

Consecuencias del conflicto bélico

La parálisis en Ormuz y los ataques hutíes amenazan con llevar el petróleo a 120 dólares

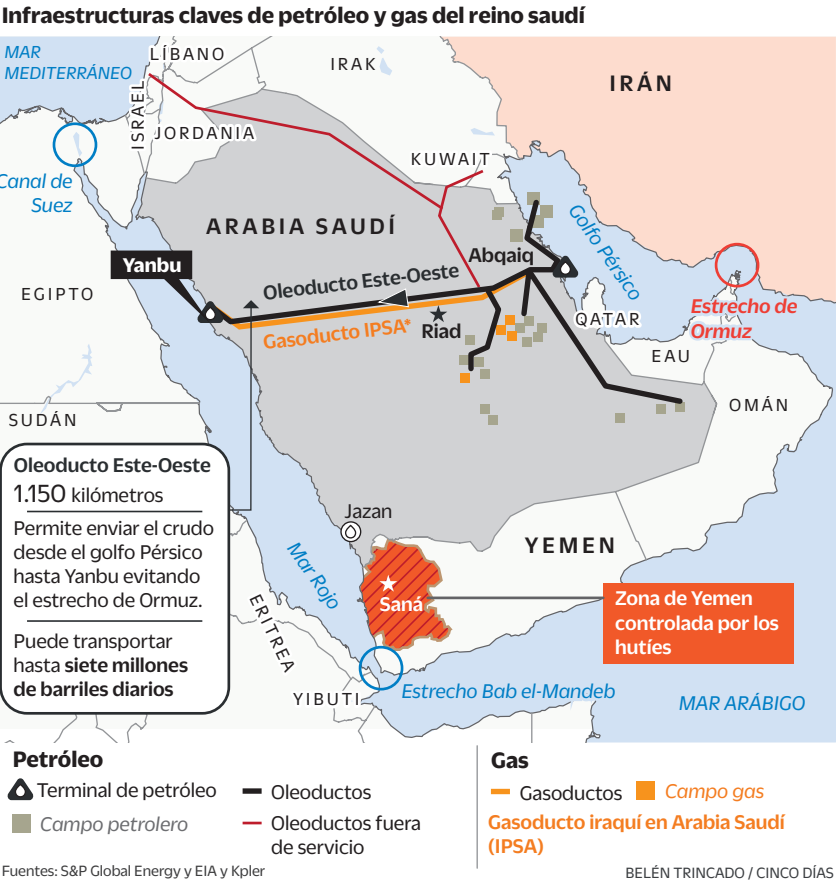
Arabia Saudí puede perder una vía clave de exportación con la que se ha mitigado el impacto del ‘shock’ energético desde el inicio de la guerra

NURIA SALOBRAL
MADRID

Los acontecimientos de los últimos días en Oriente Próximo casi remiten a la casilla de salida del conflicto, cuando en marzo EE UU e Israel lanzaron un ataque sobre Irán que fue el inicio de un *shock* energético que disparó los precios del petróleo y el gas. Con la reanudación de las hostilidades entre Washington y Teherán, el precio del gas natural en Europa ya ha vuelto a los máximos alcanzados en marzo y el petróleo Brent ronda los 100 dólares. Ahora hay sin embargo un factor añadido, con potencial para terminar de sembrar el caos en la zona, y que está acelerando el ascenso de precios de la energía. La milicia hutí de Yemen, aliada de Teherán, ha entrado en escena y ha atacado dos petroleros saudíes en el mar Rojo. Arabia Saudí ve amenazada una vía de exportación alternativa a Ormuz que se ha mostrado crucial para dar salida en los últimos meses a unos cuatro millones de barriles diarios de crudo. La posible pérdida de este suministro por el bloqueo hutí agravará el encarecimiento del petróleo y ya hay analistas que apuntan al riesgo de que se dispare hacia los 120 dólares, el nivel al que llegó a acercarse en marzo.

Tras conocerse el ataque hutí a los petroleros saudíes, el Brent superó ayer los 100 dólares, acumulando en el mes un alza cercana al 40%. Es la primera intervención armada de la milicia de Yemen en el mar Rojo desde que se inició la guerra de Irán y amenaza con bloquear otro paso marítimo clave para el comercio mundial, el estrecho de Bab-el Mandeb, que separa el cuerno de África de la península Arábiga y que es la salida por el sur del mar Rojo hacia el Índico. Los hutíes ya demostraron su influencia en la zona entre 2023 y 2025, cuando atosigaron a los buques que se adentraban

Los ataques hutíes ponen en riesgo la salida del petróleo de Arabia Saudí



El cierre del mar Rojo obliga a un cambio de rutas hacia Asia



en las costas de Yemen hacia el estrecho camino del Canal de Suez en protesta por la brutal ofensiva israelí sobre Gaza. Sus ataques forzaron a las navieras a rodear el continente africano con tal de evitar el paso por el mar Rojo, un escenario que puede repetirse ahora y que supone un coste de transporte marítimo mayor. Travesías mucho más largas hasta llegar a destino, con un coste del combustible más caro y, por supuesto, un nuevo recorte al suministro

Podría forzar a una nueva liberación de reservas estratégicas por parte de los países

Los analistas no pierden la esperanza y creen que la situación se normalizará

de petróleo al mundo con el bloqueo al crudo saudí. Goldman Sachs acaba de revisar su escenario de precios para el petróleo y si bien en su escenario base contempla una distensión del conflicto en el cuarto trimestre de 2026 –con un petróleo en los 80 dólares en la recta final del año–, también maneja un escenario más adverso en el caso de que la interrupción del paso por Ormuz se mantenga a lo largo de 2027. En tal caso, el Brent podría superar los 120 dólares por barril en el cuarto trimestre de este año y situarse en una media de 100 dólares en 2027. El banco reconoce que los ataques hutíes acentúan el riesgo de ascenso del petróleo. Rystad Energy también coincide en que los 120 dólares podrían ser un nuevo escenario en el caso de que el conflicto entre EE UU e Irán no dé tregua, según reconoce su analista Jorge León, que contempla un contexto de idas y venidas para los próximos meses en

el alto el fuego entre Washington y Teherán. Por su parte, Citi confía en un regreso a la diplomacia –a pesar de que ambas partes niegan los contactos– y la normalización de los flujos del transporte marítimo posiblemente ya el próximo mes. Aun así también aprecia el riesgo de que “Irán pueda suspender su cumplimiento del memorando de entendimiento durante semanas o meses, posiblemente hasta después de las elecciones de mitad de legislatura de EE UU en noviembre de 2026“. Ese escenario, aunque no es el principal para la firma, favorecería sin duda precios más altos del petróleo y podría además forzar a una nueva liberación de reservas estratégicas por parte de los países. Entre las firmas menos optimistas se sitúa Royal Bank of Canada (RBC), que es mucho más contundente y advierte de que el alza de casi el 40% que acumula el petróleo en el mes es apenas una señal de lo que po-

dría estar por venir. “Dada la peligrosa escalada actual, mantenemos la opinión de que los precios del petróleo podrían superar los máximos registrados durante la guerra entre Rusia y Ucrania de 2022 (128 dólares por barril) o incluso el pico de 2008 (146 dólares por barril), especialmente en el escenario más adverso de una guerra regional total”, asegura. En el más corto plazo, el bloqueo no solo de Ormuz sino también el potencial cierre de Bab-el-Mandeb agrava aún más los problemas de suministro de petróleo que acusa la economía mundial. **Valiosa salida** Los flujos de petróleo a través del estrecho de Bab-el-Mandeb han alcanzado una media de casi 9 millones de barriles diarios durante el último mes, de los que casi la mitad corresponden a petróleo de Arabia Saudí. El reino tiene en su puerto de Yanbu en el mar Rojo una valiosa salida para su petróleo, que llega a este punto

vía el oleoducto Este-Oeste que atraviesa la península Arábiga. Hasta el momento, estas exportaciones y las de Emiratos Árabes desde la costa de Omán han servido en gran medida para mitigar el impacto del recorte de suministro desde el golfo Pérsico, junto con la liberación de reservas de crudo por parte de los países de la AIE y la drástica reducción de la importación de petróleo de China. Con Ormuz bloqueado, la salida al mar Rojo es la vía más directa desde Oriente Próximo para abastecer de petróleo a Asia, la región más afectada por el corte de suministro, sin tener que cruzar por el canal de Suez y rodear el continente africano, lo que puede añadir entre 10 y 15 días más al viaje, según datos de Kpler. Unos 6.500 km más cuyo coste en tiempo y combustible sin duda son un factor de riesgo inflacionista añadido en un entorno económico y energético mucho más tensionado que en marzo, cuando empezó la guerra.