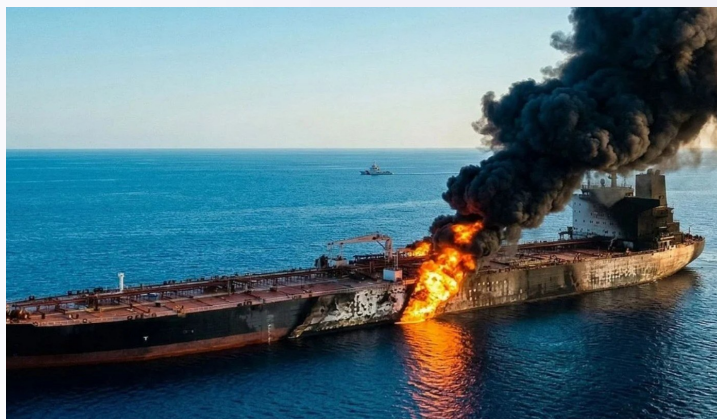




La guerra de Irán y el estrecho de Ormuz: qué podemos esperar para el comercio de las CCAA



Institución promotora



Instituciones patrocinadoras



Palabras clave

- Guerra de Irán
- Estrecho de Ormuz
- Comercio internacional
- Comercio interregional

Cuadro específico



La guerra de Irán y el estrecho de Ormuz: qué podemos esperar para el comercio de las CCAA

Carlos Llano (UAM y CEPREDE)

El mundo está cambiando. Y lo hace, con una rapidez inusitada desde que Trump llegó a la Casa Blanca. Desde nuestro último informe trimestral, EE. UU. ha intervenido en Venezuela, el Tribunal Supremo ha cuestionado la legalidad de los aranceles impuestos en 2025, y se acaba de iniciar una guerra con Irán, sin previa consulta al Congreso de los EE. UU. ni a la ONU.

El pasado 28 de febrero de 2026, EE. UU. e Israel atacaron Irán, eliminando al ayatolá Jameneí y destruyendo

enclaves estratégicos del régimen. Irán está atacando objetivos americanos e israelíes en la zona, tratando de bloquear el estrecho de Ormuz, por donde pasaban 20 millones de barriles diarios de petróleo, el 38% del comercio mundial de crudo por barco, el 29% del comercio mundial de gas LPG, el 19% de LNG, el 19% de productos petrolíferos refinados y el 13% de productos químicos, especialmente de fertilizantes (UNCTAD, 2026).

“El pasado 28 de febrero de 2026, EE. UU. e Israel atacaron Irán, eliminando al ayatolá Jameneí y destruyendo enclaves estratégicos del régimen...”

Gráfico 1. Mapa de las acciones militares en la guerra entre EE. UU. e Israel e Irán.



Fuente: [Interactive Map: U.S. and Israeli Strikes in Iran](#)

“Irán está atacando objetivos americanos e israelíes en la zona, tratando de bloquear el estrecho de Ormuz, por donde pasaban 20 millones de barriles diarios de petróleo, el 38% del comercio mundial de crudo por barco.”

La reacción de los mercados no se ha hecho esperar, con subidas importantes en el precio del crudo (superior al 30%) y del gas (superior al 75%), aunque con una corrección algo más tibia de los mercados financieros y los indicadores de incertidumbre global, titubeantes ante la posibilidad de una guerra relámpago, y el riesgo de un enrocamiento prolongado que pudiera derivar en un shock de oferta severo.

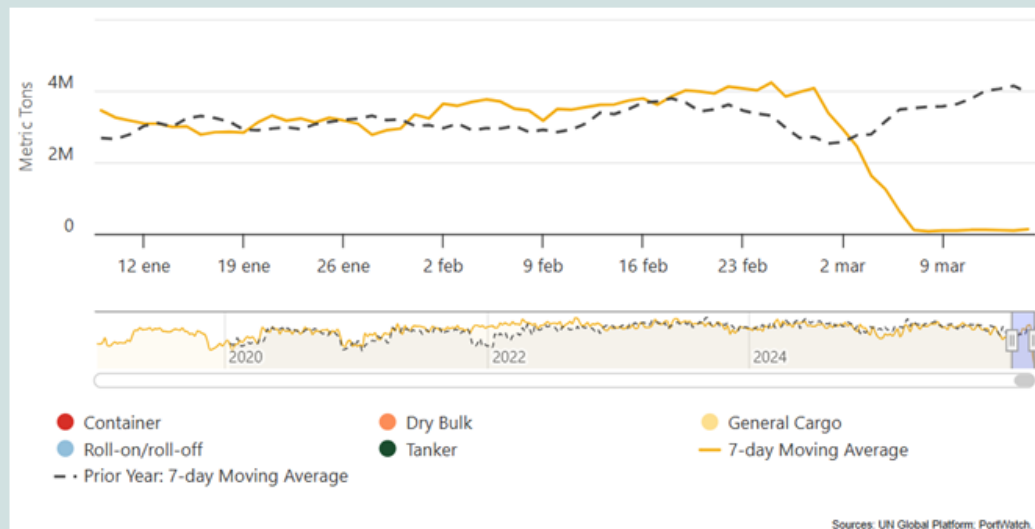
El efecto final sobre la economía global dependerá esencialmente de la duración de la crisis. Más allá del posible efecto derivado de la destrucción de la capacidad de producción y refino de la zona, la clave está en la disrupción del suministro de productos energéticos a través del estrecho de Ormuz. Si el conflicto se prolonga, el efecto más dañino se concentraría en las regiones más dependientes de los productos energéticos externos, principalmente Europa y Asia, con posibles efectos negativos sobre la inversión, los costes de producción manufacturera y los flujos de turismo. El riesgo para EE. UU. y Latinoamérica sería menor, dada su mayor nivel de autosuficiencia energética. Dada la integración de los mercados mundiales de la energía, si sube el precio del petróleo y del gas, subirá en todas partes, con poca capacidad para eludir el shock de oferta y el fantasma de la estanflación. Pero, lógicamente, los mercados más dependientes de Oriente Próximo, y de los suministros a través del estrecho de Ormuz, se llevarán la peor parte.

Como ya ocurriera durante 2024 y 2025 durante los ataques de los rebeldes hutíes en el Estrecho de Bab-el-Mandeb, el cierre parcial del estrecho de Ormuz está alterando la logística marítima global. Según la UNCTAD (2026), el tráfico marítimo habría caído en un 97% en el Estrecho de Ormuz. El coste de los fletes del transporte marítimo de petróleo se habría disparado por encima del 50%, y el coste del fuel para uso marítimo en Singapur, mercado de referencia mundial, se habría incrementado por encima del 90%.

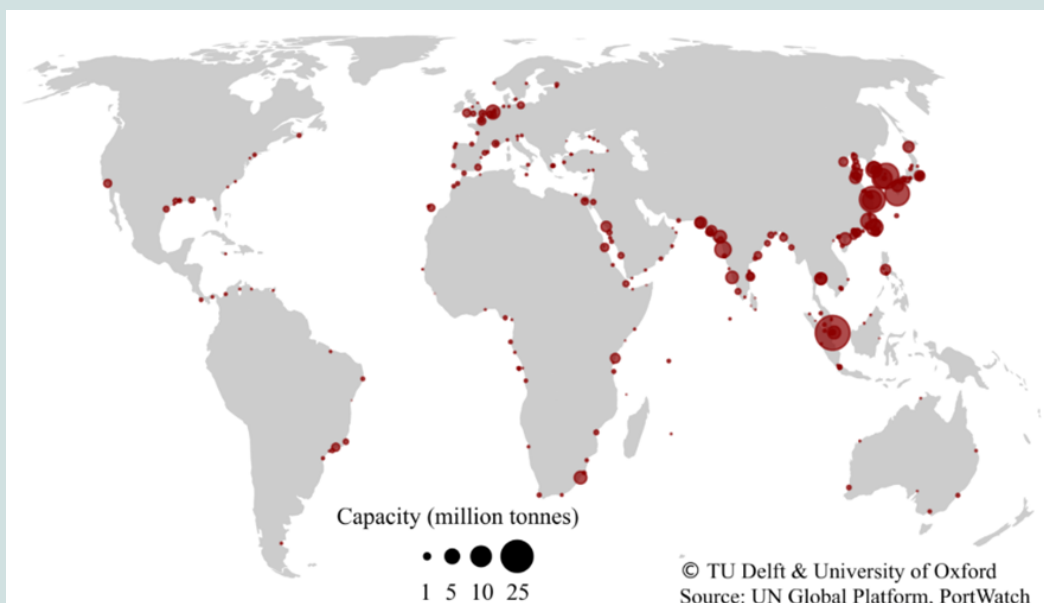
Adicionalmente, resulta obligado acudir al portal generado por el FMI en colaboración con la Universidad de Oxford (<https://portwatch.imf.org>), capaz de traquear el tráfico marítimo, identificando “chokepoints” del tráfico mundial, y aportando información inédita sobre cómo diferentes disrupciones del tráfico marítimo afectan a diferentes zonas del planeta. En dicho portal, se acaba de lanzar un espacio para el seguimiento de la crisis de la guerra de Irán y la disrupción de tráfico marítimo en el Estrecho de Ormuz. En el Gráfico 2 A) mostramos la abrupta caída del tránsito de tráfico marítimo por dicho enclave en comparación con el tráfico observado en el mismo periodo del año anterior. En el panel B) reportamos el mapa que según dicha fuente recoge los puertos de origen/destino de los barcos que pasan por el Estrecho de Ormuz, confirmando que -oh, casualidad- la peor parte del impacto se concentra en Asia y Europa.

Gráfico 2. Tráfico marítimo por el estrecho de Ormuz y posibles puertos afectados. 2026

A) Volumen de toneladas en tránsito marítimo por el Estrecho de Ormuz



B) Puertos de destino de los barcos que están cruzando ahora el Estrecho de Ormuz.



“...subidas importantes en el precio del crudo (superior al 30%) y del gas (superior al 75%), aunque con una corrección algo más tibia de los mercados financieros y los indicadores de incertidumbre global”

“...abrupta caída del tránsito de tráfico marítimo por dicho enclave en comparación con el tráfico observado en el mismo periodo del año anterior.”

Fuente: <https://portwatch.imf.org/pages/cc317ba850e34c4dadbead6f7b336fb1>

A partir de lo anterior, y sin entrar en los posibles efectos indirectos que pudieran derivarse de un fuerte impacto en Asia, nos iremos centrando en Europa y España. Sabiendo que el efecto macroeconómico más inmediato vendrá más por la permanencia temporal de la subida del precio de la energía, y su posible traslación a costes y salarios, resulta interesante preguntarse por el nivel diferencial de dependencia que los países europeos y las regiones españolas tienen respecto de los productos energéticos procedentes de Oriente Próximo. Para ello, en la Tabla 1 recogemos los datos de importaciones de productos energéticos en 2025 realizados por la UE, España, las diferentes CCAA y los principales países europeos. Junto con el valor total

de las importaciones de energía (Miles de €), se aporta la cuota de importaciones que representa El Golfo Pérsico, definidos por los 8 países que se detallan (Irán, Irak, Kuwait, Bahréin, Qatar, EAU y Omán). Según dichos datos, cerca del 9% de las importaciones de productos energéticos de la EU27+UK proceden de estos países, siendo del 12% para Francia e Italia, cerca del 4% para Alemania. La cuota de España sería del 9,84%, similar a la media de la UE. Dentro de España, la mayor dependencia relativa respecto de los países de la zona correspondería a Murcia (27,39%), Baleares (13%), Canarias (12%), País Vasco (10,1%), Andalucía (9,57%), Cataluña (9,50%). Para el resto de CCAA la dependencia es prácticamente nula.

Tabla 1. Importaciones de productos energéticos procedentes del área afectada en % del total importado de dichos productos por cada CCAA y país. Miles de euros. 2025.

2025 Miles Euros	Irak (1)	Irán (2)	Arabia Saudí (3)	Kuwait (4)	Bahrein (5)	Qatar (6)	EÁU (7)	Omán (8)	Golfo Pérsico (9)=1+2+...8	Total Mundo (10)
Andalucía	1,36%	0,00%	6,81%	0,83%	0,00%	0,00%	0,57%	0,00%	9,57%	14.274.560
Aragón	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,00%	0,14%	0,00%	0,22%	19.940
Asturias, P.d.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	969.460
Baleares, Illes	0,00%	0,00%	12,99%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	12,99%	176.624
Canarias	0,00%	0,00%	7,10%	4,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	11,95%	675.467
Cantabria	0,00%	0,00%	7,10%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7,10%	23.159
Castilla y León	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	13.747
Castilla-La Mancha	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,00%	0,23%	86.619
Cataluña	0,85%	0,00%	3,56%	2,65%	0,00%	0,74%	1,25%	0,45%	9,50%	8.118.995
Comunitat Valenciana	0,19%	0,00%	0,15%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,36%	3.250.415
Extremadura	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	10.381
Galicia	1,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,82%	3.357.688
Madrid, C.d.	0,01%	0,00%	0,43%	0,71%	0,00%	1,86%	0,06%	0,26%	3,33%	8.991.338
Murcia, Región de	13,04%	0,00%	12,82%	0,76%	0,45%	0,00%	0,33%	0,00%	27,39%	7.613.263
Navarra, C.F.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	68.051
País Vasco	1,61%	0,00%	1,61%	6,73%	0,00%	0,00%	0,10%	0,05%	10,10%	5.622.659
Rioja, La	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8.359
Ceuta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	169.142
Melilla	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	18.763
España	2,64%	0,00%	4,57%	1,62%	0,06%	0,42%	0,41%	0,12%	9,84%	53.528.978
Francia	2,39%	0,00%	5,15%	3,33%	0,03%	0,07%	1,09%	0,11%	12,16%	66.001.686
Alemania	1,44%	0,00%	0,84%	0,50%	0,00%	0,47%	0,63%	0,00%	3,88%	70.111.632
Italia	2,11%	0,00%	5,15%	0,32%	0,00%	4,05%	0,47%	0,13%	12,23%	62.288.205
UE27+UK	2,17%	0,00%	3,98%	1,18%	0,04%	0,94%	0,51%	0,11%	8,94%	576.246.369

Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex (<https://datacomex.comercio.es/>)

Aunque la reciente invasión de Rusia a Ucrania, y los efectos económicos que se derivaron, plantea un referente importante donde proyectarse, resulta muy difícil todavía plantear con rigor posibles escenarios de futuro. Dando tiempo al tiempo, queríamos terminar este cuadro analizando algunas cifras relacionadas con la evolución de las importaciones de productos energéticos procedentes de estos mismos países durante el evento ya comentado de la Crisis del Canal de Suez durante 2024 y 2025.

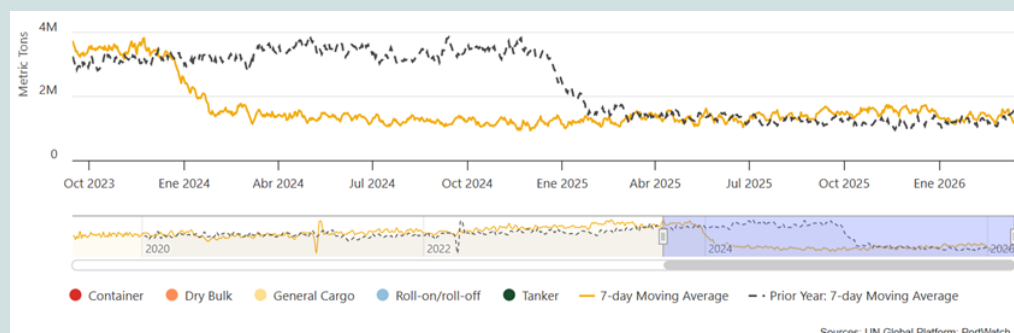
Aunque los rebeldes hutíes realizaron su primer ataque en octubre de 2023, fue durante 2024 cuando cobraron mayor virulencia. Hasta el 15 de abril

de 2025, los hutíes habían atacado más de 190 buques mercantes. Entre diciembre de 2024 y mayo de 2025, EE. UU. realizó más de 1000 ataques aéreos en Yemen. Fue un periodo de fuerte incremento de los costes de transporte y reconfiguración de las cadenas de suministros, cuyo análisis abordamos en un informe anterior. Aunque ambos shocks son muy diferentes, hemos querido asomarnos a los flujos de importaciones de productos energéticos españoles durante dicho periodo para tratar de sacar alguna posible reflexión útil para el momento actual.

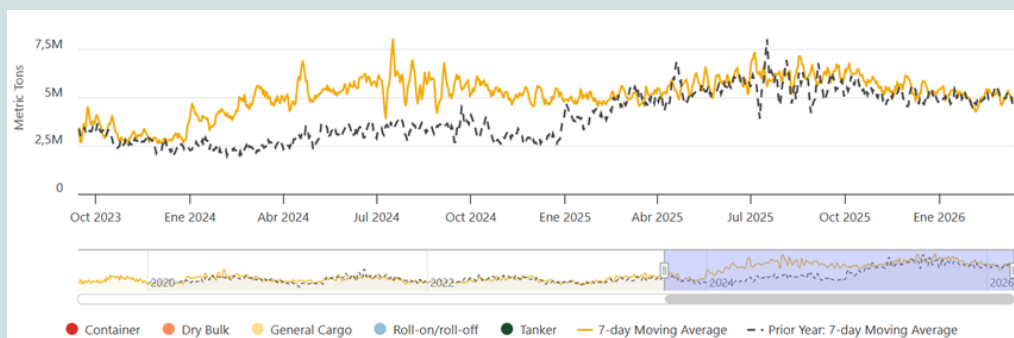
“...cerca del 9% de las importaciones de productos energéticos de la EU27+UK proceden de estos países, siendo del 12% para Francia e Italia, cerca del 4% para Alemania, y de apenas el 1,65% para España.”

Gráfico 3. Desviación del tráfico marítimo durante la Crisis del Canal de Suez. 2024 y 2025.

A) Toneladas en tránsito marítimo por el Canal de Suez.



B) Toneladas en tránsito marítimo por el Cabo de Buena Esperanza.



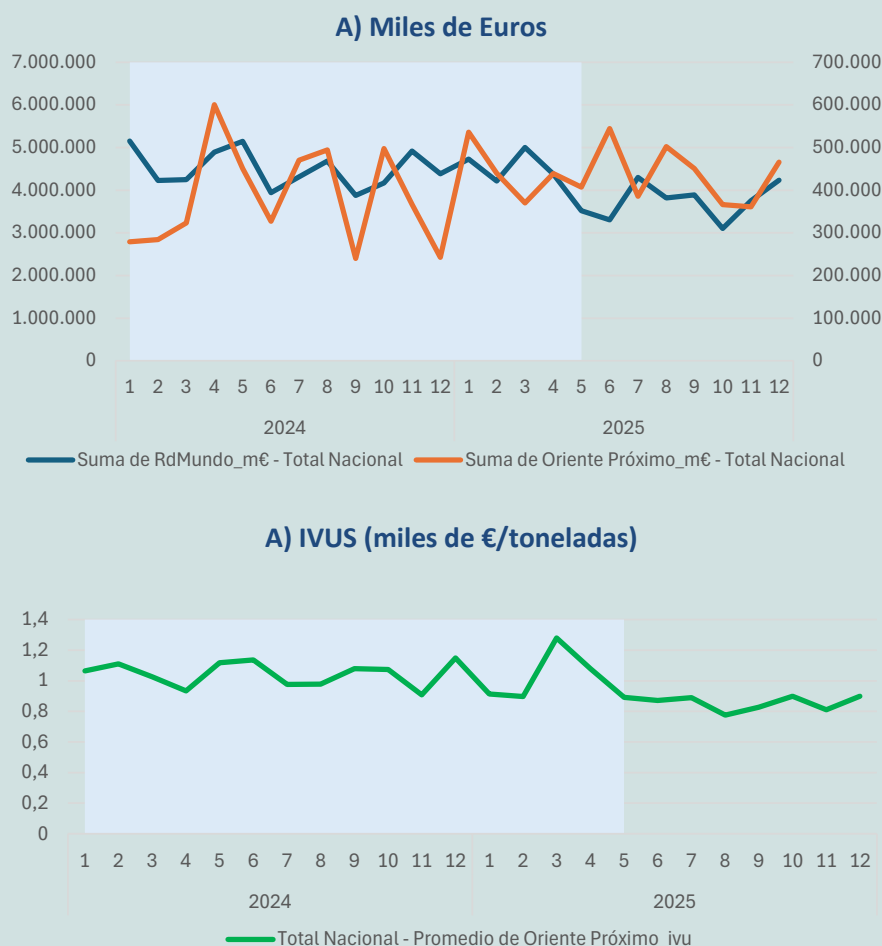
Fuente: <https://portwatch.imf.org/pages/573013af3b6545deae50ed1cbaf9444>

“Dentro de España, la mayor dependencia relativa respecto de los países de la zona correspondería a Murcia (27,39%), Baleares (13%), Canarias (12%), País Vasco (10,1%), Andalucía (9,57%), Cataluña (9,50%). Para el resto de CCAA la dependencia es prácticamente nula.”

Para ello, volvemos a utilizar los datos del FMI Portwatch, en este caso para mostrar el potente efecto de desviación de transporte que se produjo durante la Crisis del Canal de Suez. Tal y como muestra el Gráfico 3.A desde finales de 2023 se produjo una fuerte caída del tráfico marítimo por el Canal. Sorprendentemente, dicho tráfico se ha mantenido bajo desde entonces con escasa variación hasta 2026. En el panel B se muestra el efecto contrario de incremento del tráfico marítimo a través del Cabo de Buena Esperanza, que se habría elevado notablemente desde finales del 2023. Resulta

interesante comprobar que este tráfico se modera a partir de mayo de 2025 (final de la acción militar de EE. UU. en la zona), si bien vuelve a incrementarse manteniendo un nivel elevado hasta el 2026. Ambos gráficos apuntarían hacia un cierto cambio estructural en la sustitución del tráfico marítimo a través del Canal de Suez por el del Cabo de Buena Esperanza. Este cambio reflejaría el riesgo geopolítico mantenido en Oriente Próximo durante todo el 2025 ya antes del ataque a Irán, y quizá un esfuerzo de absorción por parte de las empresas europeas de los mayores costes de transporte derivados de la nueva ruta

Gráfico 4. Importaciones españolas de productos energéticos procedentes de Oriente Próximo. 2024 y 2025



Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex (<https://datacomex.comercio.es/>)

A partir de lo anterior, resulta interesante preguntarse por el impacto que dicho evento y el cambio en las rutas de transporte acabó teniendo en las importaciones de España de productos energéticos. Para ello, acudiendo a datos oficiales de comercio internacional (Datacomex), en el Gráfico 4, A) mostramos la evolución de las importaciones españolas de productos energéticos con origen en los 8 países antes comentados (Oriente Próximo) versus el resto del mundo, medido en miles de euros. El patrón de ambas series es bastante similar, sin que se aprecien caídas bruscas del comercio procedente de Oriente Próximo, o síntomas claros de su sustitución con flujos procedentes de otros orígenes. Aunque no lo mostremos aquí, los patrones autonómicos tampoco revelan desviaciones de comercio asociados a los ataques hutíes. Como complemento, el panel B presenta la evolución del IVU medido como la ratio de los flujos monetarios y en unidades físicas, proxy del precio implícito, que al referirse a las importaciones (CIF) incluye los fletes y seguros. En este caso, aunque no se aprecian saltos bruscos, los IVUs durante el periodo de la crisis del Canal de Suez son relativamente superiores a los del final de 2025, lo que apunta a que las empresas importadoras de crudo presentes en cada CCAA habrían mantenido los suministros procedentes de Oriente Próximo, aunque encajando el incremento de coste de transporte y seguros derivado del alargamiento de las rutas habituales. Este análisis sugiere que las empresas importadoras habrían preferido mantener sus flujos procedentes de Oriente Próximo, absorbiendo la subida del coste de transporte, antes que cambiar de origen de suministro.

Obviamente, el shock actual, aunque se produce en una zona geográfica relativamente próxima, tiene un calado

diferente. Mientras que la crisis del Canal de Suez permitía el planteamiento de rutas alternativas hasta Europa, el cierre del estrecho de Ormuz estaría bloqueando el suministro de energía y fertilizantes a través del Golfo Pérsico, obligando a una sustitución de proveedores más que a una reconfiguración logística.

Más allá de este análisis tangencial, necesitamos más información y perspectiva para poder adelantar el impacto económico de los convulsos momentos que estamos viviendo. El riesgo latente es enorme. Más allá del dramatismo del conflicto bélico, desde una óptica puramente económica, la situación tiene todos los elementos para complicarse, dando lugar a un nuevo shock de oferta, que pudiera inducir subidas de precios y caídas de la actividad y el empleo. Como hemos visto, la exposición directa de Europa al shock energético y la disrupción de la cadena de suministros es importante. Pero es aún mayor si pensamos que la mayor exposición la tiene Asia, con quien mantenemos relaciones comerciales intensas y desequilibradas en términos de dependencia. Los gobiernos europeos empiezan a anunciar medidas fiscales y de control de precios, mientras van recalculando su posicionamiento en términos de implicación militar, si no en el conflicto directo, en la defensa de los intereses económicos asociados al tráfico marítimo por el Estrecho de Ormuz. Aunque aún estamos tratando de intuir los efectos de primera ronda, los bancos centrales están ya pensando en los de segunda, alzando ya las espadas de posibles subidas de tipos de interés, lo que añadiría una vuelta de tuerca más a la ya compleja sostenibilidad de las cuentas públicas en muchos países. Esperemos lo mejor, pero tratemos de estar preparados para lo peor.

Bibliografía:

- IMF (2026). Statement on the Middle East. <https://www.imf.org/en/news/articles/2026/03/03/pr-26068-statement-on-middle-east>
- World Economic Forum (2026). The global price tag of war in the Middle East. <https://www.weforum.org/stories/2026/03/the-global-price-tag-of-war-in-the-middle-east/>
- UNCTAD(2026). Las interrupciones del transporte marítimo en Ormuz aumentan los riesgos para la energía, los fertilizantes y las economías vulnerables. <https://unctad.org/es/news/las-interrupciones-del-transporte-maritimo-en-ormuz-aumentan-los-riesgos-para-la-energia-los>
- IEA (2026). Oil Market Report – March 2026. <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2026>

Sobre C-interreg

C-interreg es un proyecto de vocación permanente centrado en el análisis del comercio interregional español. Inició su andadura en 2004 por iniciativa del **Centro de Predicción Económica CEPREDE** y el patrocinio de ocho comunidades autónomas. El proyecto está abierto a todas las comunidades autónomas que lo deseen

Contacto: info@c-interreg.es.



Notas

Nota 1: Los datos estimados por C-interreg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

Nota 2: Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interreg para el periodo 1995-2021.

Nota 3: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interreg. CEPREDE". Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

- * Llano, C., De la Mata, T., Díaz-Lanchas, J., Gallego, N, (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. Transportation Research Part A, 95, 334–355
- * Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intra-national Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, Spatial Economic Analysis, 10:3, 369-399.
- * Llano. C., Esteban. A., Pulido. A., Pérez. J (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interreg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". International Regional Science Review. 33. 302-337.

Institución promotora:



Instituciones patrocinadoras:

