



GEOPOLÍTICA Y AVIACIÓN: CUANDO EL RIESGO YA NO ES EL PRECIO, SINO EL SUMINISTRO

En marzo de 2026, la escalada del conflicto entre Estados Unidos, Israel e Irán ha desencadenado una de las disrupciones geopolíticas más severas de la última década, alterando de forma profunda el equilibrio energético global y generando efectos que trascienden ampliamente el ámbito militar. Los ataques cruzados, las represalias selectivas y la creciente inestabilidad en el Golfo Pérsico han situado al Estrecho de Ormuz –canal por donde transita cerca del 20% del petróleo mundial y cerca de un tercio del comercio marítimo de crudo– en el centro de la tensión internacional.

Y es que, a pesar de que no se ha producido un cierre total del paso, el aumento del riesgo operativo, la incertidumbre sobre la seguridad marítima y el encarecimiento de las coberturas aseguradoras están generando fricciones relevantes en los flujos de crudo y productos refinados. Estas tensiones se han trasladado rápidamente a los precios, con incrementos significativos en el Brent y, especialmente, en los diferenciales de Oriente Medio, reflejando no solo expectativas de riesgo, sino también dificultades logísticas incipientes¹.

Sin embargo, a medida que el conflicto se ha prolongado, el foco ha dejado de estar en el encarecimiento del crudo para desplazarse hacia un riesgo más profundo: la posibilidad real de una tensión sostenida en el suministro físico de petróleo y derivados, especialmente en Europa y Asia. Este giro está afectando no sólo al mercado energético, sino también al transporte aéreo, que enfrenta simultáneamente rutas cerradas, mayores tiempos de vuelo, incremento de costes y el mencionado riesgo creciente de escasez de Jet A-1, el combustible utilizado predominantemente en la aviación.

DE LA VOLATILIDAD AL RIESGO DE LA ESCASEZ: RECONFIGURACIÓN DE LOS FLUJOS Y CAMBIO EN LA NATURALEZA DEL RIESGO

Históricamente, los episodios de tensión geopolítica han tendido a trasladarse principalmente a los precios del combustible, generando repuntes bruscos, pero en general, sin comprometer de forma sostenida la disponibilidad física del suministro, al menos en los mercados desarrollados. Este patrón parece, sin embargo, estar cambiando. El escenario actual introduce un matiz cualitativamente distinto: la tensión no se limita al coste, sino que comienza a afectar a las condiciones de acceso al producto, alterando de forma más profunda la lógica tradicional de gestión del riesgo.

En este contexto, el foco deja de situarse exclusivamente en la evolución de los precios para incorporar una dimensión operativa vinculada a la fiabilidad del suministro. Aunque no se ha producido una interrupción completa y uniforme del tránsito por el Estrecho de Ormuz, si se observa un deterioro significativo de las condiciones en las que este se desarrolla. La creciente incertidumbre, el aumento de los costes de aseguramiento y las restricciones operativas están afectando a la fluidez de un corredor por el que transita aproximadamente una quinta parte del comercio marítimo mundial de petróleo.

Las estimaciones de mercado apuntan a que, en escenarios de disrupción prolongada, la pérdida potencial de suministro podría situarse en un rango de entre 10 y 14 millones de barriles diarios. Se trata de una magnitud suficiente para tensionar la capacidad de ajuste del sistema global incluso en presencia de mecanismos de mitigación como la liberación de reservas estratégicas. Más relevante aún, esta presión no se manifiesta únicamente en términos de volumen, sino en la dificultad creciente para garantizar un flujo estable, predecible y logísticamente eficiente.

Como respuesta, los distintos agentes del sector —aerolíneas, operadores energéticos y grandes consumidores industriales— están comenzando a reorientar sus estrategias. Frente a un entorno en el que la volatilidad ya no es solo de precios, sino también de disponibilidad, gana peso la seguridad de acceso a volúmenes físicos, incluso a costa de asumir mayores costes. Este cambio de prioridades marca una transición desde modelos optimizados para la eficiencia hacia esquemas más defensivos, centrados en la resiliencia del suministro.

Una de las consecuencias más visibles de este proceso es la reconfiguración progresiva de los flujos globales de crudo. Parte de la demanda está desplazándose hacia orígenes alternativos como Estados Unidos, África Occidental o América Latina. Si bien estos proveedores permiten diversificar el riesgo geopolítico, no sustituyen plenamente la escala ni la proximidad de los volúmenes procedentes del Golfo. El resultado es un incremento de las distancias de transporte, una mayor utilización de la capacidad logística disponible y, en última instancia, una estructura de costes más elevada y menos eficiente.

Este redireccionamiento de flujos tiene además implicaciones directas sobre los nodos críticos del sistema, especialmente en Europa y Asia.

¹ La variación de precios observados se basa en datos de mercado publicados por proveedores especializados (Platts/S&P, Argus Media y Bloomberg), que sitúan el Brent por encima de los 100 \$/b, tras incrementos acumulados superiores al 40% desde el inicio de la escalada. En paralelo, el Dubai Crude -referencia clave para los crudos del Golfo Pérsico- ha registrado repuntes relevantes en el mismo período, en línea con el aumento de las primas de riesgo.



Los hubs de almacenamiento, refinamiento y distribución están operando bajo una presión creciente, no solo por el aumento de volúmenes desviados, sino también por la necesidad de gestionar un entorno mucho menos predecible. Ello se traduce en cuellos de botella puntuales, mayores tiempos de tránsito y una menor capacidad de reacción ante nuevas perturbaciones.

En este marco, la formación de precios comienza a reflejar no solo la prima de riesgo geopolítico, sino también restricciones operativas reales que afectan al movimiento físico del crudo. Se amplían los diferenciales entre calidades, aumenta la volatilidad intradía y se reduce la capacidad del mercado para absorber tensiones sin trasladarlas de forma casi inmediata a precios y disponibilidad. El sistema, en conjunto, se vuelve más rígido y menos eficiente en su capacidad de ajuste.

No se trata, por tanto, de un episodio aislado de volatilidad, sino de una alteración más estructural del equilibrio operativo entre oferta y demanda. Las implicaciones de este cambio son particularmente relevantes para sectores intensivos en energía y altamente dependientes de la estabilidad logística, como el transporte aéreo, donde la garantía de suministro pasa a convertirse en un factor tan crítico como el propio coste del combustible.

IMPACTO OPERATIVO, ECONÓMICO Y CONTRACTUAL EN LA AVIACIÓN

La prolongación del conflicto en Oriente Medio está generando un impacto operativo de gran alcance en el transporte aéreo, especialmente por su elevada dependencia de los destilados medios y la limitada capacidad de sustitución del combustible.

Desde el punto de vista operativo, las restricciones parciales del espacio aéreo en la región han obligado a rediseñar rutas entre Europa, Asia y África Oriental, con desvíos que, en determinados corredores, añaden entre 45 y 180 minutos a los trayectos. Este incremento se traduce en un mayor consumo de Jet A-1, una reducción de la disponibilidad efectiva de aeronaves y una presión adicional sobre los ciclos de rotación de tripulaciones y flota. A ello se suma la congestión en hubs alternativos y la necesidad de reconfigurar de forma continua la red, lo que deteriora la puntualidad y reduce la eficiencia global del sistema.

En paralelo, el mercado de Jet A-1 muestra una tensión superior a la del crudo (*crack spread*) con niveles sin precedentes históricos, debido a las limitaciones en capacidad de refinamiento y a la complejidad logística de su distribución. A ello se añade que, al tratarse de un destilado medio, compite directamente con otros productos como el diésel, lo que intensifica la presión sobre la oferta en contextos de restricción y puede dar lugar a reasignaciones de producto entre usos. Este diferencial se traduce en un encarecimiento del combustible que impacta directamente en la estructura de costes de las aerolíneas.

Y es que conviene recordar que el queroseno de aviación representa habitualmente entre un 25% y un 35% de los costes operativos totales –con mayor peso en el largo radio– y que la capacidad de trasladar este incremento al precio final es limitada y heterogénea según los distintos mercados.

En este contexto, el combustible deja de ser un mero componente de coste para convertirse en un factor de presión directa sobre los márgenes en un sector históricamente caracterizado por su baja rentabilidad y elevada sensibilidad a variaciones en costes operativos.

Así, la combinación de estos factores genera un impacto económico significativo, especialmente en temporada alta y en operaciones de largo radio. De ahí surge lo que algunos analistas han denominado *holiday trap*: aerolíneas atrapadas entre la necesidad de mantener su



capacidad para atender la demanda estacional y la dificultad de absorber los incrementos de costes sin deteriorar márgenes y sin recurrir a cancelaciones. La presión competitiva, la elasticidad de la demanda y, en determinados mercados, el entorno regulatorio, limitan el margen de maniobra comercial, obligando a priorizar la eficiencia operativa y la optimización de recursos.

El impacto resulta aún más acusado en el segmento de carga aérea, donde el peso del combustible en el coste unitario es superior. El incremento de los recargos por combustible y la reducción de capacidad asociada a ajustes en la red de pasajeros están generando tensiones en cadenas logísticas sensibles al tiempo, especialmente en sectores que operan bajo esquemas *just-in-time*. Y, aunque el transporte marítimo y ferroviario actúan como alternativas, sus mayores plazos limitan su capacidad de sustitución, lo que se traduce en una pérdida de eficiencia en determinados flujos comerciales y una mayor exposición a disrupciones.

Estas dinámicas se trasladan de forma directa al plano contractual. La disrupción de las cadenas de suministro, el incremento de costes logísticos y la reconfiguración de flujos están generando tensiones en la ejecución de contratos de aprovisionamiento, con un aumento del riesgo de incumplimiento y una mayor complejidad en la aplicación de figuras como la fuerza mayor, la *hardship*² o las cláusulas de revisión. En algunos mercados se observan ya procesos de renegociación acelerada, solicitudes de flexibilización y disputas sobre la interpretación de obligaciones en contextos de disrupción prolongada.

En este marco, el refuerzo de los mecanismos contractuales, la diversificación de fuentes de suministro y la adopción de medidas de aseguramiento –incluyendo acuerdos de contingencia, almacenamiento estratégico o fórmulas híbridas– adquieren una relevancia determinante. La seguridad jurídica y la claridad contractual se consolidan así como elementos críticos para garantizar la continuidad operativa en un entorno donde la tensión en el suministro puede prolongarse más allá del propio conflicto.

² El *hardship* es una figura jurídica que se refiere a situaciones imprevistas en las que el cumplimiento de un contrato sigue siendo posible, pero se vuelve excesivamente oneroso para una de las partes, lo que puede dar lugar a su renegociación.



CONCLUSIONES

Las señales actuales apuntan a un posible cambio en la naturaleza del riesgo energético. Y es que lo que inicialmente se percibía como un shock de precios podría estar evolucionando hacia un entorno en el que la disponibilidad física del suministro adquiere un protagonismo creciente, con implicaciones directas sobre la operativa del sector aéreo.

En este contexto, la cuestión central deja de residir exclusivamente en el coste del combustible para situarse en la capacidad de garantizar su acceso en condiciones estables y previsibles. La combinación de tensiones geopolíticas, fricciones logísticas y limitaciones operativas introduce un nivel adicional de complejidad en la gestión del riesgo.

Este escenario exige una mayor atención a la planificación del aprovisionamiento, a la flexibilidad operativa y a la solidez de las estructuras contractuales, en un entorno en el que la incertidumbre sobre el suministro puede prolongarse más allá del corto plazo. No hay duda de que la anticipación estratégica y la gestión rigurosa del riesgo –tanto operativa como jurídica– se consolidan como factores determinantes para la continuidad y sostenibilidad de la actividad.

PionAirLaw

Silvia Frade Sosa
Diego Olmedo de Cáceres

