

EEUU reprende a España por comprar escáneres chinos para los puertos



La guerra comercial entre EEUU y China, que pasa por la consolidación de aliados en el exterior para ampliar el cerco de seguridad frente al adversario, está dejando daños colaterales en España. La Administración de Joe Biden ha dado un toque de atención al Gobierno de Pedro Sánchez, ahora en funciones, para trasladarle su malestar por la adquisición de equipos y tecnología de China para la inspección de la mercancía en los puertos españoles.

En concreto, hace poco más de un año, la Embajada de EEUU “se dirigió por escrito a Puertos del Estado para dejar claro” que a la primera economía del mundo “no le gusta nada” que la entidad que preside Álvaro Rodríguez Dapena “compre escáneres de la empresa estatal china Nuctech”, según confirman a esta publicación fuentes solventes conocedoras de las comunicaciones. “Es un tema muy delicado, porque en España impera el libre mercado y no puedes excluir de un concurso público a una empresa por su nacionalidad o porque distribuya equipos de Nuctech, a menos que se trate de un tema de seguridad nacional”, añaden.

Sin embargo, la presión de EEUU a España, alineada como miembro de UE y de la OTAN en la consideración de China como un “rival sistémico” cuyas “ambiciones y políticas coercitivas desafían nuestros intereses, seguridad y valores” - según recoge la nueva estrategia de la Alianza Atlántica-, va más allá de la adquisición de tecnología del país que preside Xi Jinping. “También interfiere en la puesta en marcha de líneas marítimas con intereses chinos que escalan en puertos españoles”, subrayan los mismos medios.

La compra de este tipo de equipos para examinar la carga en los puertos se enmarca en los programas Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI, Container Security Initiative) y Megaports, que Estados Unidos puso en marcha para extender la zona de seguridad más allá de sus fronteras tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. En ambas iniciativas, participan los

puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona y Bilbao, entre otros. Además de Puertos del Estado, la Agencia Tributaria, Aena o Adif también han adquirido la misma o similar tecnología de Nuctech, que en España comercializa y suministra sus equipos a través de Excem Technologies, tal como se puede comprobar en la Plataforma de Contratación del Sector Público.

Por una parte, el programa CSI fue lanzado por el departamento de Seguridad Nacional en 2002 para realizar un control previo de los contenedores que supongan un riesgo potencial en el puerto de salida antes de su llegada a las dársenas de EEUU. Por otra, la iniciativa Megaports de la Administración Nacional de Seguridad Nuclear arrancó en 2003 para detectar la presencia de materiales nucleares y radioactivos en la carga contenerizada y rodada que mueven los principales puertos marítimos internacionales. En este caso, Estados Unidos financia una parte importante del coste de los pórticos detectores de radiación que se ubican en los accesos portuarios.

La compañía Nuctech es uno de los principales caballos de batalla de Estados Unidos en su lucha contra las amenazas que plantea China en materia de ciberseguridad en el comercio internacional a través de la Ruta Digital de la Seda, un plan presentado por el presidente Xi Jinping en 2015. “Este equipamiento plantea vulnerabilidades a los sistemas operativos y de tecnologías de la información de la infraestructura marítima mundial”, según recoge la alerta lanzada a la industria por el departamento de Transportes a principios de este mes de septiembre.

LA PLATAFORMA LOGINK TAMBIÉN ESTÁ EN EL PUNTO DE MIRA DE ESTADOS UNIDOS

El Gobierno de EEUU también ha puesto en el punto de mira a Logink, una plataforma subsidiada por China de información pública para el transporte y la logística. “Logink es una ventanilla única para la gestión logística que agrega datos de diversas fuentes -incluidos puertos y cadenas de suministro extranjeras-. Al menos 24 puertos globales tienen acuerdos de cooperación con Logink, que tiene capacidad para recopilar cantidades masivas de información confidencial de negocios y gobiernos extranjeros, como registros corporativos y datos de buques y carga”, añade la alerta comunicada por Estados Unidos.

La Autoridad Portuaria de Barcelona es la única dársena española que tiene un acuerdo de colaboración con Logink y que comenzó en 2017, según un informe de

del Congreso de EEUU. En este punto, la Administración Marítima de Biden también ha mostrado su preocupación por el acuerdo de Logink con la Asociación Internacional de Sistemas Comunitarios Portuarios o Port Community Systems (IPCSA), de la que son miembros los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona y Bilbao.

En fechas recientes, esta asociación internacional, que promueve el intercambio electrónico de información en la cadena de suministro, lanzó la denominada 'Red de redes de confianza', un "proyecto que unirá 70 puertos y 10 aeropuertos para compartir el estado de buques y contenedores", explica el analista del instituto especializado en geopolítica Gulf International Forum, Albert Vidal. "La integración exitosa con Logink podría ampliar su alcance de manera dramática", advierte el experto.

¿ES CHINA UNA AMENAZA PARA LA LOGÍSTICA MILITAR DE EEUU EN EL MAR?

La información recopilada por Logink "podría anticipar a Beijing tendencias y alertas sobre la logística estadounidense, ya que el departamento de Defensa utiliza el transporte comercial y los puertos de todo el mundo para enviar equipos militares", subraya el informe del Congreso de Estados Unidos. De hecho, el dossier recoge las declaraciones de un portavoz del brazo logístico del departamento de Defensa, quien asegura que "China está tratando de mejorar su visibilidad en la cadena de suministro global, incluida la logística militar de EEUU".

La plataforma china también tiene un acuerdo de intercambio de datos con CargoSmart, un proveedor de software para la gestión de cargas propiedad del holding OOIL con sede en Hong Kong, lo que proporciona a Logink "acceso en directo a los movimientos de más del 90% de los buques portacontenedores del mundo", según el citado informe del Capitolio. Otro de sus socios es Cainiao, un gigante chino de la logística global que es propiedad del grupo Alibaba, con más de 200 almacenes en todo el mundo y una presencia europea en rápida expansión. "Todas estas oportunidades de crecimiento están agravando aún más la situación después de que TradeLens, una plataforma logística lanzada por Maersk e IBM en 2018 y competidora de Logink, anunciara que echaba el cierre en el primer

trimestre de 2023”, subraya el investigador de Gulf International Forum.

A pesar de la tibieza de la UE frente a las patrocinadas chinas Nuctech y Logink en comparación con la posición combativa de EEUU, el analista con sede en Washington considera que “están surgiendo nuevas oportunidades para la cooperación trasatlántica”. En este punto, tal como adelantó este periódico en su edición del 18 de julio, cabe destacar la iniciativa del Parlamento Europeo que prepara acciones para evitar la toma de control de los puertos continentales por terceros países y, en especial, para contrarrestar la huella de China en infraestructuras críticas.

El europarlamentario encargado de la ponencia es Tom Berendsen, que se dirigió en noviembre de 2022 a la Comisión Europea para preguntar qué medidas tenía previsto adoptar para neutralizar la presencia de Logink en las plataformas de datos de los puertos comunitarios, lo que “va en detrimento de la autonomía de Europa”. En marzo pasado, Berendsen volvió a dirigirse al Ejecutivo comunitario para consultar sobre “los caballos troyanos”, sobrenombre por el que se conocen a las grandes grúas pórticos para mover contenedores construidas por la sociedad estatal china ZPMC.