

Capítulo quinto

El corredor central transpirenaico desde el punto de vista de la seguridad estratégica

José Luis Pontijas Calderón

«Las infraestructuras críticas resultan imprescindibles para el funcionamiento normal de los servicios básicos, los sistemas de producción y contribuyen a la cohesión territorial. Una interrupción no deseada tendría graves consecuencias, tanto en el funcionamiento de los servicios esenciales como en la seguridad¹.»

Resumen

Las principales conexiones terrestres de la península ibérica con el resto de Europa pasan por dos grandes ejes en los extremos oriental y occidental de los Pirineos, quedando el amplio espacio intermedio dotado de carreteras de carácter secundario, sujetas a la climatología invernal. Esta situación provoca una debilidad estratégica que se podría paliar en gran parte mediante un eje central que, dotado de las adecuadas infraestructuras, conectara ambos lados de la citada cadena montañosa por su parte central. El presente estudio pretende arrojar luz al respecto de esta cuestión.

¹ *Informe anual de Seguridad Nacional 2018*, Presidencia de Gobierno, Gobierno de España.

Palabras clave

Unión Europea, OTAN, riesgo, amenaza

The European Union, trans-European networks and the need for a central corridor

Abstract

The main land connections of the Iberian Peninsula with the rest of Europe pass through two main axes at the eastern and western ends of the Pyrenees, leaving the wide intermediate space equipped with secondary roads, subject to winter weather. This situation causes a strategic weakness that could be alleviated in large part by a central axis that, equipped with adequate infrastructure, would connect both sides of the aforementioned mountain range for its central part. The present study aims to shed light on this issue.

Keywords

European Union, NATO, risk, threat

Introducción

El hecho de que la inmensa mayoría del tráfico terrestre español peninsular hacia Europa tenga que pasar obligatoriamente por dos puntos de paso obligado a ambos lados de los Pirineos supone una evidente vulnerabilidad. Esto ya queda de manifiesto cuando en determinados períodos del año dichos pasos llegan muy cerca del colapso debido a que, junto al tráfico habitual de mercancías, se une el intenso tráfico de vehículos ligeros. Esta vulnerabilidad física se traduce en económica, dado el impacto inmediato que cualquier interrupción en dichos pasos obligados tiene sobre el tráfico de mercancías y, por ende, en el ámbito económico, y de la que existen multitud de ejemplos recientes. Así pues, la evidente vulnerabilidad física, unida a la citada vulnerabilidad económica, convierte de hecho a las comunicaciones de la península ibérica con el resto del continente en un asunto de hondo calado estratégico para nuestra nación, ante el que España no debería mantenerse indiferente. Esta situación debería obligar a considerar la posibilidad de afrontar la necesidad de aumentar el abanico de posibilidades de conexión con Francia que permitan el tráfico de mercancías pesadas, incluyendo simultáneamente tráfico rodado y ferroviario, por la zona central pirenaica y de tal forma que sea independiente de la climatología invernal.

Si comparamos las comunicaciones que se han establecido en zonas similares europeas, incluso más exigentes, como es el caso de los Alpes, vemos que el número de las mismas es muy superior al que existen en los Pirineos², lo que, evidentemente, reduce notablemente la vulnerabilidad de dichas conexiones. Este es, por ejemplo, el caso de la península italiana con el resto del continente. Para hacernos una idea de la diferencia, para que España pudiera igualar la situación que actualmente disfrutan Francia e Italia debería impulsar la construcción a través de los Pirineos de dos grandes túneles capaces de albergar tráfico rodado y ferroviario, al margen de que dichas conexiones permitirían otras telefónicas, cibernéticas, eléctricas, etc. Esto no solamente redundaría en una reducción de los costes del transporte y la diversificación de los puntos de cruce, más importante aún, reduciría sustancialmente los tiempos empleados en los mismos, lo que a su vez reduciría la vulnerabilidad general del sistema de conexión con Europa continental.

² El número de conexiones a través de túneles en los Alpes, disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_tunnels_in_the_Alps; consultado el 9 de junio de 2021.

En otro orden de cosas, y ampliando notablemente el punto de mira, no podemos olvidar que desde el punto de vista geoestratégico a la Unión Europea le interesa la combinación de las capacidades de conexión este-oeste, junto a las norte-sur, evitando la exclusión de la periferia europea. El aumento de capacidad de transporte y comunicaciones transpirenaico contribuiría a disminuir los desequilibrios entre el centro y la periferia de la Unión, tal y como intentan hacer otros macroproyectos, como la Iniciativa Tres Mares (3SI, por sus siglas en inglés) y que agrupa a doce Estados miembros de la Unión Europea en un proyecto que intenta dinamizar económicamente, mediante el desarrollo y la modernización de infraestructuras de transporte y comunicación cibernética entre los mismos (ver figura³).



Principales proyectos de la Iniciativa Tres Mares

³ MÉNDEZ PÉREZ, Óscar, «La iniciativa de los Tres Mares: configuración y consecuencias geopolíticas mundiales», *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 26 de abril

El concepto de *resiliencia* en la Unión Europea y en la OTAN

Independientemente del interés estratégico que pudiera tener España por aumentar las conexiones terrestres en la zona central de los Pirineos, tanto la OTAN como la Unión Europea tienen interés en que las respectivas naciones estén bien interconectadas para que la capacidad de paso a entre ellas pudiera permitir el flujo fluido de mercancías, materiales y personal, no solamente civil, sino también, y especialmente, militar. La seguridad no es únicamente importante para la alianza atlántica, ya que para la Unión⁴ la seguridad de sus ciudadanos es también una prioridad.

Esto, evidentemente, pasa por aumentar la capacidad de desplazamiento de recursos hacia las áreas que los precisen, ya sea para ejercicios de adiestramiento, como para el caso más exigente en el que un Estado miembro invocara el Artículo V de la alianza o la cláusula de asistencia mutua de la Unión. Sin una adecuada infraestructura que abarque los puntos de embarque, los de desembarque y las vías de comunicación, dicha capacidad se vería seriamente mermada y posiblemente comprometida.

Para mejorar dicha capacidad ambas organizaciones han coincidido en poner en marcha sendas iniciativas que, aunque por separado, coadyuvan la una a la otra, beneficiándose de la sinergia así creada para mejorar la movilidad militar⁵. Dicha mejora ha sido señalada por la OTAN como uno de los pasos clave para alcanzar una disuasión más creíble y por la Unión como una de las iniciativas de la cooperación estructurada permanente, hasta tal punto de que se convertido en uno de los proyectos estrella de cooperación entre las dos organizaciones. Ambos, la OTAN y la UE, tienen interés en ser capaces de mover fuerzas, equipo y abastecimientos con velocidad, rapidez, fluidez y seguridad a través de Europa, lo que a su vez redundaría en un mayor y más fluido flujo de mercancías, con los beneficios económicos que ello conlleva.

de 2021; disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEO48_2021_OSCMEN_Tresmares.pdf.

⁴ Estrategia de la Unión Europea, disponible en: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49750/eu-global-strategy-%E2%80%93-year-1_en; consultado el 9 de enero de 2020.

⁵ *Joint Communication to the European Parliament and the Council: Improving Military Mobility in the European Union*; disponible en: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/35410/joint-communication-european-parliament-and-council-%E2%80%93-improving-military-mobility-european_en; consultado el 10 de enero de 2020.

En este sentido, la UE tiene mucho que decir en los campos que abarcan asuntos legales y regulatorios, mientras que la OTAN puede aportar su capacidad de planeamiento en movimientos y necesidades de defensa, para asegurar una disuasión creíble. Así pues, ambas organizaciones se complementan y benefician de la sinergia creada por la cooperación mutua⁶.

Estas dos iniciativas conjuntas están íntimamente relacionadas con el concepto de *resiliencia*, que en los últimos años está muy en boga tanto en la OTAN como en la Unión Europea, provocado por la multitud de amenazas y desafíos a los que se enfrentan (o se podrían enfrentar) organizaciones y Estados en la actualidad, incluyendo a las sociedades como tales, ya que estas son, de hecho, el objetivo fundamental de algunas de dichas amenazas.

Tanto la OTAN como la Unión Europea (UE) han puesto el foco sobre la problemática que entraña la resiliencia, si bien la primera de manera más tardía. Así, los primeros documentos que tratan sobre resiliencia como tal en la UE se comenzaron a producir en el 2012, aunque los fundamentos de los mismos provienen incluso de 2009⁷. Por su parte, la OTAN ha tardado más en reaccionar, concretamente en julio de 2016, durante la cumbre de Varsovia, donde los jefes de Estado y de gobierno de la alianza emitieron un comunicado en el que se comprometían a «continuar impulsando [...] la resiliencia contra el espectro total de amenazas, incluyendo la amenaza híbrida, desde cualquier dirección. La resiliencia es una base esencial para una disuasión creíble [...]»⁸.

Por su parte, la UE definió la resiliencia *como* «la capacidad de una persona, de un hogar, una comunidad, una nación o una región para hacer frente, gestionar, adaptarse y recuperarse rápidamente de tensiones y *shocks* tales como la violencia, el conflicto, sequías y otros desastres naturales sin comprometer el desarrollo a largo plazo»⁹.

Por lo tanto, reconoce la resiliencia no como un fin en sí mismo, sino como un proceso que asegura el desarrollo y del que, a su

⁶ PONTIJAS CALDERÓN, José Luis; «El concepto de resiliencia en la OTAN y la UE, espacio para la cooperación»; disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEA65-2017_Resiliencia_OTAN_UE_JLPC.pdf.

⁷ Estrategia de la UE para la reducción del riesgo de catástrofes en los países en desarrollo, COM 84, de 23 de febrero de 2009.

⁸ https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133169.htm

⁹ Comunicación de Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, *El planteamiento de la UE sobre la resiliencia: aprender de las crisis alimentarias*, de 3 de octubre de 2012.

vez, se alimenta. Para ello, ha desarrollado toda una documentación (entre otros, el plan de acción para resiliencia 2013-2020) que guía su acción exterior y que fraguó en la promulgación de la Comunicación Conjunta del Parlamento y el Consejo *Un Enfoque Estratégico sobre la Resiliencia en la Acción Exterior de la UE*, de junio de 2017.

Por otro lado, la UE, basándose en el denominado *paradigma de la resiliencia*, afirma que esta se debe preparar con antelación para, llegado el caso de la convulsión o crisis, afrontarla con éxito, recuperando cuanto antes el ritmo de evolución anterior a la disrupción.

Así pues, a pesar de que el enfoque de ambas organizaciones difiere en el fondo y en los objetivos, se puede afirmar sin lugar a dudas que ambos son complementarios, y en los que la seguridad de las comunicaciones terrestres juega un papel fundamental.

En la figura podemos apreciar las tres fases fundamentales que se deberían desarrollar en un proceso de crisis en el que la resi-



liencia entra en funcionamiento. Durante la primera fase se debe preparar a la sociedad para aumentar su resiliencia en el más amplio espectro de campos posible (en el caso que nos ocupa serían las infraestructuras, las comunicaciones, el abastecimiento, la energía, etc.). Una vez que se produce el *shock*, el desarrollo normal se trunca y disminuye drásticamente la evolución del desarrollo. En ese momento es cuando se deben poner en marcha los recursos previstos con anterioridad, para poder hacer frente a la situación, adaptándose al desafío. Es en esta fase donde los corredores alternativos jugarían un papel decisivo, ya que, en

caso de colapsar uno o varios, un mayor número de los mismos proporcionaría mayor flexibilidad estratégica y capacidad de absorción del impacto de la crisis.

Por último, en la tercera fase se debería ir produciendo una recuperación paulatina, tendente a alcanzar cuanto antes los niveles perdidos antes del *shock*. Evidentemente, cuanto mejor y más exhaustiva sea la preparación previa, más rápida y mejor será la recuperación. Así, el concepto de *resiliencia* es bidimensional: por un lado, se trata de aumentar la fortaleza para resistir mejor las tensiones y convulsiones (lo que precisa crear el mayor abanico posible de opciones alternativas) y, por otro lado, también conlleva la capacidad para recuperarse con rapidez (que se favorece también por la mayor flexibilidad que proporcionaría un más amplio abanico de posibilidades).

Todo esto exige una estrategia multidimensional y una amplia perspectiva que, por un lado, reduzca los riesgos y, por otro, facilite una adaptación que impulse cuanto antes la recuperación cuando los riesgos se materialicen en amenazas efectivas. En este sentido, es evidente que el aumento de la resiliencia entraña *per se* una reducción de la vulnerabilidad, algo en lo que coincide netamente con el planteamiento de la OTAN, como veremos más adelante.

Así, la UE también se preocupa, y mucho, de la resiliencia interna de sus Estados miembros. La Comisión está llevando a cabo un trabajo extenso y continuo, en el que trata de identificar los elementos que pudieran estar en riesgo dentro de la Unión (infraestructuras críticas, comunicaciones, instituciones, opinión pública, energía y un largo etcétera). De este modo, la UE presta especial importancia a la prevención (tratando de evitar que la crisis se produzca) y a la preparación (intentando garantizar que se podrá gestionar los efectos del acontecimiento).

De esta manera, hay tres elementos comunes que la UE intenta implementar en los países y regiones consideradas más vulnerables para que estos mejoren y refuercen su resiliencia¹⁰:

- Anticiparse a las posibles crisis mediante la evaluación de riesgos, estableciendo sistemas de alerta precoz y estrechando el vínculo entre la información adquirida y la elaboración y toma de decisiones a nivel nacional y regional.

¹⁰ Comunicación de Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, *El planteamiento de la UE sobre la resiliencia: aprender de las crisis alimentarias*, de 3 de octubre de 2012.

- Prestar especial atención a la prevención y la preparación, abordando las causas profundas de la fragilidad y la vulnerabilidad mediante un exhaustivo análisis de riesgos¹¹.
- Mejorar la respuesta a la crisis, mediante la elaboración de un marco analítico conjunto que, además de detectar las causas profundas, detecte también la incidencia sobre los grupos de población más afectados, evaluando las intervenciones, identificando los ámbitos en los que se maximizaría el impacto, definiendo prioridades estratégicas a corto y largo plazo y divulgando la experiencia adquirida en proyectos exitosos¹².

Estos tres vectores deben materializarse mediante planes de implementación concretos e individualizados para cada caso concreto.

La mayoría de las grandes crisis abarcan varios países, por lo que precisan de iniciativas transfronterizas que refuercen la capacidad de las organizaciones regionales. Esto, además, fomenta la integración regional, que es uno de los objetivos de la acción exterior de la Unión.

A la vista de todo lo dicho, se puede afirmar que la UE tiene una idea bastante clara de lo que significa la resiliencia y de cómo gestionar su puesta en funcionamiento, mejora y refuerzo, donde las infraestructuras de transporte, especialmente las que fomentan la integración regional, reciben especial atención.

El caso particular de la OTAN

A menudo se olvidan los artículos 2 y 3 del Tratado de Washington (abril de 1949), y que en el momento actual revisten especial importancia:

Artículo 2

Las Partes contribuirán a un mejor desarrollo de las relaciones internacionales pacíficas y amistosas reforzando sus instituciones libres, asegurando una mejor comprensión de los principios en los que se basan estas instituciones y promoviendo las condiciones adecuadas que favorezcan la esta-

¹¹ Para ello la UE ha desarrollado InfoRM, la primera herramienta global para medir el riesgo de crisis humanitarias y ayudar a prevenir, mitigar y prepararse para ellas, que es una fuente abierta.

¹² En 2015 la UE lanzó el denominado *Resilience Compendium* con veintinueve ejemplos prácticos sobre resiliencia.

bilidad y el bienestar. Tratarán de eliminar conflictos en sus políticas económicas internacionales y estimularán la colaboración económica entre varias o todas las Partes.

Artículo 3

A fin de lograr más eficazmente la realización de los fines del presente Tratado, las Partes, actuando individual y conjuntamente de manera continua y efectiva mediante la aportación de sus propios medios y prestándose asistencia mutua, mantendrán y acrecentarán su capacidad individual y colectiva de resistir a un ataque armado.

Así, aunque de manera indirecta, algunas de las ideas fundamentales sobre resiliencia ya estaban contempladas en el tratado. Pero no fue hasta la cumbre de Varsovia de julio de 2016 cuando fue adoptado el denominado Compromiso para Impulsar la Resiliencia¹³, en el que los jefes de Estado y de gobierno de la alianza se comprometieron a «continuar impulsando [...] la resiliencia contra todo el espectro de amenazas, incluidas las híbridas, que vengan desde cualquier dirección». Además, en dicho compromiso se afirma que «La resiliencia es una base esencial para una disuasión y defensa creíbles y para el cumplimiento efectivo de las tareas fundamentales de la Alianza».

Así pues, la OTAN considera la resiliencia y la disuasión como las dos caras de la misma moneda. La disuasión abarcaría la dimensión militar, mientras que la resiliencia se focalizaría fundamentalmente sobre la dimensión civil, en cuanto a su papel para facilitar a la militar el cumplimiento de sus tareas fundamentales. En pocas palabras, la OTAN se ha dado cuenta que reducir la vulnerabilidad de las sociedades refuerza la disuasión, reduciendo a su vez la probabilidad de una agresión, por lo que la resiliencia ha pasado a ser considerada una tarea estratégica.

Si bien la OTAN no ha definido específicamente el concepto de *resiliencia*, de manera tácita se entiende como «la habilidad de una comunidad, servicio, área o infraestructura para detectar, prevenir y, si fuera necesario, resistir, gestionar y recuperarse de un desafío disruptivo»¹⁴. Así, la resiliencia no es simplemente un objetivo, es a la vez un proceso y una estrategia a adoptar, porque se debe diseñar para cada caso, evaluando, sosteniendo

¹³ http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133180.htm.

¹⁴ NATO Defense College, «Eisenhower Paper n.º 7», mayo de 2017.

e inyectando recursos dentro del sistema para mantenerlo en funcionamiento.

La resiliencia es, por tanto, una tarea que cada nación de la alianza debe atender con esmero para asegurar su eficiencia militar frente a las nuevas amenazas. Es una obligación individual de cada Estado miembro, como lo es el estar dotado de unas fuerzas militares interoperables.

Pero la alianza también es consciente de que el objetivo fundamental de la guerra híbrida es destruir o impedir el funcionamiento efectivo de las sociedades, para lo cual se precisan nuevos enfoques donde lo militar pierde relevancia, ya que muchos requerimientos críticos son civiles¹⁵. Y este es, precisamente, uno de los talones de Aquiles que preocupa a la OTAN, porque se estima que muchos de dichos recursos no serían capaces de soportar ataques o interrupciones graves.

Ante la enorme panoplia de nuevas amenazas, los organismos estatales tienen un papel muy reducido a la hora de proteger a todos estos recursos civiles que apoyan a los medios militares, lo que ha aumentado la vulnerabilidad ante agresiones y interrupciones, sean estas externas o internas.

En cualquier caso, la OTAN se focaliza fundamentalmente en aquellas capacidades fundamentales que permitirían a un Estado funcionar de manera efectiva en términos generales. Es decir, la alianza trata de salvaguardar las entidades gubernamentales, junto con los servicios esenciales que ayudan a proteger a la población y garantizar el apoyo a las operaciones militares apoyados por recursos civiles fiables. Con este objetivo, siete grandes áreas han sido identificadas como críticas en el denominado Compromiso para impulsar la resiliencia (Commitment to enhance resilience), adoptado en la citada cumbre de Varsovia bajo el nombre de Requerimientos mínimos de la OTAN para la Resiliencia Nacional (NATO Baseline requirements for National Resilience):

- Continuidad del gobierno
- Suministros de energía
- Servicios de comunicaciones civiles
- Abastecimientos de comida y agua

¹⁵ Franklin KRAMER, Hans BINNENDIJK, Dan HAMILTON, «Defend the Arteries of Society», *US News and World Report*, 9 de junio de 2015. <http://www.usnews.com/opinion/blogs/world-report/2015/06/09/russia-ukraine-and-the-rise-of-hybrid-warfare>.

- Capacidad para gestionar grandes movimientos de población
- Capacidad para gestionar gran número de víctimas (heridos y muertos)
- Sistemas de transporte civil

La función de la OTAN es, por tanto, la de coordinador, ayudando a especificar los requerimientos, orientando y coordinando esfuerzos. Pero la implementación es una responsabilidad únicamente nacional que se podría desglosar en seis tareas fundamentales:

- Dedicar recursos humanos (y tiempo) a evaluar las vulnerabilidades nacionales (redes cibernéticas, infraestructura de comunicaciones, infraestructura de suministro energético, etc.).
- Desarrollar una política coherente cuyo objetivo sea el planeamiento y la gestión de la resiliencia de manera coherente y que abarque el más amplio espectro posible de áreas, incluyendo la población, mediante la creación del «espíritu de defensa».
- Modificar la legislación para permitir más flexibilidad de actuación a los gobiernos ante crisis, evitando la separación «blanco-negro» entre guerra y paz.
- Mejorar la habilidad de las empresas civiles para enfrentarse a crisis, pero sin restringir su libertad de acción.
- Revisar y poner al día los documentos de planeamiento, teniendo en cuenta las nuevas amenazas.
- Establecer contacto con otras organizaciones afines para coordinar la acción (evidentemente, el candidato más posible es la Unión Europea).

Así pues, la OTAN tiene un enfoque bastante más pragmático respecto a la resiliencia y menciona precisamente la seguridad de las infraestructuras de comunicaciones como una prioridad. Si bien coincide con la UE en que el objetivo de la misma debe ser la sociedad civil, lo focaliza en que su resiliencia permita al aparato militar llevar a cabo su misión. Dicho de otro modo, al reducir la vulnerabilidad de la sociedad se limita la probabilidad de agresión y, así, se refuerza la disuasión.

Evidentemente, la decisión de permitir el tránsito de material, personal y abastecimientos militares a través de un Estado europeo es una decisión que atañe a la soberanía del Estado involucrado, aún en una situación de emergencia, quien debe tomar la decisión de permitir dicho paso o no. Pero qué duda cabe de que,

una vez tomada la decisión de permitir el paso, el citado tráfico se debe poder realizar de una manera segura, rápida, ordenada y, por lo tanto, efectiva. En este sentido, la Joint Communication on Improving Military Mobility in the European Union afirma que la infraestructura que garantice la accesibilidad a todas las regiones de la Unión Europea debe estar completada en el año 2050. Asimismo, la citada Joint Communication también reconoce que uno de los grandes impedimentos para la efectividad del desplazamiento mencionado (además de las barreras legales y administrativas) son las infraestructuras inadecuadas, que, con la experiencia adquirida a través de ejercicios y maniobras, pueden causar retrasos, disrupciones del tráfico, alzas en los costes económicos e incrementar la vulnerabilidad. Este último aspecto es importante analizarlo con más detalle.

Dado que la península ibérica tiene dos ejes fundamentales de conexión terrestre con el resto del continente a ambos extremos de los Pirineos, hace presumir que la mayor parte del transporte pesado militar que en su momento se pudiera precisar se debería realizar por los mismos, y entre dichos transportes lógicamente irán incluidos los de munición y otros tipos de materias peligrosas que un contingente militar pesado sin duda precisará entre sus abastecimientos logísticos. Las citadas conexiones se convierten así en zonas de paso obligado donde se concentrarían dichos materiales, precisamente, en dos zonas geográficas densamente pobladas, Cataluña y vascongadas. Debido a que ambos pasos ya resultan saturados durante períodos sustanciales del año, esto hace que la vulnerabilidad de la población a caballo de dichas vías de comunicación aumente sustancialmente. Esto es especialmente cierto si pensamos que al ser dos únicos pasos la obligatoriedad de utilización de los mismos facilitaría su potencial disrupción por parte de cualquier actor (estatal o no) interesado en ello.

Los puntos de paso obligado y las nuevas amenazas

Tal y como acabamos de ver, tanto la OTAN como la Unión Europea consideran entre sus objetivos de resiliencia a las infraestructuras de transporte, lo que viene al caso que estamos estudiando, ya que es precisamente la vulnerabilidad de los dos grandes pasos a ambos lados de los Pirineos lo que los convierte en potencial objetivo de actores (estatales o no) interesados en causar su disrupción y/o colapso. Es evidente que dicha disrupción o colapso afectaría gravemente los intereses económicos de

España (también de Portugal, cuyo tráfico de mercancías terrestres discurre asimismo por dichos corredores), afectando a su vez a la capacidad de movilidad militar desde y hacia la península ibérica. Dicho de otro modo, en caso de una crisis en la que se requiriese que numerosos recursos militares y civiles fueran enviados hacia Europa desde la península ibérica o debieran ser recibidos desde el continente, los corredores de Irún y La Junquera podrían convertirse en auténticos talones de Aquiles de relativa fácil interceptación.

Dicha interceptación podría producirse por un amplio espectro de nuevas amenazas, tales como el terrorismo (individuos empoderados o grupos organizados), las ciberamenazas (igualmente por individuos o grupos amparados por terceros países o financiados por corporaciones con aviesas intenciones económicas y de muy alta probabilidad de impunidad por la dificultad de identificación), organizaciones civiles impulsadas por ideologías radicales maquilladas de movimientos no-violentos para hacer avanzar objetivos políticos particularistas y desastres naturales o provocados por accidentes, por citar los más evidentes.

A las citadas nuevas amenazas cabría sumar la que supondría una más clásica de corte militar (impensable hoy en día, pero no descartable en el largo plazo), sujeta a ataques con municiones de alta precisión desde plataformas marítimas discretas, o incluso desde instalaciones de tierra lejanas, si llegara el caso de una crisis con una potencia (o coalición de potencias) con dichas capacidades. La cantidad de municiones de alta precisión y de largo alcance que se pueden utilizar hoy en día desde plataformas terrestres, navales, aéreas e incluso desde el espacio exterior (a las que habría que sumar los ataques cibernéticos), cuyas capacidades mejoran constantemente, impulsadas por los avances exponenciales de la tecnología, resultarían en un abanico de posibilidades muy amplio y de espectro multidimensional.

Aun suponiendo que la actuación a través del paradigma de resiliencia fuera diseñada de tal manera que garantizase una rápida recuperación (tal y como intentan el Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad mediante el Sistema de Protección de las Infraestructuras Críticas y los planes de protección específicos de las infraestructuras), la sola posibilidad de que la agresión se pudiera volver a reproducir afectaría de manera muy negativa al normal funcionamiento de los citados corredores terrestres.

Conclusiones

La vulnerabilidad física y económica que supone la obligatoriedad de que la inmensa mayoría de las mercancías terrestres a través de los Pirineos deban pasar por dos únicos grandes corredores se convierte en una cuestión de carácter estratégico dada su máxima importancia.

La citada vulnerabilidad se acrecienta a la luz del aumento de las potenciales nuevas amenazas, mientras permanece la más clásica militar, si bien esta última resulta descartable en el corto y medio plazo.

Dicha importancia estratégica se realza aún más si pensamos en la necesidad de aumentar la resiliencia del sistema de comunicaciones transpirenaico, íntimamente relacionado con la iniciativa de movilidad militar, joya de la corona de la cooperación entre la OTAN y la Unión Europea.

Así, desde el punto de vista de la seguridad estratégica, parece evidente que se hace necesaria, casi se podría afirmar que imprescindible, la diversificación de las posibilidades de transporte terrestre que diversifique el tráfico por los corredores de paso obligado a través de los Pirineos.

