

Bruselas avisa de que la UE se enfrenta a «una de las crisis energéticas más graves»

El comisario de Energía asegura que el bloque comunitario ya se prepara para un escenario de escasez de suministro de queroseno

OLATZ HERNÁNDEZ
Bruselas

La Comisión Europea está muy preocupada por la situación en Oriente Próximo y sus consecuencias para la Unión Europea (UE) y el resto del mundo. Por ese motivo el comisario de Energía, Dan Jorgensen, advirtió ayer de que el mundo se enfrenta a la que podría ser «la crisis energética más grave de la historia», un escenario de escasez, especialmente de queroseno, para el que el bloque comunitario ya se está preparando.

El comisario europeo de Energía fue claro al afirmar que la crisis actual no tiene precedentes y subrayó la importancia de reforzar el abastecimiento de la UE. La guerra en Irán y el bloqueo del estrecho de Ormuz –por donde pasan la mayoría de las importaciones energéticas europeas– están poniendo a prueba «la resiliencia de nuestras economías, de nuestras sociedades y de nuestras alianzas», destacó Jorgensen.

El bloque aún no enfrenta problemas de abastecimiento, pero preocupa especialmente el suministro de queroseno (utilizado como combustible para aviones), sobre todo de cara a la temporada de verano, cuando hay programados más vuelos. Bruselas asegura que «ya se está preparando» para una situación de escasez. Jorgensen, en su línea habitual, no quiso pecar de optimista y apuntó que no sabe cuándo se recuperará la normalidad. «Incluso cuan-



El comisario de Energía, Dan Jorgensen. EFE

do eso ocurra, creo que debemos ser bastante realistas y decir que, incluso en el mejor de los escenarios, la situación seguirá siendo bastante seria», admitió.

Factura de 30.000 millones

La invasión rusa en Ucrania en febrero de 2022 hizo que la UE comen-

zara a cortar las compras de petróleo y gas a Rusia y diversificada sus redes de suministro. Sin embargo, el bloque sigue dependiendo de las importaciones de combustibles fósiles y su factura se ha disparado en más de 30.000 millones desde el inicio del conflicto en Irán. «La dependencia energética es una vulnerabilidad

La inflación media en Europa alcanzó en abril el 3% por el encarecimiento de la energía y la economía continental se ha enfriado

estratégica», reconoció el comisario de Energía.

La Comisión Europea propuso una serie de medidas de choque para enfrentar la crisis actual y apoyar a los consumidores más vulnerables, pero de cara a largo plazo, Jorgensen tiene claro que la UE debe acelerar la transición energética y la electrificación. «Es la mejor garantía ante futuras crisis», subrayó.

Por el momento, el Ejecutivo comunitario ha puesto en manos de los Estados miembros una batería de herramientas que incluye la flexibilización de las ayudas de Estado. Bruselas quiere subvencionar hasta el 70% de la subida del coste de la factura energética de las empresas de los sectores más afectados por la crisis. Esto incluye a las compañías de sectores como el transporte, la industria electrointensiva y de la agricultura y pesca.

Impacto en el crecimiento

Los efectos económicos de la situación en Oriente Próximo son cuantificables. La Oficina Europea de Estadística (Eurostat) publicó la semana pasada el dato provisional sobre la inflación en abril, que escaló hasta el 3% debido al aumento del precio de la energía. La economía europea también se ha enfriado hasta casi pararse y ha avanzado un tímido 0,1% en los tres primeros meses del año. Además, se espera que esos efectos se acentúen en los próximos meses, si no se alcanza antes un acuerdo de paz.

Esta crisis está siendo tratada no sólo como un 'shock' externo sino como una prueba de la resiliencia europea. Esta misma semana, el ministro de Economía español, Carlos Cuerpo, se mostró «preocupado» ante una posible escasez de queroseno y apostó por mantener todas las opciones abiertas, incluida la posibilidad de ajustar la normativa del sector aéreo para introducir mayor flexibilidad en el suministro de combustible. Entre otras medidas, propuso flexibilizar la regulación actual que limita el repostaje en aeropuertos distintos al de origen hasta un máximo del 10%.

España resiste el golpe del queroseno entre el recorte de asientos

Las aerolíneas pierden dos millones de plazas en mayo aunque, por ahora, mantienen la programación de verano pese a la tensión

JOSÉ A. GONZÁLEZ
Madrid

El estallido del conflicto en Irán ha activado todas las alarmas en el sector turístico internacional para la

temporada de 2026. Aunque la exposición directa de los paquetes vacacionales a Oriente Medio es limitada, la verdadera amenaza reside en la crisis de suministro y precios del combustible. El encarecimiento del queroseno y el temor a restricciones de suministro amenazan con abrir una nueva crisis en el transporte aéreo justo al inicio de la temporada alta, con un impacto que ya se nota en la programación.

Desde el inicio de las hostilidades a finales de febrero, el precio del combustible para aviones se ha duplica-

do, situándose cerca de los 180 dólares por barril. Esta presión ha obligado a las aerolíneas a eliminar alrededor de dos millones de asientos para el mes de mayo. Compañías como Emirates, Etihad y Qatar Airways han liderado los ajustes. La estrategia pasa por reducir frecuencias y sustituir aviones de gran capacidad por modelos más eficientes para protegerse ante posibles problemas de abastecimiento en una región donde los hubs del Golfo, antes vitales para la conexión Europa-Asia, operan ahora de forma limitada.

La preocupación técnica es crítica: la posibilidad de que un avión quede varado en Asia sin combustible para regresar es ya una variable operativa real. Aeropuertos como Singapur, Tokio-Haneda, Incheon o los de Vietnam ya vigilan el consumo o aplican racionamientos. Mientras la Agencia Internacional de la Energía advierte de tensiones de suministro



Aeropuerto de Madrid Barajas. E.P

en Europa para junio, España intenta proyectar un mensaje de «máxima tranquilidad». La ministra Sara Aagesen ha asegurado que el país cuenta con reservas para 90 días y una producción propia del 80% del queroseno que consume.

Pese a este blindaje logístico nacional, el bolsillo del viajero sí sufrirá la volatilidad. El combustible representa entre el 25% y el 30% de

los costes operativos –un trayecto Madrid-Nueva York consume más de 90.000 litros–, lo que se traduce en tarifas impredecibles. Según datos de Roams y Cirium, mientras algunas rutas como Madrid-Nueva York se han encarecido un 22% en un mes, hasta los 945 euros, otras como Madrid-Oporto o Málaga-Londres registran rebajas drásticas para las reservas de última hora.

Nuevo mapa global

El reajuste de capacidad es homogéneo. Algunas compañías han optado por recortar vuelos, mientras otras cambian el tipo de avión asignado a determinadas rutas para reducir consumo o captar la demanda que evita los hubs del Golfo. Lufthansa ha sido una de las más afectadas, con 20.000 vuelos recortados entre mayo y octubre después de que el encarecimiento del combustible les reste mucha rentabilidad.