

Carta del presidente de Puertos del Estado

Gustavo Santana Hernández

Estamos inmersos en un contexto socioeconómico muy globalizado que conlleva oportunidades de prosperidad y bienestar para todo el planeta, pero que también canaliza un amplio abanico de amenazas de todo tipo. En lo que va de siglo **xxi**, el producto mundial ha crecido un 30 % y el comercio de mercancías se ha duplicado. Pero, en paralelo, hemos experimentado una gran recesión económico-financiera, una pandemia severa, una proliferación de desastres naturales y un progresivo agravamiento de las situaciones de conflicto en casi todas sus posibles formas. La mutua dependencia que tenemos todos a raíz de la globalización hace que se propague desarrollo, a la par que se acrecienta y diversifica la incertidumbre.

Los puertos son nodos esenciales en este fenómeno de la globalización. Estando intrínsecamente unidos a la mar, dan paso al 90 % del comercio global de mercancías y son claves para la movilidad obligada de personas en ciertos ámbitos intrarregionales y en todos los de carácter insular. En suma, sin los puertos no existiría la socioeconomía tal y como hoy la conocemos. Por ello, teniendo presente lo estratégico de estas infraestructuras, cuya verdadera fortaleza radica en su capacidad de operar como un sistema portuario integrado para garantía de nuestra protección

y bienestar, es necesario incorporar esa visión sistémica, interconectada, coordinada y complementaria para poder garantizar la competitividad, la resiliencia y la cohesión territorial que exige la globalización económica y social.

Al hilo de esto, la protección del sistema portuario se ha vuelto imprescindible, máxime en el actual escenario geopolítico tan plagado de riesgos. Recordemos que el trágico atentado del 11S de 2001 sobre las torres gemelas de Nueva York fue el acicate para la adopción en el seno de la OMI (Organización Marítima Internacional) del código conocido como PBIP («protección de buques e instalaciones portuarias»). Ese primer paso a escala global continuó en Europa con la protección del puerto en su conjunto (en España, RD 1617/2007) y la catalogación de algunos de ellos como infraestructuras críticas (Ley 8/2011 y RD 704/2011). A raíz de todo ese proceso regulatorio contamos hoy en España con una estructura nacional para la protección marítimo-portuaria en el ámbito civil, sustentada de forma coordinada por el Ministerio del Interior a través de las fuerzas y cuerpos de seguridad y el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible a través de las Administraciones marítima y portuaria.

La protección se ha constituido de esta manera en un pilar fundamental de la estrategia de desarrollo y funcionamiento de los puertos, impulsada desde el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. En concreto, se engarza en la estrategia segura, conectada y sostenible, forma parte de la Estrategia Marítima 2025-2050 y se integra en el vigente Marco Estratégico del sistema portuario de interés general como una de las dieciséis líneas estratégicas, en particular la titulada «Puertos seguros y protegidos».

A pesar de ello, en este mundo complejo e interconectado, la gravedad y diversificación de las amenazas ha escalado en los últimos años hasta el punto de originar nuevas vulnerabilidades en los puertos. La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima del año 2024 introdujo como riesgo central las amenazas híbridas, que combinan potenciales ataques directos con otros difusos en una zona gris, entre los que destacan ciberataques, campañas de desinformación, terrorismo, radicalización, tráfico ilícito y acciones de contaminación marina provocadas, entre otros. Son amenazas que, por su alcance y posible afección a la soberanía nacional, atañen a las Fuerzas Armadas y pueden afectar seriamente a los puertos.

A ello se une el recrudecimiento del conflicto bélico en el entorno de la Unión Europea. El peligro de una escalada a mayores está llevando a reforzar la estrategia militar europea con fines de defensa, en coordinación con la OTAN, y a requerir una urgente adaptación de las infraestructuras de transporte para la movilidad militar. Las sucesivas versiones de planes para la movilidad militar de la Comisión Europea de los años 2018 y 2022 y los trabajos de Parlamento y Consejo Europeo llevaron a la incorporación de la dualidad civil-militar a la Red Transeuropea de Transporte (Reglamento 2024/1679). Esta dualidad obliga a los puertos a garantizar no solo una movilidad segura de viajeros y mercancías, sino el desplazamiento rápido y sin obstáculos de personal, material y equipos militares para operaciones y ejercicios de disuasión en tiempos de paz, así como para el despliegue masivo ante un conflicto bélico.

En consecuencia, además de ser nodos esenciales para el desarrollo socioeconómico, los puertos de interés general se convierten también en activos estratégicos de primer orden para la soberanía nacional.

Surge así una clara necesidad de estrechar la coordinación civil-militar en el ámbito portuario. Se hace preciso establecer un espacio de mutua colaboración de la que se deriven acciones por parte de las Fuerzas Armadas de detección precoz, alerta, disuasión y defensa de los puertos, junto con acciones por parte de las autoridades portuarias de adaptación de sus propias infraestructuras, instalaciones, servicios e infoestructura.

El presente cuaderno recoge justamente, desde diversas perspectivas, una buena colección de propuestas encaminadas todas ellas al refuerzo de la colaboración entre los puertos de interés general y las Fuerzas Armadas, en un contexto tan complejo e incierto como el actual.

Aprovecho la ocasión para agradecer a todos los autores de los capítulos por la claridad y riqueza expositiva, y, en general, a los mandos y personal de defensa adscritos al CESEDEN y al Instituto Español de Estudios Estratégicos, por esta magnífica iniciativa orientada a poner en común los objetivos de defensa y de los puertos de interés general, en aras de la mejora de la seguridad nacional.