

Capítulo séptimo

El estrecho de Gibraltar. Punto estratégico de la defensa nacional

Gerardo Landaluze Calleja

Resumen

El 80 % del comercio mundial depende del transporte marítimo y el estrecho de Gibraltar es un espacio geoestratégico de primer orden. Con 130 000 buques al año, es el segundo mayor corredor marítimo internacional. En este contexto, el puerto de la bahía de Algeciras actúa como puente entre Europa y África y como un nodo clave de las cadenas logísticas europeas. Es un activo estratégico para España y la Unión Europea por su capacidad operativa —primer puerto mediterráneo de la UE y líder europeo en eficiencia— y por su importancia energética y de seguridad.

En un mundo marcado por tensiones geopolíticas y un nuevo orden internacional basado más en la fuerza que en el derecho, los puertos se consolidan como herramientas esenciales para la economía y la seguridad. Sin embargo, la transformación del transporte marítimo, la concentración de poder en pocas navieras, la fuerte competencia de puertos no comunitarios y el impacto negativo de la normativa europea (EU ETS, Fuel EU Maritime...) reducen la competitividad y generan fuga de tráficos, pérdida de conectividad y desvío de inversiones, debilitando la soberanía logística europea.

Paralelamente, el Estrecho afronta tensiones militares, amenazas híbridas y rivalidades regionales. Todo ello exige una política de Estado para el Estrecho. La creación de una zona económica especial en el Campo de Gibraltar, junto con mejores conexiones terrestres y una coordinación civil-militar eficaz, es necesaria para reforzar la competitividad y el papel de este enclave estratégico para la seguridad nacional y europea.

Palabras clave

Bahía de Algeciras, Activo estratégico, Tensiones geopolíticas, Coordinación civil-militar, Competitividad.

The Strait of Gibraltar. Strategic point of national defense

Abstract

80 per cent of world trade depends on maritime transport, and the Strait of Gibraltar is a major geostrategic area. With 130,000 ships a year, it is the second largest international maritime corridor. In this context, the port in the Bay of Algeciras acts as a bridge between Europe and Africa and as a key node of European logistics chains. It is a strategic asset for Spain and the European Union due to its operational capacity —EU's first Mediterranean port and European leader in efficiency— and its energy and safety importance.

In a world marked by geopolitical tensions and a new international order based more on force than law, ports are being consolidated as essential tools for the economy and security. However, the transformation of maritime transport, the concentration of power in a few shipping companies, strong competition from non-Community ports and the negative impact of European regulations (EU ETS, Fuel EU Maritime...) reduce competitiveness and generate traffic leakage, loss of connectivity and investment diversion, undermining European logistical sovereignty.

Concurrently, the Strait faces military tensions, hybrid threats and regional rivalries. All this requires a State Policy for the Strait. Establishing a Special Economic Zone in Campo de Gibraltar, together with improved land connections and effective civil-military coordination, is necessary to strengthen the competitiveness and role of this strategic enclave for national and European security.

Key words

Bay of Algeciras, Strategic asset, Geopolitical tensions, Civil-military coordination, Competitiveness.



Figura 1. Objetivo: necesidad y oportunidad de materializar una política de Estado «hacia» y «desde» el estrecho de Gibraltar, con los puertos de interés general —y, en particular, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, que gestiona los puertos de interés general de Algeciras y Tarifa— como instrumentos clave para su definición, planificación y ejecución

1 El mar como columna vertebral del comercio internacional

El 80 % de los intercambios comerciales globales se realizan por vía marítima. Los flujos de tráfico se organizan básicamente en tres grandes ejes: el este/oeste, el norte/sur e intrarregionales. La optimización e integración de cadenas logísticas globales ha reforzado el papel de ciertos puntos de paso como nodos estratégicos del comercio internacional.

2 Nodos estratégicos mundiales: el estrecho de Gibraltar en cifras

Los grandes pasos marítimos concentran los tráficoes esenciales del comercio mundial:

- Canal de la Mancha: 182 000 buques anuales, primera autopista marítima del mundo.
- Estrecho de Gibraltar: 130 000 buques anuales, segunda autopista marítima global, con más de 300 buques/día atravesando un corredor de apenas 14 km de ancho.
- Estrecho de Malaca: 80 000 buques anuales, clave para las rutas Asia-Europa y Asia-Oriente Medio.

- Canal de Suez: 26 434 buques (2024), paso vital Asia-Europa, hoy afectado conforme lo indicado por la crisis de seguridad en el mar Rojo.
- Canal de Panamá: 11 240 buques (2024), principal ruta interoceánica de América, limitada por restricciones de agua y capacidad.

Esto sitúa los puertos en el centro de la economía mundial y convierte a corredores estratégicos —como el estrecho de Gibraltar— en auténticos pasos obligados de su ruta principal y cuyo control y correcta gestión incide directamente en la seguridad económica global.

El estrecho de Gibraltar representa cinco veces más tráfico que Suez, once veces más que Panamá y supera en un 60 % al estrecho de Malaca.

Por tanto, el Estrecho es un activo estratégico de primer orden para España, la Unión Europea (UE) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

El puerto de la bahía de Algeciras se encuentra situado en el estrecho de Gibraltar y, conforme a lo expuesto, representa uno de los principales nodos marítimos globales, lo que le supone estar en la denominada ruta round the World y poder ofrecer «desviación 0» a los buques que utilizan estas conexiones marítimas mundiales.

3 El tablero marítimo mundial

Los años posteriores a la pandemia del COVID-19 están siendo especialmente complicados para el sector marítimo debido a un contexto mundial marcado por conflictos bélicos como la invasión de Ucrania, en Europa; las consecuencias del cambio climático, como las sequías que afectan a rutas como la del canal de Panamá; la tramitación del Pacto Verde Europeo, y, en el caso del canal de Suez, interrupciones de su operativa por sucesos como el accidente del portacontenedores Ever Given en 2021 o los ataques de los rebeldes hutíes en el mar Rojo desde finales del 2023 y que han provocado en 2024 una reducción del 51 % en el tráfico por el canal de Suez, ya que buena parte de las compañías navieras han optado por motivos de seguridad por desviar sus rutas y circunnavegar África vía cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica). Esta ruta alternativa incrementa los tiempos de tránsito entre 10

y 15 días adicionales afectando a los plazos de entrega, aumentando los costes del transporte, ya que añade unas 3500 millas náuticas adicionales con el consiguiente mayor consumo de combustible y, por ende, multiplica las emisiones con el consiguiente perjuicio para el medioambiente.

4 La transformación del transporte marítimo: la concentración del poder naviero en un nuevo escenario geopolítico

El tráfico contenerizado, el concepto moderno del contenedor marítimo, nace en 1956 y ha experimentado un constante proceso de evolución y transformación imparable. De hecho, en las dos últimas décadas, el sector marítimo-portuario asociado al tráfico contenerizado se ha transformado profundamente. De forma sintética cabe destacar:

- El gigantismo de los buques ha exigido inversiones multimillonarias, provocando fusiones, adquisiciones e incluso quiebras como la de Hanjin Shipping. La naviera coreana se declaró en quiebra en septiembre de 2016 al no recibir respaldo de los bancos para poder cumplir con su elevada deuda.
- Concentración horizontal del sector: tan solo cinco navieras por capacidad de carga controlan más del 60 % del mercado mundial de contenedores y las diez primeras navieras, el 80 %.

Otra tendencia del sector en este proceso de concentración es la propia integración vertical de la cadena logística. Así se ve cómo los grupos navieros asumen un nuevo rol para optimizar la cadena de suministro; lo hacen integrando todo el proceso: tienen su flota de barcos (naviera), sus muelles (el operador de la terminal de contenedores) y sus propios operadores logísticos.

- En términos de modelo de negocio, el modelo está evolucionando del concepto «puerto a puerto» al «puerta a puerta». Esto representa que el control de la cadena logística se traslada del expedidor al operador del transporte marítimo. Las navieras se convierten en operadores logísticos integrales, ofreciendo servicios de valor añadido y controlando la cadena de suministro. Respecto a otros actores como los agentes y transitarios, están viendo reducirse su papel como meros proveedores de servicios, ya que la naviera asume la coordinación, la gestión logística y el propio control de los tráficos.

- Igualmente, el papel de las autoridades portuarias se reduce a la gestión de las instalaciones portuarias para dar servicio a las navieras y con menor poder estratégico sobre la cadena de valor y, en consecuencia, en los propios tráficos.

A efectos prácticos, este contexto resta influencia y poder de negociación a las autoridades portuarias —y la propia Administración marítimo-portuaria— frente a los cada vez más limitados (en número) y poderosos conglomerados de operadores globales que hacen presagiar y temer por derivas hacia situaciones de oligopolio.

De hecho, este escenario ha ido más allá por parte de algunas navieras que quieren controlar y gestionar sus propios puertos. Tal es el caso de la naviera China Ocean Shipping Company (COSCO) en relación con el puerto griego de El Pireo, que, en el marco de un proceso de privatización, adquirió en 2016 el 51 % de su accionariado. Posteriormente, en 2021, incrementó su participación hasta el 67 % otorgando a la naviera china el control operativo y comercial de la autoridad portuaria de El Pireo por un plazo de 36 años.

El puerto de El Pireo se ubica en el cruce de tres continentes (Europa, Asia y África) conectando las rutas comerciales a través del Mediterráneo con el interior de Europa vía conexiones ferroviarias y por carretera, lo que lo convierte en un puerto de gran importancia estratégica y económica, siendo la principal puerta de entrada y salida de Grecia hacia el Mediterráneo. Respecto al tráfico de contenedores, se sitúa entre los cinco con mayor actividad del Mediterráneo.

Esta inversión y «toma de control» del puerto de El Pireo es un ejemplo del avance de la estrategia de China en la implementación de su iniciativa Belt and Road Initiative (la Franja y la Ruta), así como del valor geoestratégico de los puertos y las principales autopistas marítimas mundiales de paso obligado como activos críticos en el marco de un nuevo orden mundial.

La fuerte pugna creada por el control de los puertos considerados estratégicos quedó patente nuevamente con la llegada de la nueva administración estadounidense de Donald Trump por la presencia china en el canal de Panamá y su temor respecto a la seguridad y control del canal de Panamá. La fuerte presión americana produjo que CK Hutchison Holdings Ltd. con base en Hong Kong y titular de la concesión de los puertos de Balboa (en la entrada del Pacífico del canal de Panamá) y Cristobal (en el

mar Caribe) anunciase la venta de su negocio portuario global al consorcio liderado por el fondo estadounidense Black Rock Inc. Por otra parte, las autoridades chinas reaccionaron intentando boicotear el acuerdo, ya que lo contemplan como una amenaza para los intereses y su seguridad nacional, afectando incluso a su iniciativa de la Franja y la Ruta.

La visión geoestratégica en Panamá la completan otras tres concesiones portuarias: la de PSA International, con sede en Singapur; la del grupo taiwanés Evergreen, y una joint venture entre la estadounidense Carrix y las familias panameñas Motta y Heilbron.

Por otra parte, la UE no está ajena a este juego de poderes en el ámbito de influencia internacional y, en particular, en el marítimo-portuario que representa la Franja y la ruta.

En este sentido, la estrategia diseñada por la UE puede considerarse como doble. Por una parte, es defensiva mediante el mecanismo denominado Foreign Direct Investment /Inversiones Extranjera Directa (FDI), que se trata de una acción de protección frente a nuevas inversiones foráneas en territorio e intereses considerados como sensibles o estratégicos de la UE. Se analizará si la inversión representa un riesgo para la seguridad, la gestión de infraestructuras críticas como los puertos o el orden público de la UE.

En la actualidad, la prevención principal es hacia inversiones de capital y origen chino. Por lo que respecta a los puertos, la amenaza es manifiesta si se atiende el caso expuesto del puerto de El Pireo. De hecho, podría considerarse como una cesión de soberanía económica.

En cualquier caso, este tema no está exento de controversia, ya que los puertos europeos, a su vez, necesitan inversión para seguir modernizando sus infraestructuras y desarrollar nuevos proyectos para, en definitiva, hacer sus puertos más competitivos, ya que la competencia con terceros países es feroz.

Se da, igualmente, la paradoja de que los grandes operadores globales (global operators) cuya central es europea están focalizando mayor inversión en puertos terceros cercanos a la UE que en los propios puertos europeos. Esta situación queda claramente reflejada en los puertos de transbordo del Mediterráneo. Razones de diferencial del coste de la mano de obra, una legislación laboral y ambiental menos exigente e incentivos fiscales y

aduaneros fundamentan el desvío de las inversiones portuarias a terceros países.

Por otra parte, además de planteamientos defensivos de control, la UE está desarrollando una acción proactiva hacia terceros países vía la iniciativa *Europe Global Gateway Strategy*.

Se trata de una estrategia destinada a promover conexiones inteligentes, sostenibles y seguras en los sectores de transporte, digital y energético, además de fortalecer la salud, la educación y la investigación.

Sus principios fundamentales incluyen valores democráticos, buena gobernanza, igualdad de partenariado, sostenibilidad ambiental, seguridad y catalización del sector privado. La colaboración entre entidades e instituciones es la «fórmula» necesaria para alcanzar estos nuevos objetivos de forma eficiente, segura, sostenible y competitiva. De ahí la importancia de la iniciativa *Global Gateway* de la UE, que sirve para dar un posicionamiento exterior de mayor calado a la UE frente a otras iniciativas como las implementadas por China (*B&R initiative*).

El puerto de la bahía de Algeciras viene desarrollando un intenso trabajo en este campo gracias a dos proyectos seleccionados por la UE como abanderados del programa *Europe Global Gateway*. Se trata del proyecto de corredor marítimo verde y digital entre Panamá y Algeciras con partenariado público-privado y que aspira a descarbonizar en una primera fase 800 000 t/CO₂, el equivalente a retirar de la circulación cuatrocientos mil vehículos.

Destaca igualmente el proyecto europeo de interoperabilidad digital entre la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (PDCC) y el *Port Community System* (PCS) del puerto de Algeciras, que permitirá agilizar exportaciones y reforzar la competitividad en el marco de *Global Gateway* y el Acuerdo de Asociación UE-Centroamérica.

Esta iniciativa fortalecerá la trazabilidad end-to-end de la cadena logística birregional, reduciendo tiempos de inspección y optimizando la eficiencia aduanera para un comercio ágil, sostenible y de mutuo beneficio entre ambas regiones.

Hay que destacar, igualmente, que este proyecto piloto surge con la vocación de ser escalable y compartido con otros puertos colaboradores a futuro, ya que desde el «Puerto Bahía de Algeciras no creemos ni apoyamos las exclusividades ni los monopolios sino muy al contrario apoyamos una logística y una gestión por-

tuaria colaborativa», según dijo G. Landaluce en la embajada de la UE en San Jose de Costa Rica el 5 de septiembre de 2025.

5 Puertos como infraestructuras críticas y activos estratégicos

Hoy más que nunca, los puertos comerciales son y deben ser considerados infraestructuras críticas y activos estratégicos fundamentales para los intereses nacionales y de la UE. La gestión logística y los puertos desempeñan un papel vital. Son nodos estratégicos para los flujos comerciales y la conectividad global.

Por definición, la misión tradicional de un puerto es la ser un intercambiador modal. Es decir, facilitar la transferencia eficiente de mercancías y personas entre el transporte marítimo y terrestre, actuando como un punto de conexión logística para el comercio. Ello implica ofrecer servicios de carga, descarga, almacenamiento, mantenimiento y refugio para buques, así como conectividad intermodal necesaria para conectar las cadenas de suministro.

No obstante, los puertos hoy se constituyen en centros logísticos especializados que forman parte integral de las cadenas de producción, transporte y distribución. Así, los puertos europeos cumplen su misión como nodos intermodales y logísticos canalizando el comercio exterior de la UE.

Sin embargo, en un mundo marcado por tensiones geopolíticas y un nuevo orden internacional basado más en la fuerza que en el derecho, los puertos se están consolidando como instrumentos esenciales de estabilidad, competitividad y seguridad.

6 Nuevas dimensiones de los puertos

Los presentes son tiempos nuevos; una era con exigencias sin precedentes que exigen lo mejor de todos en términos de capacidad de adaptación, innovación y resiliencia.

A efectos prácticos, se traduce en que los puertos están asumiendo nuevas dimensiones que la economía, sociedad y, por ende, las administraciones competentes les están asignando.

- La dimensión energética: los puertos, en particular los energéticos, siempre han tenido un importante papel para la descarga y distribución de combustibles derivados del petróleo y otros productos petrolíferos que posteriormente son distribui-

dos a través de redes de oleoductos. No obstante, en la actualidad los puertos juegan un papel crucial por un doble motivo. Por una parte, tras la invasión de Ucrania, la UE ha venido haciendo grandes esfuerzos para reducir y eliminar su dependencia energética de Rusia. Es la denominada estrategia de autonomía energética o RePower EU. Se trata de un plan lanzado en 2022 para reducir la dependencia de los combustibles fósiles rusos, diversificar el suministro energético y acelerar la transición hacia las energías limpias.

En esta línea de acción, los puertos deben y quieren ser actores principales en la facilitación de la transición energética y la descarbonización de la economía y de la sociedad. Actualmente, los puertos están evolucionando para convertirse en centros de energías del futuro. El puerto de la bahía de Algeciras, en su condición de líder en el suministro de combustible a buques (bunkering) en el Mediterráneo, se constituye en un *Green Energy Hub* en el que diversos operadores energéticos y logísticos, junto con fondos de inversión especializados en el sector, están acometiendo diversos proyectos asociados al hidrógeno, el metanol y el amoníaco verde, así como en el gas natural licuado (GNL) como combustible de transición, para descarbonizar el transporte marítimo y cumplir con los objetivos medioambientales establecidos en el marco regulador del *Green Deal* / fit for 55.

- La dimensión de la seguridad: cada vez en mayor medida la seguridad cobra protagonismo en diversas vertientes.
- La militar, con la guerra de Ucrania en primer lugar, está asociada a la movilidad masiva (mass mobility) porque los puertos como centros logísticos integrales también adquieren las capacidades para el despliegue militar. Esta transformación beneficia a la defensa europea al facilitar los puertos funcionar como «multiplicadores estratégicos» que facilitan el transporte de tropas y equipamiento en caso de conflicto aprovechando la infraestructura civil y digital existente.
- Otras vertientes son propias de la ciberseguridad o la propia lucha contra los ilícitos y el crimen organizado en los entornos portuarios. Esta línea de acción se enmarca en la denominada *European Port Alliance*, que es una colaboración público-privada que congrega a los Estados miembros de la UE, operadores portuarios, asociaciones navieras, aduanas y fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, entre otras entidades y

organismos, para combatir el narcotráfico y la delincuencia organizada en los puertos y para defenderlos de sus acciones criminales, ya que las bandas organizadas socaban principios básicos del sistema como la libertad y la propia integridad personal.

Los puertos son nodos de soberanía económica y seguridad nacional. Por eso es muy necesario dedicar esfuerzos y medios para aumentar la eficiencia y la competitividad y asegurar la continuidad operativa frente a disrupciones y amenazas. Estos y otros vectores son líneas de acción encaminados a conseguir puertos más resilientes frente a crisis de muy diversa naturaleza geopolítica, climáticas, sanitaria...

7 Necesario un apoyo decidido a los puertos: motores económicos de actividad y empleo

Los puertos vertebran el territorio y permiten aplicar el principio de cohesión territorial.

De forma sintética, el sistema portuario español que integra los puertos españoles de interés general:

- Canaliza el 60 % de las exportaciones y el 85 % de las importaciones nacionales.
- Contribuye al 1,1 % del PIB nacional.
- Genera más de 100 000 empleos directos y 175 000 indirectos.
 - En el caso del puerto de la bahía de Algeciras, su responsabilidad social tiene especial importancia y relevancia. Se trata de una comarca —la del Campo de Gibraltar— en la que habitan más de 250 000 ciudadanos y que cuenta con una tasa de paro superior al 20 % (la provincia de Cádiz es la de mayor porcentaje de paro de las provincias españolas, doblando la media nacional).

Según el último estudio elaborado por la Universidad de Cádiz, el puerto de Algeciras genera unos treinta mil empleos entre directos, indirectos e inducidos. Genera el 7 % del producto interior bruto de Andalucía. Se trata de la principal locomotora para la creación de empleo y riqueza en su área de influencia. De ahí la gran importancia de que se siga apostando e invirtiendo en la puerta sur de Europa, frontera con el continente africano y que acoge a la última colonia en suelo europeo,

Gibraltar. A título ilustrativo, según la UCA, su tasa de paro se sitúa en el 0,49 %, que es la segunda más baja de en el mundo después de Qatar.

Hay que destacar que, en el caso de España, el sistema portuario se autofinancia sin depender de los presupuestos generales del Estado. Los puertos no piden «favores», sino que requieren políticas coherentes y coordinación transversal para intensificar su capacidad generadora de actividad económica y empleo y, en definitiva, como instrumentos al servicio de los intereses estratégicos de España y Europa.

8 Hacia una estrategia europea de puertos: ¿se han hecho bien los deberes?

El Informe Draghi sitúa el transporte y la logística como factores centrales de competitividad. El nuevo equipo de la Comisión Europea que comenzó su andadura en diciembre de 2024 trabaja en una estrategia portuaria basada en competitividad y seguridad en un marco de actividad sostenible.

El cambio climático y el compromiso de todos para revertirlo deben ser unánimes y sin excusas. Ahora bien, la definición de las políticas medioambientales y su implementación práctica deben realizarse con cabeza y analizando muy bien sus consecuencias prácticas precisamente para conseguir sus objetivos últimos de protección del medioambiente.

No se puede regular a espaldas y sin oír debidamente al sector porque las consecuencias prácticas pueden ser nefastas.

Es por ello que cabe preguntarse si en los últimos años la UE ha sido consciente de la verdadera importancia de sus puertos y si se ha regulado e impulsado el sector según sus necesidades.

El *Green Deal* y sus paquetes normativos (ETS marítimo, FueIEU, AFIR) plantean serios retos de competitividad frente a terceros países. El riesgo de fuga de tráfico e inversiones (carbon leakage e investment leakage) es especialmente crítico en el Estrecho, donde Marruecos no aplica estas normas.

Es en este análisis y reflexión estratégica donde los puertos europeos del Mediterráneo y el propio estrecho de Gibraltar deben ocupar un lugar principal.

8.1 Contexto y objetivos del ETS

La inclusión del transporte marítimo en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS) de la UE es una medida clave en el paquete FIT for 55 del *Green Deal*, cuyo principal objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector marítimo. Desde 2024, las navieras deben cubrir el 40 % de sus emisiones, con un aumento progresivo al 70 % en 2025 y al 100 % en 2026. Aunque esta medida busca la descarbonización, ha generado una serie de impactos negativos en la competitividad de los puertos europeos, afectando las cadenas de suministro y aumentando la dependencia de terceros países, lo que amenaza la soberanía logística de España y del conjunto de la UE.

8.2 Impactos negativos detectados en la fase legislativa

8.2.1 Desigualdad competitiva entre puertos

El sistema de puertos «transparentes» fue introducido como una medida para proteger los puertos europeos de la evasión de tráfico hacia puertos vecinos (terceros países) no regulados por el ETS, evitando que las navieras se desplacen a puertos fuera de la UE sin asumir responsabilidades de emisiones. Sin embargo, con esta medida parcial e insuficiente solo se han identificado dos puertos que cumplen con los requisitos de transparencia: Port Said y Tánger Med, que están situados a menos de 300 millas de la UE y tienen más del 65 % de su tráfico de transbordo. Aunque estos puertos no representan una exención total, ya que el ahorro de emisiones es limitado al estar sujetos a una declaración del 50 % de las emisiones en los tramos fuera de Europa, se sigue considerando que ir a estos puertos «transparentes» ofrece ventajas competitivas. A pesar de esta medida, sigue existiendo un incentivo económico para las navieras de evitar los costes del ETS utilizando estos puertos cercanos a la UE, lo que favorece la fuga de tráfico. Asimismo, la existencia de otros puertos no listados que tienen capacidad para asumir tráfico de transbordo, como algunos en África del norte y en el Reino Unido, plantea un riesgo adicional de evasión de emisiones y una pérdida de conectividad en los puertos europeos.

8.2.2 Reconfiguración de rutas y «fugas de carbono»

Las navieras están ajustando sus rutas para minimizar los costes derivados del ETS, lo que está llevando a un aumento de escalas en puertos fuera de la UE, especialmente en el Reino Unido, Marruecos, Egipto y Túnez. Esta reconfiguración no solo está alterando la eficiencia de las rutas, sino que también aumenta la distancia recorrida, lo que incrementa las emisiones de CO₂ debido a la extensión de las rutas y con un resultado perverso al ser contrario al propio espíritu de la normativa medioambiental europea (*green deal* /pacto verde).

8.2.3 Pérdida de inversiones en infraestructuras portuarias

La falta de un marco regulador uniforme en los puertos no europeos ha incentivado a las navieras a invertir en infraestructuras fuera de la UE, particularmente en países de África del norte y el Reino Unido. Proyectos como el de Damietta en Egipto o el crecimiento de los puertos británicos, que ahora se benefician de la exención de emisiones del ETS, son ejemplos claros de cómo la UE está perdiendo inversiones que deberían haberse destinado a la modernización de sus puertos. Otro ejemplo claro es la inversión de los propios terminalistas (operadores globales) europeos para desarrollar operaciones fuera de Europa, como es el caso de Nador West Med (Marruecos), donde se han anunciado este año inversiones por parte de MSC y CMA CGM, inversiones que ya no se realizarán en puertos europeos. Esta tendencia no solo reduce la competitividad de los puertos europeos, sino que también pone en riesgo el liderazgo de Europa en términos de infraestructura portuaria y su capacidad para competir en el mercado global.

8.2.4 Pérdida de conectividad y vulnerabilidad de las cadenas de suministro

A medida que las rutas se desvían hacia puertos fuera de la UE, los puertos europeos pierden conectividad con mercados internacionales clave. Esto no solo aumenta los costes de exportación y afecta la competitividad de las empresas europeas, sino que también compromete la seguridad y control de las cadenas de suministro de la UE. La externalización de las rutas comerciales a puertos no europeos genera una mayor vulnerabilidad a crisis geopolíticas y económicas, ya que Europa se ve obligada a

depender de infraestructuras en terceros países. Esto también significa una pérdida de control sobre los *hubs* logísticos cruciales, lo que debilita la autonomía estratégica de la UE.

8.2.5 Lucha contra los ilícitos y el crimen organizado

Desde el punto de vista de la lucha contra los ilícitos y el crimen organizado, no tendría lógica fortalecer *hubs* no europeos y que, con una distribución posterior con base en el concepto de *hub & spoke*, se ampliase el número de puertos europeos de tamaño medio y pequeño de entrada a la UE. Ese mayor número de nuevas puertas de entrada a la UE vía puertos menos especializados y con menos recursos de las administraciones competentes en la lucha contra los ilícitos perjudicaría combatir efectivamente el narcotráfico y su logística asociada.

8.2.6 Impacto en la soberanía logística de Europa

La reubicación de actividades logísticas en puertos fuera de la UE socava la soberanía logística de Europa. La creciente dependencia de puertos en terceros países no solo debilita la capacidad de la UE para gestionar sus cadenas de suministro de forma independiente, sino que también pone en peligro la seguridad económica y la estabilidad de la región, particularmente en tiempos de crisis geopolítica.

8.3 Incoherencia con otras políticas europeas

El ETS está en conflicto con otras políticas europeas que buscan fortalecer la infraestructura y la competitividad de la UE. La Estrategia Europea de Infraestructura Global (European Global Gateway), por ejemplo, tiene como objetivo garantizar la conectividad y resiliencia de las infraestructuras estratégicas de la UE. Sin embargo, el ETS, al favorecer la deslocalización de las actividades logísticas a puertos no europeos, socava este esfuerzo, favoreciendo la externalización de la logística y aumentando la dependencia de terceros países.

De manera similar, la estrategia industrial de la UE y la Agenda Digital para Europa abogan por la inversión en infraestructuras de alto valor tecnológico y la promoción de la autonomía estratégica en sectores clave. Sin embargo, el ETS está generando una presión económica en los puertos europeos, lo que puede llevar a

una disminución de las inversiones en tecnologías limpias y digitales dentro de Europa, favoreciendo a los puertos fuera de la UE que no están sujetos a las mismas normativas.

8.4 Cartas del Consejo Europeo de Transportes y la postura del Gobierno español

El ministro de Transportes español, Óscar Puente, ha liderado una iniciativa clave para abordar las consecuencias del ETS, en forma de cartas del Consejo Europeo de Transportes, que fueron firmadas por catorce países, incluidos España, Italia, Portugal, Grecia, Malta, Croacia, Chipre y otros miembros del sur de Europa. Estas cartas, enviadas a la Comisión Europea, solicitaban una moratoria en la aplicación del ETS o, al menos, una revisión urgente de sus efectos, debido a que las políticas actuales no estaban considerando adecuadamente el impacto de la reubicación de la actividad portuaria fuera de la UE. Las preocupaciones expresadas en estas cartas subrayan cómo el ETS está favoreciendo la fuga de carbono y afectando negativamente la competitividad de los puertos de la UE (en especial los de la fachada sur mediterránea), lo que no solo socava la infraestructura logística europea, sino que también pone en peligro la estabilidad de las cadenas de suministro dentro del continente.

8.5 Propuestas para mejorar la legislación

8.5.1 Ampliación de la lista de puertos «transparentes»

Es esencial ampliar la lista de puertos no europeos incluidos en la lista de «transparentes» del ETS y que estos puertos estén sujetos a las mismas normativas de declaración de emisiones que los puertos de la UE. Esto garantizaría una competencia más justa y evitaría la reubicación de actividades hacia puertos no regulados.

8.5.2 Ajuste en la declaración de emisiones

Actualmente, los dos puertos fuera de la UE listados como transparentes solo deben declarar el 50 % de las emisiones generadas en los tramos fuera de Europa y el 50 % del tramo hacia Europa, mientras que los puertos europeos deben declarar el 100 % de las emisiones en las rutas intraeuropeas y el 50 % en las rutas extraeuropeas. Se propone equiparar este tratamiento para asegurar una mayor equidad en la carga de las responsabilidades

medioambientales, eliminando cualquier ventaja competitiva indebida para los puertos no europeos y garantizando que todos los puertos, independientemente de su ubicación, asuman una proporción equitativa de las emisiones generadas en el transporte marítimo. En cualquier caso, aunque se pudiese mejorar con esta medida la actual directiva, sigue quedando pendiente cómo no incentivar la fuga de tráficos relay (con origen y destino fuera de Europa), ya que estos tráficos solo escalan en Europa para realizar labores de transbordo, y así optimizar la logística de la naviera, pero, si eso precisa un pago de tasas ambientales, incrementando el coste, las realizarán en otros puertos no europeos cercanos, para seguir ofreciendo mejores fletes a sus cargadores; no se minimizarían las emisiones.

8.5.3 Desarrollo de un mecanismo predictivo y el Observatorio de Carbono de Puertos del Estado

Ante la falta de un enfoque predictivo que permita anticipar los riesgos de fuga de carbono, es crucial establecer un mecanismo más robusto que facilite la identificación temprana de estos riesgos. En este sentido, Puertos del Estado, junto con los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia, ha promovido la creación de un observatorio de fuga de carbono, cuyo objetivo es monitorizar y proporcionar datos sobre las rutas comerciales y los comportamientos evasivos de los buques. Este observatorio actuará como una herramienta realista y con visión comercial y estratégica (no como los informes de la Comisión Europea), proporcionando datos más detallados y específicos que permitan una mejor evaluación de los riesgos asociados al ETS. La iniciativa, respaldada por diversas autoridades portuarias, busca fortalecer la capacidad de anticipar y mitigar los efectos negativos de la fuga de carbono, contribuyendo a una toma de decisiones más informada y proactiva. De esta manera, Puertos del Estado podrá contrastar con la Comisión Europea, evaluar los riesgos y proponer medidas correctivas antes de que los problemas se agraven, no como hasta el momento, asegurando la competitividad y la sostenibilidad del sector marítimo europeo.

En definitiva, el Sistema de Comercio de Emisiones está teniendo un impacto negativo en la competitividad de los puertos europeos y en la autonomía logística de la UE. A medida que las actividades se deslocalizan a puertos no europeos, Europa pierde conectividad, control sobre sus infraestructuras estratégicas y soberanía

logística. Las medidas adoptadas hasta ahora son absolutamente insuficientes y carecen de coherencia con otras políticas europeas que buscan fortalecer su infraestructura y competitividad global. Se necesita una revisión urgente del ETS, con un enfoque más equilibrado y coherente que proteja tanto la descarbonización del sector marítimo como la competitividad y seguridad de las cadenas de suministro de la UE.

En este sentido, es muy deseable la aprobación del Net Zero Framework de la Organización Marítima Internacional (OMI), que permitirá avanzar en la descarbonización marítima de manera global y efectiva, preservando la competitividad de los puertos europeos y garantizando un campo de juego equilibrado a nivel internacional.

9 La necesidad y oportunidad de atracción de inversiones

Los puertos europeos deben ser atractivos para la inversión privada, apoyados en inversión pública. Europa prevé 80 000 millones de euros en diez años en conectividad TEN-T y descarbonización.

El puerto de la bahía de Algeciras contabilizó en 2024, 104 millones de toneladas del tráfico total movido, lo que lo sitúa en cuarta posición de los mil doscientos puertos comerciales de la UE y el primero entre los puertos europeos del Mediterráneo. Se considera como un puerto global y diversificado, si bien destacan cuatro segmentos de tráfico: los tráficos del Estrecho (*ro-ro*, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje), los tráficos industriales, servicios al buque (bunkering principalmente) y los tráficos contenerizados. Este tráfico está muy arraigado en Algeciras tras cincuenta años desde su inicio de actividad y los 114 millones de contenedores manipulados hasta la fecha.

Esta experiencia —junto con su ubicación estratégica, infraestructuras portuarias de primer nivel, la coordinación y digitalización de operaciones, entre otras razones— hacen que, por cuarto año consecutivo, se sitúe como primer puerto europeo y el vigésimo a escala mundial en eficiencia según el Container Port Performance Index (CPPI) del Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence.

No obstante, la potencialidad del puerto de la bahía de Algeciras y de la propia comarca del Campo de Gibraltar no se puede poner a pleno rendimiento por su principal escollo, la deficiente accesibilidad terrestre y, en especial, la ferroviaria. En su conexión con Madrid y el norte peninsular tiene cuellos de botella históricos

como la Algeciras-Bobadilla (Antequera), que es una línea convencional, sin electrificar, con un trazado que discurre por zonas de altas pendientes. El ritmo de su modernización necesita acelerarse para ofertar una conexión ferroviaria competitiva tanto para los pasajeros como las mercancías. La implementación de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza es una gran oportunidad para tal fin.

Otra dificultad agravada del puerto de Algeciras y la propia comarca es la convivencia en el Estrecho de diferentes regímenes fiscales y aduaneros que son competencia directa, como Gibraltar y las áreas especiales del norte de Marruecos tales como Tánger Med. Sus zonas de aceleración industrial atraen empresas e inversiones internacionales, y especialmente europeas, gracias a sus incentivos económicos y fiscales.

A su vez, la situación actual sobre Gibraltar no deja a nadie indiferente. Tras más de cinco años de negociaciones, la UE y el Reino Unido alcanzaron el pasado 11 de junio de 2025 un principio de acuerdo histórico sobre el estatus de Gibraltar con el objetivo de garantizar la seguridad jurídica y la estabilidad de las personas que residen en el entorno y, en particular, los residentes a ambos lados de la verja.

Se indica que el futuro acuerdo no perjudicará a las respectivas posiciones jurídicas de España y el Reino Unido en materia de soberanía y prevé eliminar todas las barreras físicas y controles sobre las personas y bienes que circulen entre España y Gibraltar, preservando al mismo tiempo el espacio Schengen, el mercado único de la UE y la unión aduanera.

En definitiva, de las cuatro libertades fundamentales base del Tratado de Roma —que originó en 1957 la creación de la Comunidad económica Europea (CEE)— serían aplicables dos de ellas (libertad de circulación de personas y mercancías). No serían de aplicación la de capitales y servicios.

En cualquier caso, son numerosas las cuestiones y dudas que su aplicación práctica pueda representar. A efectos marítimos y portuarios, la comunidad portuaria de la bahía de Algeciras demanda la necesidad de reciprocidad del derecho de establecimiento de las empresas nacionales marítimas en Gibraltar; situación que no se viene produciendo en la actualidad.

A su vez, otra cuestión que no es baladí son las opciones que puedan crearse de servicios marítimos directos entre puertos

marroquíes y Gibraltar. Esa conectividad marítima con Marruecos podría representar (pasajeros y tráficos rodados) un peligro de cesión de soberanía económica y control del Estrecho por parte del Reino Unido y Gibraltar en perjuicio de España y la propia UE, además de una merma de actividad e ingresos para los puertos españoles del entorno y, en especial, para el puerto de Algeciras.

Otras cuestiones medioambientales denunciadas reiteradamente por grupos ecologistas —como los rellenos para ganar terrenos al mar en la cara este de Gibraltar, el vertido de aguas sucias sin depurar, la pesca ilegal del atún rojo o el trasvase de combustible entre barcos fondeados en zonas medioambientalmente sensibles— son cuestiones, entre otras, que necesitan una urgente atención y que exigen que el respeto a la legislación medioambiental europea sea debidamente tenido en cuenta.

10 Del modelo global al nearshoring: el Estrecho como oportunidad regional

En el estrecho de Gibraltar convergen dos cadenas logísticas diferenciadas: la centrada en el contenedor, asociada al eje de los tráficos este/oeste, al deep sea (aguas profundas) y a la larga distancia (o/d tráficos intercontinentales principalmente), y la cadena logística del tráfico *ro-ro*, del eje norte/sur, al short sea (corta distancia).

El Estrecho acoge una diversidad de relaciones comerciales entre los seis puertos que se asientan en ambas orillas: Tarifa, Algeciras, Gibraltar, Ceuta, Tánger Med y Tánger Ville, de tal manera que hay relaciones de pura e intensa competencia (contenedor), plena colaboración (*ro-ro* y pasajeros) e incluso con matices el de complementariedad (bunkering).

En el caso del tráfico *ro-ro*, el Estrecho se configura como un verdadero puente intercontinental Europa-África. Las cifras hablan por sí mismas. La evolución de los tráficos es creciente de forma mantenida en las pasadas dos décadas hasta superar las 500 000 unidades rodantes (camiones y remolques) en 2025. La previsión es alcanzar las 800 000 unidades en 2030. España es el primer socio comercial de Marruecos, posición de liderazgo que ha ido reforzando en los últimos años, según datos de la oficina de estadística de la UE, Eurostat, que indica que España es origen del 38 % de las exportaciones de la UE hacia Marruecos y destino de un 40 % de las importaciones.

El puerto de Algeciras juega un papel muy importante en la nueva política europea de vecindad, que apuesta por un refuerzo de las relaciones comerciales y de inversión con la vecindad sur y África, constituyendo mercados de crecimiento y de producción, así como una fuerte clave para la importación de bienes y servicios y para la integración de la cadena de valor.

La relocalización de cadenas de valor (*nearshoring*) sitúa el Estrecho en el epicentro de la cadena regional Europa-Marruecos-África occidental.

- Marruecos ha desarrollado un proyecto de Estado con Tánger-Med y Nador West Med como puntas de lanza, atrayendo inversión y tráfico que antes atendían los puertos ubicados en el *west-Med* en general y, en particular, en Algeciras.
- España necesita responder con visión estratégica, articulando intereses económicos conjuntos y garantizando que la ribera norte no quede en desventaja.

La creación de una zona económica especial (ZEE) en el Campo de Gibraltar es la herramienta para convertir esta coyuntura en oportunidad.

11 Una zona económica especial (ZEE) para el Campo de Gibraltar

Una ZEE es un área delimitada dentro de un país que cuenta con un régimen específico de incentivos fiscales, aduaneros, regulatorios y de gestión, distinto al aplicable en el resto del territorio. Su finalidad es atraer inversión extranjera y nacional, promover la actividad exportadora, estimular la innovación y crear empleo de calidad.

Existen diversos modelos (zonas francas, zonas industriales integradas, puertos francos), pero todos comparten:

- Incentivos fiscales y aduaneros (reducciones de impuestos, exenciones de IVA o aranceles, simplificación administrativa).
- Infraestructuras logísticas avanzadas conectadas a redes globales.
- Autoridad gestora propia, que centraliza trámites y da seguridad a los inversores.
- Foco sectorial, orientado a industrias estratégicas (logística, energía, automoción, digital, etc.).

Ejemplos exitosos se encuentran en Shenzhen (China), Tánger-Med (Marruecos) o en países de la UE como Polonia, Lituania y Letonia.

Conforme lo indicado, el Campo de Gibraltar combina una posición geoestratégica única —en el estrecho de Gibraltar, donde transitan más de 130 000 buques al año— con importantes retos socioeconómicos:

- Tasa de paro estructuralmente elevada, en torno al 25 %, más del doble de la media española.
- Ingresos per cápita un 16 % inferiores a la media nacional.
- Dependencia de un número reducido de grandes industrias y fuerte economía sumergida.
- Competencia directa con Tánger-Med, que gracias a sus zonas de aceleración industrial atrae empresas e inversiones que podrían instalarse en la ribera norte del Estrecho.

La ausencia de una ZEE coloca al Campo de Gibraltar en desventaja competitiva frente a territorios vecinos, lo que se traduce en pérdida de tráfico portuario, inversiones industriales y oportunidades de empleo.

El modelo para el Campo de Gibraltar se basaría en:

- Delimitación geográfica: abarcaría los ocho municipios de la comarca, con epicentro en la bahía de Algeciras.
- Incentivos fiscales: reducción del impuesto de sociedades, exenciones de aranceles e IVA en operaciones logísticas, incentivos a la contratación y bonificaciones a la inversión.
- Simplificación administrativa: ventanilla única digital para trámites empresariales y laborales.
- Sectores prioritarios: logística portuaria y digital, energías renovables e hidrógeno verde, automoción y componentes, industrias avanzadas de metalurgia y química y economía azul.
- Gobernanza: autoridad gestora propia con participación público-privada, coordinada con Junta de Andalucía, Gobierno de España y Comisión Europea.

La hoja de ruta contemplaría dos fases:

Fase 1 – Aprobación:

- Diseño de la propuesta por actores locales y Cámara de Comercio.

- Validación por la Junta de Andalucía y el Gobierno de España.
- Presentación y autorización final de la Comisión Europea (DG COMP).

Fase 2 – Implementación:

- Creación de la autoridad gestora.
- Lanzamiento de incentivos fiscales y logísticos.
- Desarrollo de infraestructuras críticas (corredor ferroviario, áreas logísticas, digitalización).

La previsión es que la ZEE pueda estar operativa en tres años desde el inicio del proceso.

La implantación de la ZEE en el Campo de Gibraltar generaría un impacto económico y social transformador:

- Atracción de inversión extranjera directa (IED) y local, con proyectos industriales y logísticos de alto valor añadido.
- Diversificación productiva, reduciendo la dependencia de pocos sectores.
- Creación de empleo estable y cualificado, con estimaciones iniciales de miles de nuevos puestos en la primera década.
- Aumento de la competitividad del puerto de Algeciras, frente a Tánger-Med, Nador West Med y reducción de la dependencia laboral de Gibraltar.
- Mejora de la renta y cohesión social, reduciendo el desempleo estructural.
- Proyección internacional de la comarca como *hub* logístico, energético e industrial del sur de Europa.

La creación de una ZEE en el Campo de Gibraltar es una respuesta estratégica y necesaria para transformar la comarca en un *hub* de inversiones, innovación y empleo, capitalizando su posición geoestratégica en el Estrecho y evitando el riesgo de quedar relegada frente a la ribera sur.

La ZEE permitiría convertir los retos estructurales en oportunidades: atraer inversiones, generar empleo de calidad y situar el Campo de Gibraltar como un motor económico clave para Andalucía, España y Europa.

12 La relevancia militar del puerto de Algeciras en su entorno



Figura 2. La batalla de Algeciras desde el fuerte de Isla Verde.

Autor: Augusto Ferrer-Dalmau. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

El puerto de Algeciras, ubicado en la vertiente norte de la bahía de Algeciras frente al peñón de Gibraltar, posee una relevancia estratégica que va mucho más allá de su papel comercial. Esta importancia se articula en múltiples capas —geográfica, geopolítica, histórica, tecnológica y propiamente de seguridad— y condiciona tanto su existencia como su rol en la defensa nacional y europea.

12.1 Geografía estratégica y militarización del entorno

El estrecho de Gibraltar es un punto de paso obligado entre el Atlántico y el Mediterráneo, así como entre Europa y África. Según estudios recientes, esta posición convierte la zona en un choke point (punto de estrangulamiento) de primer orden.

En este contexto, el puerto de Algeciras se encuentra en la ribera norte de esa vía estratégica, lo que lo convierte en cabeza de puente natural de cualquier actividad militar o de seguridad marítima en la zona. La distancia entre los puertos de Ceuta y Algeciras es de tan solo 16 millas náuticas, constituyendo su conexión portuaria un verdadero puente marítimo intercontinental entre Europa y África.

El entorno del Estrecho está, por parte de Gibraltar, fuertemente militarizado, destacando su base naval y la operativa de mantenimiento y reparación de submarinos nucleares. La escala en su día del HMS Tireless y otros submarinos similares ha generado críticas ciudadanas en el conjunto de la comarca del Campo de Gibraltar.

Nueva muestra de la importancia del Estrecho desde la perspectiva militar fue la construcción en 2008 de la base naval de Ksar Sghir, ubicada estratégicamente en la misma zona que el puerto comercial de Tánger Med y centrada en la protección de la costa norte marroquí.

12.2 Rivalidades regionales y gasto militar creciente

En el entorno sur del Estrecho, la presión militar es una realidad. De hecho, según datos del Banco Mundial, Argelia dedicó en 2023 el 8,2 % de su PIB al gasto militar, una de las tasas más altas a nivel mundial. En paralelo, Marruecos ha incrementado sus presupuestos, alcanzando niveles del 3,6 %, según el Banco Mundial.

En este sentido y con la prudencia necesaria, no se debe perder de vista que el Reino de Marruecos tiene diversas controversias territoriales con España. Desde hace medio siglo, con la salida de España del Sáhara Occidental en 1976, ha representado una constante que ha venido condicionando las relaciones bilaterales. Muy recientemente, el 31 de octubre de 2025), el Consejo de Seguridad de la ONU, con once votos a favor, ninguno en contra y tres abstenciones —Argelia, aliada del Frente Polisario, se ha abstenido—, aprobó la Resolución 2797. Esta insta a las partes a entablar negociaciones «tomando como base la Propuesta de Autonomía de Marruecos, con miras a alcanzar una solución política definitiva y mutuamente aceptable que garantice la libre determinación del pueblo del Sáhara Occidental».

Ciertas delimitaciones sobre las aguas de Canarias, así como la españolidad de Ceuta y Melilla, los peñones y las islas Chafarinas, son cuestiones territoriales que también subyacen en las relaciones bilaterales y de cordial y buena vecindad.

12.3 Herencia histórica de defensa activa

La relevancia defensiva de la zona no es nueva: en la isla Verde, frente a Algeciras, se construyó en el siglo XVIII el fuerte de Isla

Verde para controlar el acceso marítimo a la bahía. De hecho, ya en época musulmana el territorio cumplía funciones de vigilancia naval. Esta continuidad demuestra que el puerto de Algeciras y sus fondeaderos nacen y evolucionan con una marcada dimensión defensiva.

La batalla naval de Algeciras de 1801 es un claro ejemplo de ello. La escuadra francesa del conde de Linois, apoyada por los fuertes de Isla Verde y Santiago y la división de lanchas cañoneras españolas basadas en el apostadero de Algeciras y bajo el mando del capitán Lodares, derrotó el ataque británico del primer barón de Saumarez en la bahía de Algeciras. Los citados fuertes formaban parte del sistema de fortificaciones que protegían tanto el Estrecho como la bahía de Algeciras. Formaban parte de ese sistema El Tolmo, San Diego, Punta Carnero, San García, Isla Verde, Santiago y la batería de Torrealmirante. De acuerdo con Carlos Gómez de Avellaneda, cronista oficial de Algeciras, la victoria franco-española fue un éxito táctico, pero no estratégico, pues no alteró el curso principal de aquella guerra, si bien Algeciras se convirtió en un referente en la historia marítima general, siendo conocido su nombre en todo occidente por esta razón.

La importancia geopolítica de la zona queda igualmente de manifiesto durante la historia contemporánea en numerosos hechos y circunstancias que, como la Conferencia de Algeciras de 1906, sentó las bases para eventos y alianzas internacionales que marcaron el desarrollo del siglo xx.

12.4 Nuevo entorno de amenazas híbridas y tecnológicas

En la era actual, las amenazas ya no proceden únicamente de buques de superficie o de submarinos convencionales. El control del lecho submarino se ha convertido en un activo estratégico: cables de fibra óptica, gaseoductos, líneas de energía eléctrica y sensores bajo el mar constituyen ejes de la nueva guerra híbrida. Entre España y África —junto al Estrecho— existe precisamente esa red de infraestructuras críticas, que requiere vigilancia permanente (Giersiepen García, 2024).

En ese sentido, el puerto de Algeciras, por su localización, infraestructura y conectividad marítima (y potencial ferroviario), está en el centro de esa defensa extendida.

12.5 Conexión terrestre y logística militar integrada

La importancia militar del puerto se ve amplificada si se considera su papel logístico: con una adecuada conexión ferroviaria, podría integrarse directamente con la futura base logística del Ejército de Tierra (BLET) en Córdoba, convirtiéndose en enlace clave entre Europa, la ribera africana (ciudades autónomas de Ceuta y Melilla) y las fuerzas terrestres. Esto reforzaría su funcionalidad como nodo de movilidad masiva (mass mobility) y abastecimiento logístico, tanto para contingencias de defensa como para operaciones de la OTAN o de la UE.

En ese escenario de rearme regional, el puerto de Algeciras no es solo un puerto comercial: está llamado a configurarse en un pivote estratégico para España, la UE y la OTAN, desde donde vigilar, operar o reaccionar ante retos emergentes de toda índole.

Según la Fundación INCIPE, las amenazas para Europa son múltiples y variadas, como las provenientes del Sahel: el terrorismo yihadista, el crimen organizado y la inmigración masiva, exacerbados por la pobreza, el cambio climático y la inestabilidad política, representando un desafío humanitario y de control para los países europeos.

12.6 Interdependencia puerto-defensa y recomendaciones estratégicas

1. Fortalecimiento del puerto como plataforma dual: mantener su función comercial fundamental, pero reforzar su capacidad para operar logística militar, de movilidad de tropas, de suministros y de mantenimiento de flota.
2. Mejora de las conexiones terrestres y ferroviarias en particular: enlace ferroviario directo con la base logística del Ejército de Tierra (BLET) y con la red transeuropea de transporte (*Trans-European Transport Network*, TEN-T) para reforzar la integración logística militar. En el puerto de Algeciras convergen dos de los nueve corredores europeos prioritarios, de los que es cabecera sur: el Atlántico y el Mediterráneo, siendo común el ramal central de ambos corredores y, por tanto, doblemente prioritario. De hecho, la terminal ferro-portuaria de isla Verde exterior representa el kilómetro cero de ambos corredores.

3. Vigilancia del lecho submarino: invertir en sensores y patrullaje para proteger cables, tuberías y nodos submarinos en cooperación con países aliados.
4. Coordinación civil-militar: garantizar que la actividad y el desarrollo portuario incorpora criterios de seguridad nacional, resiliencia y contingencia (incluidos escenarios nucleares o de sabotaje).
5. Comunicación pública y credibilidad local: ante incidentes como los del submarino Tireless, es importante explicar a la ciudadanía el papel estratégico del puerto y el propio Estrecho y contar con planes de emergencia adaptados al entorno.

En suma, la bahía de Algeciras, el puerto de Algeciras y sus áreas logísticas aledañas deben ser considerados como uno de los ejes militares estratégicos del sur de Europa: por su tráfico comercial, su caracterización como puerto energético (primer puerto de suministro de combustible a buques en el Mediterráneo y con un complejo refinero, industrial y químico en la bahía), su posición geográfica, su infraestructura, su entorno histórico de defensa y su papel creciente en la seguridad híbrida y tecnológica del siglo **xxi**. Su fortalecimiento no es una opción, sino una urgencia estratégica para garantizar la soberanía, la movilidad y la preparación de España en un entorno cada vez más complejo, competitivo y que exige una clara y definida visión de Estado.

13 Conclusión: una política de Estado para el Estrecho

El estrecho de Gibraltar es un activo estratégico único en el mundo: segundo paso marítimo global en volumen, puente entre continentes y epicentro de importantes tensiones geopolíticas.

Definir una política de Estado en el Estrecho —con el puerto de Algeciras como herramienta principal y la ZEE como motor de transformación económica— es urgente e inaplazable.

¿Pueden España y la propia UE permitirse perder protagonismo activo y liderazgo en el estrecho de Gibraltar?

Bibliografía

Ayerra, M. (2024). *Rearme marroquí: hacia un posible foco de tensión en el Magreb* [en línea]. Pamplona, Universidad de Navarra, Departamento de Estudios Internacionales.

- [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://en.unav.edu/web/global-affairs/rearme-marroqui-hacia-un-posible-foco-de-tension-en-el-magreb>
- Banco Mundial. (s. f.). Datos de libre acceso del Banco Mundial [en línea]. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://datos.bancomundial.org>
- Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence. (s. f.). Container Port Performance Index (CPPI).
- Comisión Europea. (2023). European Union *Maritime Security Strategy* (EUMSS 2023): The EUs Strategy for *Maritime Security* and Resilience of Critical Seabed Infrastructure [en línea]. Bruselas, Comisión Europea. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries>
- Colección Comercio Marítimo. El Comercio Marítimo Nuevas Perspectivas Jurídicas y de la Práctica Profesional. Editorial COLEX 2024
- ESPO. (s. f.). A net-Zero, Smart, Resilient and Competitive Europe: Europe's Ports are part of the solution. Priorities of the European Sea Ports Organization (ESPO) for 2024-2029.
- Giersiepen García, P. (2024). Aspectos estratégicos del Estrecho de Gibraltar [en línea]. Pamplona, Instituto de Política y Gobernanza Global y Universidad de Navarra.
- Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada. (2025a). Geopolítica versus Geoeconomía: el caso del Canal de Panamá. GEOPO, Nuevos análisis sobre temas de Geopolítica internacional.
- Losada, Á. (2025). Seguridad en el Sahel, seguridad en Europa. Fundación INCIPE.
- Maroney, T. (2021). Shaking up the Rock [en línea]. The Atlantic. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2001/04/shaking-up-the-rock/376408>
- Ministerio de Defensa. (2023). Base Logística del Ejército de Tierra (BLET) – Córdoba [en línea]. Madrid, Dirección General de Infraestructura. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://www.defensa.gob.es>
- NATO Strategic Communications Centre of Excellence. (2024). Maritime Mobility and Mass Mobility in Southern Europe [en línea]. Riga, OTAN. [Consulta: 2026].
- NEXOMAR. (2023). Nexo transfronterizo para impulsar la actividad logística marítima.

Pendón Meléndez, M. A. y Romero Matute, B. (2024). El Comercio Marítimo. Nuevas perspectivas jurídicos y de la práctica profesional. Colex.

Servicio Europeo de Acción Exterior (EEAS). (2024). Hybrid Threats and Seabed Infrastructure Protection in the EU Maritime Domain [en línea]. Bruselas. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://www.eeas.europa.eu/eeas/hybrid-threats-seabed-infrastructure-protection>

United Nations Data Portal. (s. f.). Military Expenditure (% of GDP) – Algeria [en línea]. Naciones Unidas. [Consulta: 2026]. Disponible en: https://data.un.org/Data.aspx?d=WDI&f=Indicator_Code%3AMS.MIL.XPND.GD.ZS%3BCountry_Code%3ADZA