alcanzarán su vida útil.

Un [estudio](#) reciente de IATA en colaboración con Oliver Wyman estima que el coste para el sector aéreo de los cuellos de botella en la cadena de suministro superará los 11.000 millones USD en 2025, debido a cuatro factores principales:

- **Costes excesivos de combustible (alrededor de 4.200 millones USD):** las aerolíneas están operando con aviones más antiguos y menos eficientes en cuanto al consumo de

combustible debido al retraso en la entrega de aviones nuevos, lo que se traduce en un aumento de los costes de combustible.

- **Costes 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 costes de alquiler de motores (2.600 millones USD):** las aerolíneas necesitan alquilar más motores, ya que estos pasan más tiempo en tierra durante el mantenimiento. Las tarifas de alquiler han aumentado entre un 20% y un 30% desde 2019.
- **Costes de mantenimiento de excedentes de inventario (1.400 millones USD):** las aerolíneas están almacenando más piezas de repuesto para mitigar las interrupciones impredecibles de la cadena de suministro, lo que aumenta los costes de inventario.

El estudio destaca varios aspectos para acelerar las soluciones:

- **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.

- 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 360 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](#).
- Descarga el informe de la previsión global del mercado (Global Outlook) [aquí](#)