

9 de junio de 2026

Panorama y consecuencias conflicto Irán. Consecuencias para Canarias

La escalada militar entre Israel e Irán vuelve a situar a Oriente Medio en el centro de las preocupaciones económicas internacionales. Tras varios meses de relativa contención, los ataques directos entre ambos países han vuelto a introducir un factor de incertidumbre debido a que el conflicto está empezando a escapar parcialmente del control de Estados Unidos porque Israel no parece dispuesto a subordinar completamente sus decisiones militares a la estrategia diplomática de Trump.

El principal riesgo económico sigue concentrándose en el estrecho de Ormuz. Más allá de un cierre total, el problema es que la región ya está sufriendo un fuerte incremento de los costes de seguridad, los recargos por riesgo de guerra y las primas de seguro marítimo. Diversas fuentes del sector naviero y asegurador señalan aumentos muy significativos de las primas para los buques que transitan por la zona, con incrementos que en algunos casos multiplican varias veces los costes previos al conflicto, lo que se traduce en un nuevo aumento del precio del petróleo.

Precio del petróleo en los últimos 12 meses:



Precio en las últimas 24 horas (7 y 8 de junio)



Por el momento, el conflicto no está generando impactos directos sobre la conectividad aérea de Canarias ni sobre la demanda turística para los próximos meses. La temporada de verano se encuentra ampliamente comercializada y las decisiones de viaje de millones de europeos fueron adoptadas hace tiempo. Además, la situación económica de los principales mercados emisores continúa siendo razonablemente favorable y el empleo sigue mostrando una notable resistencia en la mayoría de las economías europeas.

Por lo tanto, salvo que se produzca una escalada mucho más grave en las próximas semanas, no existen razones para pensar que el verano vaya a verse significativamente afectado. Canarias debería mantener un comportamiento positivo durante los próximos meses, aunque previsiblemente menos dinámico que el observado en otros destinos españoles.

Conviene además contextualizar la posición competitiva de Canarias dentro del mercado turístico español. Históricamente, las Islas han mostrado una menor competitividad relativa durante los meses de verano debido a su condición ultraperiférica. Cuando todos los destinos mediterráneos europeos se encuentran plenamente operativos, los turistas disponen de múltiples alternativas de sol y playa accesibles mediante desplazamientos más cortos y económicos. En ese contexto, la distancia constituye una desventaja competitiva para Canarias, ya que el componente aéreo representa una parte sustancial del coste total del viaje.

Por esta razón, incluso en un escenario de estabilidad económica, Canarias suele registrar en verano un comportamiento relativamente menos dinámico que otros destinos españoles. La Península y Baleares se benefician en mayor medida de la demanda de proximidad y de las escapadas de corta duración, segmentos especialmente sensibles al tiempo de viaje y al coste del transporte. Por tanto, aunque el conflicto en Oriente Medio pueda favorecer marginalmente a algunos destinos europeos por la percepción de seguridad o por la sustitución de determinados mercados competidores, es poco probable que Canarias sea uno de los principales beneficiarios de este efecto durante la temporada estival.

Sin embargo, la situación cambia cuando hablamos del invierno. Canarias posee una ventaja competitiva difícilmente replicable dentro del ámbito europeo al ser prácticamente el único destino capaz de garantizar temperaturas suaves y condiciones climáticas favorables durante toda la temporada invernal. Precisamente por ello, el invierno constituye la verdadera temporada alta del archipiélago y concentra una parte muy significativa de su actividad turística.

Dicho esto, el verdadero riesgo para Canarias no reside tanto en el conflicto actual como en la posibilidad de que éste se prolongue durante meses y termine generando un deterioro progresivo de las condiciones económicas en Europa. El principal canal de transmisión es el energético. Cada semana adicional de tensión en Oriente Medio incrementa la probabilidad de que el petróleo se mantenga en niveles elevados durante un periodo prolongado. Un escenario de precios persistentemente altos no solo encarece el combustible, sino que termina trasladándose al conjunto de la economía mediante mayores costes de transporte, producción y distribución, lo que se traducirá en mas inflación, tipos de interés más elevados que servirán de referencia para la revisión de hipotecas.

Aunque las decisiones del Banco Central Europeo continúan dependiendo de la evolución de la inflación, el euríbor ya venía reflejando la expectativa de unos tipos de interés más elevados durante

más tiempo, trasladando esta presión a millones de hogares europeos. Como consecuencia, muchas familias siguen soportando cuotas hipotecarias significativamente superiores a las existentes hace apenas unos años, **reduciendo la renta disponible destinada al consumo y al ocio**. Si el conflicto en Oriente Medio mantiene la presión sobre los precios energéticos, este efecto podría intensificarse durante los próximos trimestres.

Este proceso acabaría afectando directamente a la capacidad de gasto de los hogares europeos. A medida que las familias perciban un aumento de los costes energéticos, de transporte, de financiación y del coste de la vida en general, aumentará la prudencia en las decisiones de consumo. El turismo suele mostrar una elevada capacidad de resistencia, pero una prolongación del deterioro económico termina afectando inevitablemente a la demanda, ya sea mediante estancias más cortas, menor gasto en destino o retraso en las reservas.

A ello se añade un segundo factor especialmente relevante para Canarias: **el transporte aéreo**. Las aerolíneas han conseguido absorber parte de los incrementos de costes gracias a las coberturas de combustible y a la fortaleza de la demanda registrada durante los últimos años. Sin embargo, cuanto más tiempo permanezca el petróleo en niveles elevados, más difícil resultará mantener esa estrategia.

Si el conflicto se prolonga durante el segundo semestre del año y los precios energéticos continúan aumentando, las compañías aéreas se enfrentarán a una presión creciente sobre sus márgenes. En ese escenario, las alternativas son limitadas. La primera consiste en trasladar progresivamente los mayores costes a los pasajeros mediante aumentos de precios de los billetes. La segunda, más preocupante para un destino ultraperiférico y altamente dependiente de la conectividad aérea como Canarias, sería una revisión de la rentabilidad de determinadas rutas, especialmente aquellas con menores márgenes o una demanda más sensible al precio.

Por tanto, el riesgo para Canarias no debe interpretarse como un problema inmediato para la temporada de verano, sino como una **amenaza gradual que podría ir ganando intensidad de cara al invierno**. Cuanto más se prolongue el conflicto y cuanto más tiempo permanezcan elevados los precios del petróleo, mayores serán las probabilidades de observar una desaceleración económica en Europa, una pérdida de capacidad adquisitiva de los hogares y una creciente presión sobre las aerolíneas.

El riesgo para Canarias no proviene de una reacción inmediata de los viajeros, sino de la acumulación de factores negativos sobre la economía europea. Un petróleo elevado durante meses, una inflación más persistente, unos tipos de interés que tardan más en bajar y unas cuotas hipotecarias que continúan presionando los presupuestos familiares pueden acabar erosionando la confianza y la capacidad de gasto de los consumidores. Paralelamente, las aerolíneas se enfrentarían a unos costes de combustible cada vez más difíciles de absorber. En algún momento, estos costes tendrían que trasladarse a los precios de los billetes y, en los casos menos rentables, podrían incluso dar lugar a ajustes de capacidad o cancelación de rutas.

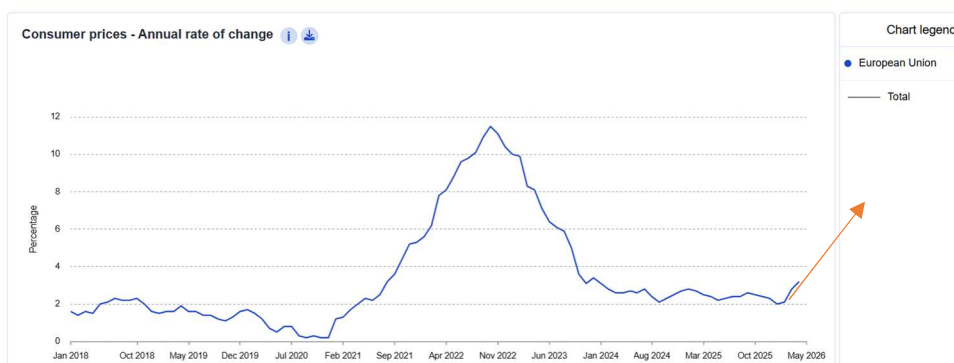
En resumen, el verano de 2026 no parece amenazado y Canarias debería mantener un comportamiento turístico positivo, aunque probablemente menos intenso que el de otros destinos españoles por razones estructurales ligadas a su lejanía y a la fuerte competencia existente durante la temporada estival. El verdadero desafío se encuentra en el horizonte invernal. Cuanto más se prolongue la crisis en Oriente Medio, mayor será la probabilidad de que el deterioro económico

europeo termine trasladándose al comportamiento turístico y a la capacidad de las aerolíneas para sostener su actual oferta de capacidad hacia las Islas.

Paradójicamente, el momento de mayor fortaleza competitiva de Canarias —el invierno europeo— es también el que podría verse más afectado por una crisis prolongada. Mientras el verano depende principalmente de decisiones de viaje, muchas ya tomadas, el invierno todavía está por comercializarse. Si el conflicto deriva en un periodo prolongado de petróleo caro, inflación persistente y debilitamiento económico de los principales mercados emisores, las consecuencias podrían hacerse visibles precisamente durante la temporada más importante para el turismo canario.

Por ello, más allá de la evolución militar diaria del conflicto, la variable crítica a vigilar durante los próximos meses será el comportamiento del petróleo y su impacto sobre la inflación, los tipos de interés, la renta disponible de los hogares europeos y la rentabilidad del transporte aéreo.

La inflación ha empezado a ascender (actualmente en el 3,2%, muy por encima del objetivo del BCE del 2%) y sus perspectivas continúan siendo alcistas, ...



... por lo que los bancos centrales empezarán a subir tipos de interés después de 3 años de descensos. Está previsto que este jueves el BCE suba el tipo oficial desde el 2% hasta el 2,25%. Pero los mercados están adelantando y descontando esta tendencia alcista desde el inicio del conflicto y, de hecho, el Euribor ha aumentado casi 6 décimas desde el inicio del conflicto.

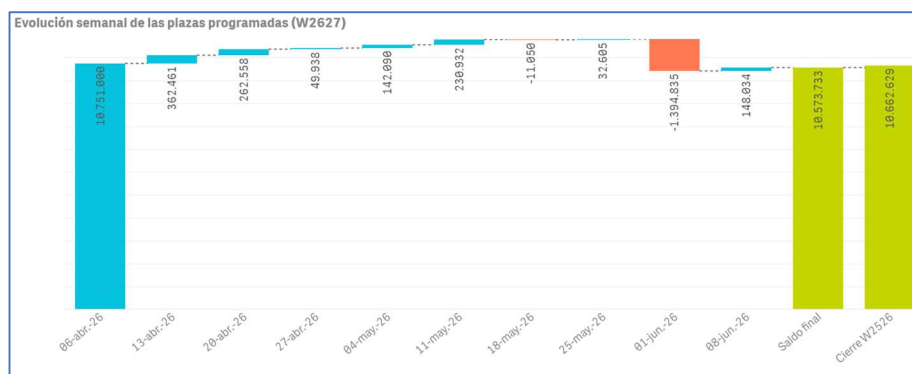


De momento, **la demanda global de viajes** sigue creciendo y los europeos siguen viajando más que el año pasado, pero cada vez son más sensibles al precio y más vulnerables a un deterioro adicional de la situación económica. Mientras la economía aguante, seguirán viajando. Pero si el conflicto de Oriente Medio acaba generando un shock energético prolongado, el invierno podría ser el momento en el que empiecen a apreciarse los primeros efectos significativos sobre el turismo europeo y, especialmente, sobre destinos dependientes del transporte aéreo como Canarias, contrarrestando la posición privilegiada de las islas en esa temporada.

La Capacidad aérea para este verano crece un 1,1% sobre el pasado verano. Si hablamos de la capacidad internacional este crecimiento se reduce al 0,4% (mientras que en el resto de España crece el 8,3%). Y en cuanto a la capacidad desde Alemania, mientras que en Canarias retrocede el 10,4%, en el resto de España crece el 3,4%, lo que demuestra la mayor preferencia por destinos más cercanos (vuelos más cortos, menor coste).

	S25	S26	Dif.	Dif, %
Internacional	9.084.688	9.119.198	34.510	0,4%
- Reino Unido	4.265.708	4.357.303	91.595	2,1%
- Alemania	1.496.072	1.340.511	-155.561	-10,4%
- Países Nórdicos	148.756	253.225	104.469	70,2%
- Otros mercados	3.174.152	3.168.159	-5.993	-0,2%
Península	4.119.708	4.232.972	113.264	2,7%
Interinsular (con triangulación)	4.240.504	4.392.915	152.411	3,6%
TOTAL (sin interinsular)	13.204.396	13.352.170	147.774	1,1%

Y para el invierno, la situación es bastante más incierta. De hecho, la semana pasada las aerolíneas cancelaron casi 1,4 millones de plazas hacia las islas.



Con ello, la situación del invierno a día de hoy es de un descenso del 0,8% (frente a +10,9% que teníamos hace semanas).

	W2526	W2627	Dif.	Dif, %
Internacional	8.208.312	8.368.598	160.286	2,0%
- Reino Unido	3.245.687	3.231.613	-14.074	-0,4%
- Alemania	1.737.037	1.629.581	-107.456	-6,2%
- Países Nórdicos	458.451	651.698	193.247	42,2%
- Otros mercados	2.767.137	2.855.706	88.569	3,2%
Península	2.454.317	2.205.135	-249.182	-10,2%
Interinsular (con triangulación)	2.898.067	2.947.267	49.200	1,7%
TOTAL (sin interinsular)	10.662.629	10.573.733	-88.896	-0,8%