vinetur

La guerra en Irán encarece el vino por el estrecho de Ormuz

El desvío de buques eleva fletes, combustible y costes logísticos para bodegas e importadores

martes 28 de abril de 2026



La guerra en Irán ha empezado a alterar la cadena de valor del vino por una vía indirecta pero inmediata: el transporte marítimo y el precio de la energía. Un reportaje de The Drinks Business explica que varios buques han tenido que cambiar sus rutas para evitar el estrecho de Ormuz, uno de los pasos más sensibles para el tráfico de petróleo y mercancías entre Asia, Oriente Medio y Europa.

Ese desvío ha encarecido el combustible y ha añadido tiempo a los trayectos. Para el sector del vino, que mueve grandes volúmenes por barco desde países productores hasta mercados lejanos, cualquier subida en el precio del petróleo se traslada después a los fletes, al almacenamiento y a la distribución. El efecto no es inmediato en la botella, pero sí puede llegar a las bodegas, a los importadores y al comercio minorista.

El estrecho de Ormuz es una ruta clave para el transporte energético mundial. Cuando una parte del tráfico marítimo cambia su recorrido por motivos de seguridad, las navieras asumen más kilómetros, más consumo y más días de navegación. Eso eleva los costes operativos y obliga a revisar tarifas. En un sector como el del vino, donde los márgenes ya son ajustados en muchas categorías, esa presión puede afectar tanto a vinos de entrada como a referencias de mayor valor.

Las bodegas que exportan a larga distancia son las primeras en notar estas variaciones. Países como Australia, Nueva Zelanda, Chile o Sudáfrica dependen en gran medida del transporte marítimo para llegar a Europa, Reino Unido, Estados Unidos y Asia. También las empresas europeas que envían vino embotellado o a granel fuera del continente pueden ver cómo sube la factura logística si el petróleo mantiene precios altos durante varias semanas.

El impacto no se limita al transporte. La energía también pesa en la producción. El uso de maquinaria en viñedo, la refrigeración en bodega, el embotellado y el movimiento de mercancías dentro de cada país dependen en parte del precio de los combustibles y de la electricidad. Si el conflicto prolonga la tensión en los mercados energéticos, las bodegas pueden tener que asumir un aumento de gastos en varias fases del proceso.

En paralelo, los importadores trabajan con más prudencia. Cuando sube la incertidumbre sobre rutas y tarifas, muchas empresas adelantan compras o ajustan inventarios para evitar roturas de stock. Esa reacción puede generar más presión sobre la logística en determinados momentos del año, sobre todo en campañas comerciales con mucha salida de producto.

El sector sigue con atención lo que ocurra en Oriente Medio porque cualquier alteración en esa zona tiene efectos rápidos sobre el comercio internacional. En el caso del vino, una actividad muy dependiente del transporte y del precio final al consumidor, la

guerra añade una nueva capa de tensión a una cadena ya sometida a cambios por aranceles, inflación y variaciones en la demanda.