

Antonio Legaz

China tiene la llave de los puertos de València y Bilbao

Agenda Pública, 5 de mayo de 2026.

Para el analista de defensa Antonio Legaz, los puertos son comercio, empleo y competitividad, pero también datos, sensores y capacidad de presión en situaciones de crisis. A partir del caso de la influencia china en los puertos de València y Bilbao, hace un repaso de la importancia de estas infraestructuras críticas y afirma que "la geopolítica de los puertos no se gana expulsando al adversario. Se gana escribiendo las reglas antes de que él lo haga".

En 2017, el Estado chino compró por 205 millones de euros las terminales portuarias de València y Bilbao. Fue una operación que apenas ocupó titulares en España. Casi una década después, COSCO (una empresa estatal vinculada al Partido Comunista Chino) mueve 3,66 millones de contenedores al año por suelo español, controla dos terminales ferroviarias interiores en Zaragoza y Madrid, factura 311 millones de euros y reparte dividendos. El *think tank* del Ministerio de Defensa acaba de emitir una alerta formal. La Comisión Europea publicó en marzo de 2026 su primera Estrategia de Puertos con lenguaje explícito sobre "actores estatales de alto riesgo". Pero ¿qué compró exactamente China en 2017 y qué puede hacer con ello?

La presencia china en los puertos españoles es el extremo occidental de la conocida estrategia global del collar de perlas: una red de infraestructuras portuarias distribuidas geográficamente que combina rentabilidad comercial con utilidad estratégica. China controla hoy participaciones en más de treinta puertos europeos, el equivalente al 10% de la capacidad portuaria total del continente. El Pireo griego está bajo control operativo total desde 2016. Hamburgo y Róterdam tienen participación china en sus terminales principales. En España, COSCO controla el 51% de CSP València y el 39,5% de CSP Bilbao, con China Merchants como socio minoritario.

En 2010, la constructora española ACS, golpeada por la crisis financiera, vendió sus participaciones en València y Bilbao a un grupo liderado por JP Morgan. En 2017, COSCO adquirió Noatum Ports (el operador resultante) por 205 millones de euros, una cifra modesta para el acceso a los dos nodos logísticos más estratégicos de la fachada atlántica y [mediterránea](#) española, más dos terminales ferroviarias interiores que conectan los puertos con el corazón peninsular. Lo que JP Morgan había comprado como activo financiero, Pekín lo compró [como activo geopolítico](#). El precio fue el mismo, pero el propósito fue radicalmente distinto.

Hoy, la huella de COSCO en España no se limita a los muelles. CSP Spain opera bajo una arquitectura integrada verticalmente: un contenedor descargado en València, transferido por ferrocarril mediante su filial Logitren a las terminales de Zaragoza o Madrid, redistribuido al interior peninsular y al Corredor Mediterráneo europeo. Ningún competidor occidental tiene en España una cadena logística equivalente de extremo a extremo. Además, todo ese flujo genera datos. Datos que, en virtud de la legislación china de seguridad

nacional de 2017 y su ampliación de 2021, cualquier empresa domiciliada en China está obligada a compartir con el Estado si este los requiere.

El puerto no es solo un puerto

El argumento habitual para minimizar la presencia china [en infraestructuras críticas](#) es económico. COSCO invierte, genera empleo, aumenta el tráfico y paga impuestos. En 2025, las terminales españolas elevaron su cifra de negocio un 17%, hasta los 311 millones de euros, y repartieron el primer dividendo conjunto con su socio francés CMA CGM. València procesó 3,2 millones de TEU en 2024 (cuarta terminal fuera de China más activa de todo el grupo COSCO a nivel mundial), y el *holding* español cerró octubre de 2024 con un crecimiento del 27% mensual. El argumento comercial parece, por tanto, legítimo.

El problema es que ese argumento descansa en la premisa de que la inversión extranjera en infraestructura crítica es neutral en escenarios de tensión geopolítica. No lo es, y los puertos menos que ninguna otra infraestructura. La principal razón se encuentra, precisamente, en [la capa de datos](#). Los sistemas de gestión de terminales (el *software* que coordina la asignación de grúas, el movimiento de contenedores, las prioridades de carga y descarga, los manifiestos de mercancías) procesan en tiempo real información sobre qué entra, qué sale, de dónde viene, adónde va y en qué volúmenes. En un escenario de crisis o conflicto, ese flujo de información tiene un valor de inteligencia equivalente al de cualquier sistema de vigilancia convencional: permite mapear [la cadena de suministro](#) de un adversario, identificar vulnerabilidades logísticas y anticipar movimientos de material sensible, incluido material de doble uso civil-militar. Por ello, el informe de la Armada española de marzo de 2026 advierte de que China está construyendo una red de uso dual que combina inversiones comerciales con capacidad de proyección de poder.

Tampoco se debe olvidar la capa física. Las grúas ZPMC (fabricadas por el gigante estatal chino Shanghai Zhenhua Heavy Industries) dominan el equipamiento de carga de contenedores en los puertos europeos, incluidos los españoles. En febrero de 2026, la Comisión Europea filtró un borrador de su Estrategia de Puertos que identificaba explícitamente a los fabricantes de equipamiento de alto riesgo como vector de vulnerabilidad independiente de la propiedad accionarial. Una grúa conectada a internet no es solo una grúa: es un sensor. Si el fabricante está sujeto a legislación de seguridad nacional china, el sensor tiene potencialmente dos destinatarios de sus datos. [El Departamento de Defensa de EE. UU.](#) lo detectó en sus puertos en 2023 y ordenó la revisión de todos los equipos ZPMC instalados en instalaciones militares o de doble uso. Europa llega a esa conclusión tres años después.

La geopolítica económica no necesita disparar

La cuestión fundamental de la estrategia portuaria china en Europa es que su eficacia no requiere ninguna acción dramática. No necesita sabotaje, no necesita espionaje activo, no necesita confrontación. Le basta con estar presente, operar con normalidad y esperar a que la geopolítica genere una situación en la que esa presencia tenga valor de palanca.

El modelo Hambantota (el puerto de Sri Lanka que Pekín acabó controlando durante noventa y nueve años tras una acumulación de deuda impagable) se cita siempre como el ejemplo extremo de la trampa china de infraestructuras. Es el ejemplo equivocado para Europa, porque crea la falsa impresión de que el riesgo es la pérdida de propiedad formal. En este caso, el riesgo real es más sutil y radica en la capacidad de interrumpir, ralentizar o condicionar el uso de infraestructura crítica en un momento de máxima tensión, sin necesidad de disparar un solo tiro. Un puerto cuya gestión operativa (*software*, datos, equipamiento) depende de actores sujetos a la voluntad del Estado chino es un puerto con una segunda autoridad portuaria invisible.

España tiene en este mapa [una posición relevante](#). València es la cuarta terminal fuera de China más activa de COSCO en el mundo entero, no en Europa. No es una inversión periférica en un mercado secundario. Es un nodo central en la cadena de distribución del mayor exportador del planeta hacia el mercado europeo. [El Corredor Mediterráneo](#) (que España ha promovido durante años como eje logístico estratégico) tiene en su extremo occidental una terminal controlada por el Estado chino, conectada por ferrocarril al interior peninsular, con un sistema de gestión de datos que Bruselas acaba de identificar formalmente como riesgo de seguridad.

España tiene aquí algo que ningún otro país europeo puede ofrecer: la coincidencia exacta entre su mayor activo logístico (el Corredor Mediterráneo, con 2.900 millones de euros de inversión ejecutada solo desde 2024) y el epicentro del problema. Esa coincidencia puede leerse como vulnerabilidad o como palanca. Si España lidera en Bruselas la definición de los estándares de seguridad para infraestructuras portuarias conectadas a corredores de doble uso civil-militar, no solo protege València y Bilbao, sino que se posiciona como el actor que da forma a la política europea en el segmento donde más tiene que ganar y que perder. La geopolítica de los puertos no se gana expulsando al adversario. Se gana escribiendo las reglas antes de que él lo haga.