



COMUNICADO

N.º: 59

La crisis en las cadenas de suministros seguirá afectando a los resultados de la industria de aerolíneas durante 2025

10 de diciembre, 2024 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) prevé que las interrupciones en las cadenas de suministros continúen afectando el rendimiento de las aerolíneas a lo largo de 2025, elevando costes y limitando el crecimiento.

IATA ha cuantificado, en su último pronóstico del sector aéreo, la magnitud de los retos a los que se enfrentan las aerolíneas debido a los problemas en las cadenas de suministros:

- La edad media de la flota mundial se ha elevado hasta la cifra récord de 14,8 años, un incremento notable respecto a los 13,6 años de media para el período 1990-2024.
- Las entregas de aeronaves se han desplomado desde el máximo de 1.813 aviones entregados en 2018 hasta los 1.254 que se entregarán en 2024, un 30% menos respecto al pronóstico inicial para este año. En 2025 se espera que las entregas se eleven hasta las 1.802 unidades, si bien la cifra se queda muy por debajo de las 2.293 entregas previstas.
- La cartera de pedidos de nuevos aviones alcanza un máximo de 17.000 unidades. Al ritmo actual de entregas, llevaría 14 años entregar todos estos aviones, el doble respecto a la media de 6 años del período 2013-2019. No obstante se prevé una reducción de los tiempos de espera a medida que aumenten las tasas de entrega.
- El número de naves estacionadas asciende a un 14% (unos 5000 aviones) del total de la flota mundial (35.166 a fecha de diciembre de 2024, incluidos los aviones de fabricación rusa). Si bien el dato ha mejorado, el número de aeronaves estacionadas sigue estando 4 puntos porcentuales por encima de los niveles anteriores a la pandemia (1.600 aviones). De estos, 700 unidades (2% de la flota mundial) están parados por motivos técnicos (inspección de motores). Y es probable que esta situación se prolongue en 2025.

“Los problemas en las cadenas de suministros frustran a todas las aerolíneas, que ven sus ingresos comprometidos, se exponen a costes más elevados y a un peor desempeño medioambiental. Los factores de ocupación están en máximos históricos, y no cabe duda de que si tuviéramos más aviones, estos se podrían utilizar de una forma más rentable. Además el envejecimiento de las flotas genera unos costes de mantenimiento más elevados, consume más combustible y en general exige más recursos financieros para seguir volando. Y por si fuera poco, el coste del arrendamiento de aeronaves se ha incrementado por encima de los tipos de interés, ya que la competencia entre aerolíneas ha intensificado la lucha por encontrar cualquier fórmula para ampliar la capacidad. Este es un momento en el que las aerolíneas necesitan arreglar sus maltrechos balances pospandémicos,



pero el progreso se ve efectivamente limitado por la crisis en las cadenas de suministro que los fabricantes necesitan resolver”, dijo Willie Walsh, director general de IATA.

En concreto, IATA señala que la persistencia de los problemas en la cadena de suministro provoca, al menos, dos tipos de problemas:

- La eficiencia del combustible (sin incluir el impacto de los factores de ocupación) se ha mantenido sin cambios entre 2023 y 2024 en 0,23 litros/100 toneladas-kilómetro disponibles (ATK, por sus siglas en inglés). Esto supone un retroceso con respecto a las mejoras vistas anualmente durante el periodo 1990-2019 en materia de eficiencia del combustible (entre un 1,5% y un 2,0%).
- El notable incremento de la demanda de aeronaves arrendadas ha impulsado las tasas de arrendamiento de aeronaves de fuselaje estrecho a niveles entre un 20% y un 30% más altos que en 2019.

“El sector de la aviación está unido en su compromiso para alcanzar las cero emisiones netas en 2050. Pero cuando se trata de actuar, las aerolíneas son las que se llevan la peor parte. La crisis en las cadenas de suministros es un buen ejemplo de ello. Los fabricantes de aeronaves están defraudando a sus clientes, lo que está provocando un impacto directo en los esfuerzos de las aerolíneas para reducir su huella de carbono. Si los fabricantes de aviones y motores resolvieran sus problemas y cumplieran sus promesas, tendríamos en el aire una flota más eficiente en consumo de combustible”, afirmó Walsh.

[>Pronóstico detallado de la industria del transporte aéreo](#)

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) representa alrededor de 340 líneas aéreas, que constituyen el 80% de tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#)
- Los datos de flota han sido proporcionados por Cirium, e incluyen tanto en los aviones de pasajeros como de transporte de carga aérea.
- la edad de la flota se calcula respecto a la flota global, incluidos los aviones de fabricación rusa y las aeronaves estacionadas.
- Aunque la eficiencia en consumo de combustible, sin incluir el impacto de los factores de ocupación, se ha estancado entre 2023 y 2024, debemos tener en cuenta que dicha eficiencia ha mejorado en consonancia con la tendencia histórica si se tiene en cuenta el peso de los factores de ocupación. La eficiencia en consumo de combustible mejoró de los 4,3 L/100 RPK en 2023 a 4,2 litros/100 RPK, lo que muestra un aumento interanual de 0,9 puntos porcentuales en el peso total de los factores de ocupación (% ATK).