

«A EUROPA LE QUEDAN SEIS SEMANAS DE COMBUSTIBLE PARA AVIONES»

G. Rodríguez, R. Masa y A. Ramírez
Madrid

Saltan todas las alarmas en los cielos europeos. Cuando el conflicto en Oriente Próximo parecía haber quedado en un segundo plano, unas declaraciones del director de la Agencia Internacional de la Energía (AIE), Fatih Birol, han provocado un gran ‘shock’. Aseguraba que quedan «quizá unas 6 semanas más o menos de combustible para aviones».

Birol aseguraba ayer, en una entrevista a AP, que esta es «la mayor crisis energética a la que nos hemos enfrentado jamás» y que las consecuencias a corto plazo –tan solo un mes y medio– pueden ser grandes en un sector económico como es el de la aviación.

Según datos de la propia AIE, la demanda de combustible para aviones y queroseno promedia un consumo cercano a los ocho millones de barriles de petróleo al día. De esta cantidad, para este producto, el golfo Pérsico es el principal proveedor, con cerca de medio millón de barriles al día. Y el problema es que el estrecho de Ormuz se ha convertido en un polvorín sin una solución para el tránsito normalizado a corto plazo.

Entre los aspectos positivos, en un reciente informe la AIE destaca que si Europa logra sustituir todas sus importaciones y volúmenes procedentes de Oriente Próximo, las reservas de combustible para aviones cubrirán adecuadamente la demanda prevista por la agencia para 2026. Pero la incertidumbre golpea este mismo verano.

Si las reservas de combustible para aviones en Europa cayeran por debajo de los 23 días de cobertura de la demanda, se producirían desabastecimientos físicos y una destrucción de la demanda en determinados aeropuertos. Las reservas europeas no han caído por debajo de los 29 días de cobertura desde 2020.

En este sentido, la compañía española Iberia avisó de que cuentan con el 62% del combustible para este año cubierto y advirtió de que el impacto de la guerra «terminará siendo más visible también en nosotros» si esta se alarga en el tiempo. Hasta ahora,

El director de la Agencia Internacional de la Energía, Fatih Birol, hizo ayer estas predicciones a la vez que alertó de que la guerra de Irán ha desatado «la mayor crisis energética a la que nos hemos enfrentado jamás»



Un avión despegando desde el aeropuerto de Madrid Barajas. EP

admitía que ya se ha reflejado en los precios de los billetes. Sobre este posible, también el CEO de Ryanair, Michael O’Leary aseguró hace algunas semanas, que si continúa el cierre de Ormuz, podrían tener que verse abocados a cancelar entre el 5 y el 10% de los vuelos entre mayo y julio, los primeros meses fuertes de la temporada de verano, en los que mercados como España ven aumentar considerablemente su número de operaciones.

Ambas compañías, al igual que otras grandes aerolíneas europeas, tienen aseguradas el 80% de cobertura y además a un precio cerrado, que en el caso de la irlandesa, asciende a 67 dólares el barril. Pero igualmente saben que la situación podría ser usada por los proveedores para alegar causa de fuerza mayor y poder incumplir así los contratos sin que las aerolíneas tengan mucho margen de maniobra.

Por el momento, el director de la Agencia aseguraba que el bloqueo del

estrecho de Ormuz «va a tener importantes implicaciones para la economía mundial. Y cuanto más se prolongue, peor será para el crecimiento económico y la inflación en todo el mundo». La Unión Europea ya asume que, incluso aunque la situación se estabilizara y el estrecho retomase su actividad previa a la guerra, el queroseno para la aviación podría continuar con una situación tensiounada hasta finales del verano.

Sobre el impacto en los precios, Bi-

rol adelantaba que una prolongación de la crisis se traducirá en «precios más altos de la gasolina, precios más altos del gas, precios elevados de la electricidad». En España, este efecto lleva semanas notándose en los precios del combustible o los alimentos. El combustible repuntó casi un 4% en la última semana de abril 2026, con una subida de hasta 30 céntimos por litro en menos de un mes.

Según el director de la Agencia, los países sufrirán el impacto económico de forma diferente. Algunos como Japón, Corea, India o China estarán «más afectados que otros».

«Los países que más sufrirán no serán aquellos cuya voz se escucha mucho. Serán principalmente los países en desarrollo, los países más pobres de Asia, de África y de América Latina», aseguraba. «Luego llegará a Europa y a América», advertía.

En el caso de España, la patronal de las aerolíneas ALA llamó la semana pasada a la calma al asegurar que «a corto plazo» el suministro de queroseno en España está asegurado. «Esto es así por dos motivos: porque del total de las importaciones de crudo a España, solo el 11% procede de Oriente Medio, y porque el 80% del queroseno que se produce en nuestro país se produce en las refinerías que se encuentran a lo largo y ancho de nuestra geografía», explicó Javier Gándara, presidente de ALA, aunque también admitió que si los problemas de suministro persisten podrían afectar a los vuelos que arriban a nuestro país, lo que igualmente pondría en riesgo la conectividad con España.

Bruselas mueve ficha

Ante este escenario, la Unión Europea ha comenzado a moverse y Bruselas ha planteado una serie de medidas a adoptar si la crisis se cronifica: de implantar un día de teletrabajo obligatorio para todas las empresas –Yolanda Díaz ya se ha opuesto– a o la reducción de la velocidad máxima en las autopistas.

Aunque aún no hay ninguna medida tomada en firme, los países miembros ya se han reunido para abordar soluciones y plantear incluso las medidas más drásticas a tomar en los peores escenarios.

CONSUMO DE PETRÓLEO

8 MILLONES

El sector de la aviación es de los más intensivos en consumo de derivados del petróleo. Medio millón de los ocho millones de barriles que usan al día transita por el estrecho de Ormuz