

TRANSPORTE ESTRATÉGICO EN LA OTAN: OPCIONES DE FUTURO

Ángel Gómez de Ágreda
Teniente coronel del Ejército del Aire

The Military Committee considers that assured access for strategic lift comprises two factors, both of which must be satisfied. These are first, the required capability and, secondly, the required availability of that capability to meet the deployment requirements. The Military Committee further considers that assured access can be achieved by firm national commitments, multinational solutions, contractual arrangements, ownership of the respective capability or any combination of these.

La Cumbre de Praga consagró lo que ya venía siendo una tendencia en reuniones anteriores. La capacidad de proyección de fuerzas es uno de los ámbitos en los que la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) –y no digamos su pilar europeo– tienen graves carencias y que más necesario está siendo y va a ser en los próximos años. Las misiones que se desarrollan últimamente y que, previsiblemente, van a marcar la actividad de la alianza en los próximos años, implican despliegues de fuerzas fuera del territorio de los países miembros y, en ocasiones, a considerables distancias.

Dentro de la capacidad de proyección, los medios de transporte estratégico son lo que mayor demanda van a tener y aquellos en los que la Alianza, volcada hasta no hace muchos años en misiones artículo 5, tiene mayores carencias. Más concretamente, los medios aéreos que proporcionan capacidades de despliegue estratégico son aquellos a los que es necesario prestar mayor atención por las distancias a las que se desarrollan muchas de las misiones y la premura de tiempo para que los despliegues sean también efectivos.

El desarrollo de los conceptos de Fuerzas Conjuntas Combinadas (CJTF) y Fuerza de Respuesta OTAN (NRF) afirma el carácter expedicionario de las fuerzas y complementaría la necesidad de su despliegue fuera del territorio de los Estados miembros. Paralelamente, la Unión Europea crea los *battlegroups* con características equivalentes.

Sin embargo, a los conceptos doctrinales y organizativos no les acompañan unas capacidades de despliegue que los hagan creíbles. Las fuerzas a desplegar no son, en muchos casos, aeromóviles con los medios orgánicos de la Alianza y la entidad de la flota de transporte –tanto naval como aérea– dista mucho de permitir el traslado de los medios necesarios por parte de cada país.

De este modo, van naciendo en los últimos años una serie de iniciativas tendentes a suplir las carencias señaladas tanto a corto plazo como con vistas a un futuro más alejado. El principal problema reside en la escasez global de medios dentro de las Fuerzas Armadas de todos los países, para mover los volúmenes que se requieren en las modernas operaciones a las distancias a que se desarrollan las mismas y en un plazo aceptable. El aprovechamiento conjunto de los medios y de las posibles sinergias están en la base de todas las iniciativas propuestas.

Surge así la Solución Interina para el Transporte Aéreo Estratégico, SALIS (*Strategic Air-Lift Interin Solution*) que establece un marco para la utilización de grandes aviones de transporte de la antigua Unión Soviética por parte de los signatarios del acuerdo. Paralelamente, el SAC (*Strategic Airlift Capability*) utiliza aviones C-17 fabricados por Boeing para cubrir las necesidades de despliegue estratégico de sus miembros. En ambos casos, el *pool* de fuerzas y el reparto de los gastos son también los principios rectores.

Con la mayor de las urgencias, la Unión Europea pone en marcha el Programa A-400M (1) para dotar a algunos de sus miembros de un avión de fabricación propia y con las capacidades que considera que necesita. Sin embargo, los plazos establecidos por esa urgencia se demuestran demasiado ambiciosos y van a hacer necesario hacer uso de alguna de las otras iniciativas para cubrir el plazo de tiempo hasta la entrada en servicio del avión de Airbus.

No se quedan ahí las iniciativas de la Alianza. La doctrina OTAN y la nacional española subrayan la necesidad de establecer el control de los medios de transporte estratégico al más alto nivel para hacer el uso más eficiente de los mismos. Aparecen así la EATF (*European Air Transport Fleet*) y el MCCE (*Movement Coordination Centre, Europe*) que pretenden ayudar a gestionar de forma combinada los escasos medios disponibles. En este sentido, el EATC (*European Air Transport Command*) pretende ir más allá y se postula como futuro mando europeo de los medios de transporte aéreo de los países.

España llega a esta coyuntura con una gran cantidad de condicionantes. La flota de CASA-212 *Aviocar* sobre la que se había depositado una carga importante de misiones de muy variados tipos está a punto de desaparecer en la mayor parte de las unidades. La flota de C-130 *Hércules*, que llevaba el grueso del transporte aéreo español fuera de nuestras fronteras, ha ampliado su vida operativa hasta el máximo, pero tiene poco margen para más. La de CASA-235 está siendo remodelada para, aprovechando la versatilidad de la plataforma, reconvertirla para misiones distintas de las de transporte y la de CASA-295 se haya empeñada en misiones de transporte intra teatro en distintas misiones internacionales aprovechando sus innegables capacidades tácticas.

Por otro lado, existen condicionantes políticos e industriales que no podemos ignorar si queremos llegar a conclusiones válidas. La necesidad de asegurarse unos medios suficientes para atender a la amenaza no compartida, los compromisos extra operacionales

(1) En: <http://www.airbusmilitary.com>

y el grado de participación de la industria nacional en el conglomerado industrial de EADS son los más importantes.

Problemática del movimiento y transporte

Medios disponibles

La reconversión que ha acometido la Alianza desde que empezó a implicarse en misiones «no-artículo 5» ha buscado siempre convertir unas fuerzas de defensa del territorio de los países miembros en unas fuerzas proyectables y capaces de defender los intereses de esos mismos países lejos de sus fronteras, o de implementar los mandatos de organizaciones internacionales como Naciones Unidas.

Sin embargo, ninguna de las naciones miembro ha acompañado con hechos a corto plazo sus muy loables intenciones. Tan sólo el Reino Unido inició un *leasing* de cinco aparatos C-17 que, posteriormente, amplió a uno más y terminó por adquirir de forma permanente. Recientemente, la Real Fuerza Aérea ha adquirido un avión más y está en negociaciones para ampliar su flota a 12 aparatos y abandonar el Programa del A-400M o vender su participación en el mismo. La vocación expedicionaria que siempre ha caracterizado a las Fuerzas Armadas británicas y su muy alta participación en misiones en el extranjero en la actualidad les convierten en una referencia que no se debe perder de vista.

Las Fuerzas Armadas del resto de los países mantienen unas capacidades orgánicas de transporte estratégico, tanto navales como aéreas, muy alejadas de sus necesidades reales en el contexto estratégico actual. Estados Unidos ha visto incluso reducida su flota de transporte aéreo según se han ido dando de baja los C-141 y según va envejeciendo la de C-5. Francia y Alemania se encuentran en unas circunstancias muy similares a España en cuanto a la antigüedad de su flota de C-130 y C-160 y a Italia no le resulta suficiente la adquisición de los C-130J que ha efectuado últimamente.

Los medios navales disponibles son igualmente insuficientes y están, además, en franco retroceso numérico. Ya en la guerra de las Malvinas se pudo extraer como enseñanza la absoluta necesidad de utilizar los medios de transporte naval civiles para complementar la capacidad orgánica de la Royal Navy. Tanto el concepto doctrinal como la necesidad de establecer un catálogo de medios disponibles y de instruir al personal de las Fuerzas Armadas en sus capacidades sigue siendo una máxima válida y, desgraciadamente, ignorada en muy buena medida.

La apuesta por incrementar la capacidad de los medios navales hay que buscarla en las potencias asiáticas y su necesidad de asegurar los flujos de recursos energéticos por vía marítima. En España, la aparición del buque *Juan Carlos I* puede suponer una enorme diferencia en cuanto a la capacidad de proyección de nuestras fuerzas en función de la utilización que se haga de él en un futuro. La Armada española pretende que su papel principal sea, en principio, de plataforma anfibia para proyectar el poder naval sobre tierra y no contempla su utilización en labores logísticas.

Medios utilizables

Aquí aparece el carácter multifuncional que, en general, tienen los medios con capacidad de transporte estratégico y que supone que su uso para labores logísticas no sea siempre el prioritario al entrar en conflicto con sus aplicaciones tácticas u operacionales. Incluso cuando el papel que desempeñan los medios es logístico, deberá competir en muchos casos con las necesidades de los mismos para transporte intrateatro, para evacuaciones sanitarias, reabastecimiento en vuelo y otras funciones logísticas de carácter no estratégico.

Se obtiene aquí una primera indicación de la necesidad de que exista una sola autoridad que establezca el nivel de esfuerzo de cada uno de los medios de transporte para cada misión, incluida la instrucción, que pueda desarrollar. Esta priorización debe realizarse desde muy cerca del comandante estratégico para que la visión que se tenga sea lo más global posible y se pueda discernir qué es lo más importante en cada momento.

Vemos, por lo tanto, que los medios de transporte estratégico aéreos y navales son insuficientes de por sí y que, además, deben apoyar a la fuerza en un elevado número de misiones ajenas a la logística estratégica.

Necesidades

Las necesidades que se presentan a las Fuerzas Armadas de la Alianza no vienen, sin embargo, sólo de un factor cuantitativo por lo que se refiere al número total de plataformas de transporte sino que afecta, sobre todo, a la capacidad individual de cada una de estas plataformas que la conviertan en eficientes y no sólo en capaces de llevar a cabo el transporte. Esta afirmación es válida para ambos modos de transporte si bien en el aéreo se torna crítica e implica la necesidad de obtención de aviones de un tamaño mínimo para cumplir la misión.

La consideración de estratégico del C-130 es un hecho que, más que resultar cierto, ilustra la escasez de medios reales de transporte interteatro en la Alianza y, mucho más, en su pilar europeo. Ni el tamaño, ni la capacidad de carga, ni siquiera la velocidad o autonomía del *Hércules* están ya a la altura de esta consideración cuando los escenarios están tan alejados como Afganistán. La prueba más evidente es que el A-400M, cuya capacidad viene a doblar la del C-130 en casi todas las facetas, está considerado como sus sustituto y no como una plataforma complementaria con características superiores.

De la afirmación anterior se deriva el carácter con el que nace el proyecto europeo. El avión de la empresa EADS aporta una excelente capacidad en el segmento más bajo del transporte estratégico y en el del movimiento táctico y operacional. Sin embargo, está lejos de suponer la solución para el transporte aéreo de cargas y vehículos denominados *oversized* que, por su volumen o peso, quedan fuera de las capacidades de la plataforma europea.

Podemos establecer, por lo tanto, que las necesidades de medios de transporte no sólo se derivan del escaso número de plataformas disponibles sino de la capacidad propia de

cada una de ellas. Necesitamos una flota que aporte barcos y aviones con capacidades escalonadas que permitan la utilización más eficiente de las mismas en función de los requerimientos de cada misión.

Esta flota diversificada es tremendamente costosa y excede a la capacidad de adquisición y de operación de la mayor parte de los Estados miembros de la Alianza de forma separada. Se impone, en consecuencia, la gestión y explotación de los medios de forma conjunta y multinacional.

La determinación concreta de los medios necesarios para la Alianza, la Unión Europea o cada uno de los Estados miembro no es directamente extrapolable de los planes en vigor. La composición más o menos variable tanto de la NRF como de los *battlegroups* y los muy distintos escenarios en que pueden desplegar, determinan capacidades muy diferentes en cada caso. Podemos, no obstante, extrapolar valores desde ejemplos concretos de misiones que se están ejecutando en estos mismos días. El repliegue de las fuerzas que han participado en la operación de EUFOR en el Chad ilustra muy bien las capacidades requeridas. El hecho de que medios muy caros sean cedidos o abandonados sobre el terreno da una idea del alto coste de su repatriación.

Soluciones

Se ha hecho referencia anteriormente a la necesidad de que la utilización de los medios sea conjunta y multinacional. Con ello se consigue abaratar los elevados costes de adquisición, sostenimiento y operación de estos medios y permite, al mismo tiempo, utilizar la plataforma más adecuada a cada necesidad.

Dentro de esta filosofía, han surgido en los últimos años diversos organismos cuyo propósito es proporcionar los mecanismos necesarios para asegurar a sus miembros el acceso en cantidad y en tiempo a los medios propios, aliados o procedentes de fuentes externas que aporten las capacidades requeridas para sus despliegues. De hecho, si bien tímidamente, Europa parece caminar más allá del uso compartido de su flota de aviones de transporte hacia el establecimiento de un mando único de transporte aéreo.

Acuerdo SALIS (2)

El 4 de julio de 2004, el presidente del Grupo de Trabajo para el Compromiso de Capacidades de Praga remitió a los países miembros el Memorándum de Entendimiento (MoU) de creación de la SALIS. El acuerdo, abierto a los países OTAN, Asociación para la Paz (PfP) y Unión Europea, busca solucionar las deficiencias detectadas en materia de transporte estratégico aéreo por parte de los países signatarios.

El Acuerdo SALIS nace de las conclusiones alcanzadas en las cumbres de Praga y Helsinki y tiene en cuenta, entre otros, los Acuerdos «Berlín Plus» de utilización compartida de medios entre la OTAN y la Unión Europea.

(2) En: <http://www.mod.gov.sk/data/files/798.pdf?PHPSESSID=b394708ce695fcbafb15b4bf63bbe63b>

Básicamente, el Acuerdo contempla la utilización de medios de transporte estratégico procedentes de dos compañías ajenas a la Alianza, una rusa y otra ucraniana, dotadas de aeronaves del tipo *Antonov-124-100*. Se establece un contrato en el que se determina una base de 2.000 horas de vuelo anuales disponibles inicialmente con posibilidad de ampliación posterior.

Las compañías se comprometen a mantener permanentemente dos aviones a disposición de los firmantes con otros dos accesibles con un preaviso de seis días y dos más con nueve días. Se definen también los precios para cada uno de los tramos por hora de vuelo y tipo de aeronave.

La base de operación del Acuerdo SALIS será el aeropuerto alemán de Leipzig y la contratación se llevará a cabo a través de la Agencia de Mantenimiento y Abastecimiento (NAMSA) de la OTAN, en línea con la idea de que se trata de una iniciativa colectiva de la Alianza. Esta circunstancia, sin embargo, decidió a España a no participar directamente en la iniciativa SALIS.

No obstante lo anterior, nuestra Fuerzas Armadas han venido haciendo uso de las horas de vuelo generadas por este Acuerdo a través de intercambios dentro del Programa ATARES (*Air Transport Air-to-Air Refueling and their Exchanges of Services*) en el que algunos países ofrecen parte de su cuota. De hecho, incluso Estados Unidos ha hecho uso, con ocasión de grandes despliegues, de los medios aéreos de SALIS. España mantiene una línea más o menos regular de Il-76 para sostener el esfuerzo que realiza en su misión en Afganistán.

Y es que, independientemente de la capacidad genérica de transporte aéreo que posean las naciones, la disponibilidad global de medios aéreos cuya bodega sea capaz de alojar vehículos con grandes volúmenes es muy limitada a nivel mundial.

La introducción del *Airbus A-400M* apenas si varía esta ecuación ya que su sección no permite embarcar todo tipo de vehículos. Por mucho que sea un paso adelante, es un paso insuficiente en muchos casos.

Debemos pensar, por lo tanto, que la «interinidad» de la «solución» SALIS está en entredicho si se trata de desplazar volúmenes grandes por vía aérea. Si bien la introducción del avión europeo limitará el número de ocasiones en que será imprescindible recurrir a la externalización del transporte estratégico, las capacidades únicas de los aviones ex soviéticos –o de algunos americanos– seguirán haciéndolos necesarios en el futuro en tanto no se desarrolle un avión propio con capacidad de alojar en su interior todos los medios o se reduzca el tamaño de los mismos.

Consideraciones ajenas a lo operativo no hacen factible, de momento, la participación directa de España, como se ha visto, en este Programa. No obstante, la necesidad de hacer uso de los medios que proporciona es incuestionable. Despliegues de una mayor entidad a la que hasta el momento hemos alcanzado supondrán una mayor necesidad aún de estos medios.

La misión a la que se ha comprometido España a partir del pasado mes de octubre en Kabul y un posible despliegue de aviones F-18 en Afganistán harían aún más difícil de

sostener el esfuerzo salvo que, finalmente, pueda utilizarse la iniciativa alemana que prevé el uso del ferrocarril a través de Rusia.

Hoy podemos prever que SALIS nos será una iniciativa limitada en el tiempo a unos pocos años salvo circunstancias imprevistas. Si bien no son la única solución, sus aviones son una parte muy significativa de la muy reducida flota con medios realmente estratégicos disponibles a nivel mundial. La simple falta de disponibilidad –sobre todo en los momentos de crisis– de aviones con estas capacidades nos debe hacer mantener abierta la puerta a su utilización.

EI SAC (3)

Con posterioridad a la reunión de ministros de Defensa de junio de 2.007, España y Francia, tras obtener determinadas garantías, consintieron finalmente en la constitución de la Agencia NAMA para la adquisición (nominalmente propiedad de la OTAN) y explotación de aviones C-17 fabricados por Boeing. La Agencia sólo se establecerá una vez que las naciones participantes 13 OTAN y 2 PfP (Finlandia y Suecia) firmen el correspondiente MoU vinculante, lo que hasta la fecha (mayo de 2008) sólo han formalizado Hungría y Bulgaria.

Las negociaciones entre los participantes han encontrado dificultades, principalmente, porque los costes reales definitivos serían muy superiores a los inicialmente estimados. En este tiempo, Dinamarca y Eslovaquia se han retirado de la iniciativa y se ha determinado que serán tres los aviones adquiridos (uno de los cuales será aportado directamente por Estados Unidos), además de que la Agencia NAMA y la base operativa de los aviones se ubicarán en Pápa (Hungría).

España no participa en esta iniciativa basándose en su pertenencia al consorcio fabricante del A-400M. No obstante, la posición de nuestro país se adoptó asumiendo unos plazos que Airbus va a estar muy lejos de cumplir y las consideraciones industriales que, en su día, tuvieron un peso importante en la adopción de una postura nacional se han visto alteradas con los últimos cambios en la estructura de EADS. La renuncia durante otros ocho o diez años a una capacidad que cada día está en mayor demanda para nuestros despliegues es algo que merece reconsiderarse.

En cualquier caso, con independencia incluso de las necesidades a corto plazo de nuestras Fuerzas Armadas, las capacidades que proporciona el C-17 exceden en bastante al A-400M y abarcan aspectos que no cubre el avión europeo.

A este respecto, cabe destacar la iniciativa paralela que ha adoptado el Reino Unido y que tanta polémica ha despertado últimamente a causa del sobreprecio pagado al cambiar de opinión sobre la adquisición de los aviones. Los británicos optaron por un *leasing* de cuatro C-17 directamente de Boeing que posteriormente han ido ampliando y, finalmente, adquiriendo. De este modo, los ingleses son el único país europeo con una verdadera capacidad de transporte estratégico autónomo.

(3) En: <http://www.nato.int/issues/strategic-lift-air-sac/index.html>

De hecho, los retrasos en el A-400M han hecho que el Ministerio de Defensa británico se plantee adquirir más C-17 o C-130J e incluso salir del Programa A-400M o bien reducir significativamente su participación. Si bien contractualmente esto es inviable, es posible que el Reino Unido se decante por competir con la casa fabricante en la venta de sus propios aviones como ya hizo previamente con el *Eurofighter*.

Dejando a un lado los problemas contractuales del Reino Unido en este caso, la opción de diversificar la flota propia a imitación del modelo británico y adquirir una cierta capacidad de transporte basado en C-17 aún a costa de reducir el número final de A-400M debería ser tenida en cuenta. De este modo se adelanta la fecha de adquisición de aviones estratégicos y se amplía el espectro de cargas que pueden transportarse reduciendo nuestra exposición a dependencia externa.

Dos alternativas se presentan en este campo. Podemos adquirir nuestros propios C-17 a imagen de los ingleses o bien hacer uso del SAC para tener acceso a sus recursos. La inacción nos llevará a depender de seguir contratando *ad hoc* las capacidades que sabemos que necesitamos con el sobrecoste que lleva asociado.

Airbus Military

A-400M

Las características del A-400M suponen un enorme paso adelante desde el C-130 al que está llamado a sustituir. Especialmente si, como en el caso de España, sustituye a *Hércules* de generaciones anteriores. El paquete de capacidades que aporta a las Fuerzas Armadas que lo adquieren incrementa muy significativamente las actualmente disponibles. Sin embargo, su denominación oficial y su objeto siguen siendo el transporte táctico y no el transporte logístico. Para eso ha sido concebido y diseñado. El hecho de que se denomine sustituto del C-130 y C-160 lo demuestra más allá del mero estudio de sus capacidades.

El A-400M nace con vocación de sustituir al avión más significativo en el transporte táctico de las últimas décadas. Eso, sin duda, supone un mundo de posibilidades para la industria y los países que lo fabrican que van más allá de su mero valor como plataforma militar. Incluso se puede afirmar que el número de aviones a adquirir por cada uno de los socios participantes en los consorcios desarrolladores de célula y motor viene condicionado por factores industriales más que operativos.

Sin embargo, no se ha pretendido nunca que el avión dispusiese del conjunto completo de capacidades que las Fuerzas Armadas requieren. Sería un error por nuestra parte asumir que nuestras necesidades están cubiertas con este aparato y limitar nuestras ambiciones a sus posibilidades. Igualmente, sería contraproducente no aprovechar los posibles excedentes de algunas capacidades que pueda generar el número de plataformas adquirido para apoyar a nuestros aliados y obtener, a cambio, capacidades de las que seamos deficitarios.

El cambio más significativo que va a introducir el A-400M va a ser el organizativo en el seno de los países de la Unión Europea y de la Alianza Atlántica. La creación de estruc-

turas diseñadas para aprovechar las sinergias que surgen de la interoperabilidad de sistemas y la posibilidad de incrementarlas supondrá, a corto plazo, un cambio radical en la forma de operar de los países europeos. Nuestra pronta integración en dichas estructuras, nuestra participación activa y nuestra contribución en el diseño de las mismas, puede beneficiar enormemente a España. Las posibilidades que se abren a la industria nacional en cuanto al sostenimiento de sistemas propios y los de aquellos países con más afinidad que puedan adquirir el avión son igualmente interesantes.

El mayor peligro que corremos es el de abordar la llegada del A-400M de forma mezquina, con una visión local o entendido como mero apoyo a nuestras fuerzas. Junto con el *Eurofighter*, el A-400M supone una oportunidad única para construir un espacio común en el que participan Fuerzas Armadas e industria de distintos países europeos favoreciendo los intereses mutuos. El avión de Airbus, igual que el de EADS, va a suponer un cambio de mentalidad en las Fuerzas Armadas que va mucho más allá que el de adaptarse a nuevas tecnologías y capacidades tácticas.

MRTT (Multi Role Tanker Transport) (4)

La compañía Airbus ofrece también una solución muy interesante basada en sus plataformas A-310 y A-330 y que permite combinar un avión de carga con un avión cisterna con amplias capacidades en ambos sentidos. Sin embargo, si bien el concepto es atractivo por sí mismo, hay que tener en cuenta que este avión es adecuado para el transporte de personal y el reabastecimiento en vuelo pero que de ningún modo puede llegar a sustituir a una flota de aviones de carga por portalón trasero.

Las Fuerzas Armadas españolas están considerando la adquisición de varios de estos aparatos con carácter inmediato para sustituir las capacidades del B-707 y complementar a los A-319. Si bien la capacidad de carga de los aviones es elevada, los requerimientos de apoyo para su servicio en tierra y el tipo de plataformas que puede acomodar restringen mucho su flexibilidad. Por otro lado, la misma plataforma, muy apta para misiones civiles, no está preparada para operar en campos tácticos y necesitaría importantes modificaciones para incorporarle equipos que la hicieran compatible con un ambiente no permisivo. Finalmente, a pesar de que en la actualidad sus capacidades como cisterna pudieran complementar muy convenientemente las capacidades de la Alianza, la llegada de la numerosa flota de A-400M –que también puede ofrecer esta capacidad– hará que la necesidad de estos aviones esté cubierta para la mayoría de los países (suponiendo que se mantienen las cantidades a adquirir por cada uno de ellos). Igualmente, desde el punto de vista del sostenimiento, es más rentable mantener modelos similares que diversificar la flota.

La EATF

La EATF supone un serio intento de utilización conjunta de los medios de transporte aéreo disponibles en Europa. Nace como consecuencia de la adquisición de los aviones A-400M, si bien, en la mayor parte de los casos, no se limita a la gestión de la

(4) En: <http://www.airforce-technology.com/projects/mrtt>

flota de los aviones de Airbus. España, sin embargo, ha expresado su postura contraria a compartir las horas de vuelo generadas por otros modelos de aviones de transporte alegando lo reducido de nuestra flota (cuando, precisamente, parece un argumento a favor de hacerlo). Nuestra participación, en la actualidad en calidad de observadores, se hará efectiva, como muy tarde, a la entrada en servicio de los A-400M. En cualquier caso, la integración de las estructuras puede quedar también formalizada en un plazo muy breve.

La EATF incluye dentro de sí al EATC como su estructura de mando. Más que concebirse como una «flota», debe entenderse como el marco de referencia comprensivo de todas las actividades que llevarán, en su momento, a la creación de una única entidad europea de transporte aéreo. En realidad, se trata de un *Framework* que puede abrir caminos más ambiciosos en muchos otros ámbitos y que abarcaría otros aspectos como el sostenimiento de los medios y la instrucción del personal. Todo ello basado en la interoperabilidad de los medios y teniendo como fondo el caso concreto del A-400M.

El EATC

A pesar de la similitud de siglas, el EATC tiene poco que ver en su génesis con la EATF. Donde ésta adolecía de ambición, aquél rebosa de ella. El EATC nace con vocación de cubrir unos objetivos extrínsecos como son: la unificación de los Mandos de Transporte de las naciones miembros hasta el punto de sustituirlos en muchos casos, la centralización –no sólo del uso sino de la gestión integral– de las flotas de transporte aéreo de los signatarios y el aprovechamiento de las sinergias que, en muchos aspectos, presenta esta opción en cuanto al mismo sostenimiento de las flotas, la formación y adiestramiento de sus tripulaciones y la unificación de doctrinas.

Pero también presenta ventajas en cuanto a factores intrínsecos que cada nación y organización puede explotar en su beneficio. La preservación del control de los medios aéreos en manos de las Fuerzas Aéreas en un momento en que se tiende a la centralización de los medios de transporte multimodal es una de ellas. Alemania, por ejemplo, ha utilizado el EATC como medio para evitar que su Mando de Transporte Aéreo fuera engullido dentro de una estructura nacional conjunta.

Todo lo cual no va, en absoluto, en detrimento de la integración y «conjunción». Igual que los países, las organizaciones también pueden beneficiarse de un ente que aglutine los modos y los medios aéreos y que actúe como interlocutor único dentro de un mando de transporte multimodal superior. En la búsqueda de la eficiencia, conviene no olvidar que la utilización conjunta debe basarse en unos conocimientos específicos para que el mando obtenga de cada uno el máximo rendimiento.

El EATC está en pleno proceso de definición. España ya ha apuntado que va a participar. De la rotundidad y el grado de implicación con que se haga dependerá nuestra capacidad para influir en su diseño y, por lo tanto, la utilidad que este organismo acabe teniendo para nuestro país. Nuestra orgánica al respecto es, por ser optimistas, raquítica, por lo que sería muy deseable aprovechar nuestra integración en el EATC para darle la robustez que los tiempos requieren.

El MCCE

Así como EATF y EATC pueden representar el futuro del Transporte Aéreo Europeo, el MCCE representa el presente. Resultado de la fusión, el 1 de julio de 2.007, del EAC (*European Airlift Centre*) y el SCC (*Sealift Coordination Centre*). El MCCE es un centro conjunto con proyección multimodal basada en un acuerdo técnico entre los países participantes. En síntesis, es un órgano de gestión que pretende armonizar las necesidades de transporte de sus miembros con sus capacidades. Desde Eindhoven (Holanda), coordina los movimientos de los medios de sus países miembros para maximizar su eficiencia.

El MCCE está en un capítulo aparte respecto a otras organizaciones porque hace uso de ellas más que competir en grado de igualdad. En principio, pretende dar solución a los problemas planteados haciendo uso del Acuerdo ATARES. Si esto no es posible o adecuado, acude al Acuerdo ACSA, que permite el uso por países OTAN de medios de Estados Unidos, a las horas de SALIS cedidas por los países miembro de ATARES o a las horas de SAC. De forma más o menos automática, todos los países introducen en una base de datos común, a través del Sistema Informático EPACS, sus disponibilidades en aviones completos o en espacio en los mismos para que puedan ser utilizadas por otros miembros. Finalmente, son los operadores del Sistema desde el MCCE los que cuadran peticiones y ofertas del modo más rentable posible.

Ajeno a las estructuras tanto de la OTAN como de la Unión Europea, el MCCE está en permanente contacto con los MCC (*Movement Coordination Center*) de ambas Organizaciones, descargándolas del trabajo de coordinación puramente logístico para que puedan centrarse en el operacional y a la priorización de los movimientos. También está en permanente contacto con los mandos de transporte de cada una de las naciones y podría actuar como órgano asesor de los mismos en cuanto a la obtención de medios de transporte.

El Acuerdo ATARES (5)

El Grupo Aéreo Europeo (EAG) (6) estableció en febrero de 2001 entre sus miembros un acuerdo técnico que permite el intercambio de servicios entre los mismos sin compensaciones económicas de modo que se puedan utilizar las capacidades remanentes y se incremente la eficiencia del uso de los servicios de las Fuerzas Aéreas. En este momento, el Acuerdo ATARES se limita a los aspectos contemplados de forma explícita en su nombre: el intercambio de horas de vuelo y espacio disponibles de carga y el reabastecimiento en vuelo.

El Acuerdo sirve de base fundamental para que el MCCE facilite el intercambio de horas de vuelo y espacio en bodega entre sus miembros. Aplicando la tabla de compensaciones de horas establecida por los países, se calculan las contrapartidas que cada país considera equivalentes a cada hora de vuelo de sus plataformas. No en todos los casos la misma plataforma equivale a un mismo número de horas tipo (para las que se toma la

(5) En: http://www.euroairgroup.org/act_atares.htm

(6) En: <http://www.euroairgroup.org>

hora de C-130 como unidad de medida). Para un país como España, el uso inteligente de sus medios puede darle acceso sin coste económico a aviones de SALIS o de SAC ofertados por naciones que participan en dichos Programas.

Organizaciones internacionales

El cambio más significativo en cuanto a la orgánica de nuestras Fuerzas Armadas puede venir de la incorporación de España al EATC. Una correcta integración en la estructura de este Mando Europeo podría suponer una verdadera revolución en las Fuerzas Armadas de media Europa. Entiendo por una correcta integración, aquella que permita a los países miembros sustituir sus mandos de transporte nacionales y transferir a sus oficiales destinados en el EATC la priorización de las misiones con los medios de una EATF, en la que se integren la mayor parte de los medios aéreos de transporte de los socios.

El EATC debería formar parte, para eso, de un organismo superior multimodal que permitiera asignar cualquier tipo de medio de transporte en función de la rentabilidad del mismo y de las consideraciones operativas procedentes de los mandos de combate o de los mandos de operaciones de cada nación. La asignación de los medios se haría sin tener en cuenta la procedencia de los mismos, pero asignando compensaciones de modo similar a las que establece el Acuerdo ATARES. En una situación ideal, la interoperabilidad de los medios en un futuro permitiría una instrucción única para cada uno de los modelos de avión y, obviamente, el uso de doctrinas y procedimientos iguales en todos los casos. Para esto último podría tomarse como base el concepto de la DMAW (*Deployable Multinational Air Wing*) del EAG cuya misión:

«... is ... establishing a methodology, procederes, processes and legal and financial frameworks for air forces to operate effectively and efficiently at the tactical level.»

No tiene mucho sentido enumerar aquí los medios que las naciones han asignado a día de hoy a la EATF ya que, probablemente, éstos habrán variado cuando este artículo se publique. Las reservas que algunos países, incluida España, han tomado a la hora de ofertar parte de sus flotas debería ir desapareciendo gradualmente ahora que la mayor parte de los mismos han mostrado su intención de integrarse en el EATC. De hecho, para un correcto aprovechamiento de todos los medios, habría que transferir incluso aquellos que pudieran utilizarse eventualmente como transportes aunque tengan otra misión como rol principal.

La logística no se acaba en la organización de sus estructuras de mando y en sus medios orgánicos. Sentadas las bases de que el EATC ejerce realmente como el Mando de Transporte, tanto de la Unión Europea como pilar europeo de la Alianza, como de cada una de sus naciones miembros y que en la EATF se integran la inmensa mayoría de los medios susceptibles de ser empleados como transportes de esos países, cabe ampliar la organización para cubrir aquellos aspectos que no quedan cubiertos hasta ahora.

La potenciación de la Agencia NAMSA, para su utilización por el EATC o la creación de una agencia similar para cubrir estos mismos aspectos, es algo que se desprende de las aspiraciones anteriores de gestionar el sostenimiento de las CJTF.

Escuelas similares a la Escuela de Pilotos de la OTAN que cubran cada uno de los aspectos de la formación de tripulaciones aéreas y equipos de mantenimiento surgirían del mismo criterio.

Seguiremos, no obstante, necesitando mantener identificados, alistados e integrados orgánicamente (aunque no materialmente) otros medios no orgánicos procedentes de entidades externas, o bien de empresas especializadas. Cargar con esta labor al EATC supondría desvirtuar su naturaleza e incrementar su tamaño y misiones innecesariamente, además de otros perjuicios. La organización que se necesita existe ya en la forma del MCCE, que tiene competencias y conocimientos para gestionar la adquisición de capacidades tanto aéreas como navales.

Es muy probable que, en tanto en cuanto se mantenga la actual situación política en Europa, Agencias como OCCAR (*Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement*) sigan siendo necesarias para representar los intereses comunes de los socios europeos, si bien sería deseable que esta Agencia asumiera la contratación de todos los proyectos armamentísticos futuros de la Unión Europea a fin de evitar duplicidades y de aprovechar la experiencia acumulada en proyectos que ya ha llevado a buen término.

Si bien el viejo adagio afirma que «en tiempos de turbación, no hacer mudanza», son los momentos de crisis los que ofrecen las mejores oportunidades y los que forjan alianzas más duraderas. Sin olvidar la prudencia que debe regir las decisiones que afectan a la Defensa Nacional, debe aprovecharse el momento actual para conformar lo que serán las organizaciones internacionales de después de la crisis y para adaptar las estructuras orgánicas nacionales a aquellas.

Implicaciones para España

We must invest... to develop the strategic capabilities we need, and to overcome decades of underfunding.

In addition, our Armed Forces must maintain a proper mix of airlift, sealift, and properly maintained equipment sets, positioned on land and afloat.

Army 2007 Posture Statement

Transporte aéreo

Varias consecuencias para nuestro país pueden extraerse de lo visto hasta ahora. Algunas de ellas afectan a la capacidad propia de nuestras fuerzas para atender a nuestras necesidades en cuanto a afrontar amenazas no compartidas y otras en cuanto a la generación de iniciativas multinacionales y a la aportación de España a las mismas.

En ambos casos, no obstante, vamos a necesitar dotarnos de los medios adecuados de transporte que nos permitan desplegar, sostener y replegar, solos o como parte de una fuerza combinada, nuestras fuerzas hasta los distintos escenarios donde sean

necesarias. Los escenarios se encuentran cada vez a mayores distancias y exigen de capacidades distintas en función de la urgencia y de la entidad de la amenaza.

La tendencia actual es la constitución de unidades multinacionales en las que cada país aporte una serie de capacidades predefinidas y cuya suma permita la ejecución de operaciones de forma coordinada. La interoperabilidad será, por lo tanto, el primer y más importante factor a tener en cuenta a la hora de diseñar una fuerza. La capacidad para formar parte de una DMAW. Formada por el EAG o de aportar medios a la NRF o a los *battlegroups* europeos dependerá de las posibilidades de coordinar su utilización y sostenimiento con los medios del resto de los países.

Todo ello sin olvidar que España, como potencia media, puede necesitar proyectar su fuerza para defender o apoyar sus intereses nacionales en escenarios alejados de nuestro territorio aún sin el apoyo de otras naciones. Por último, el conjunto de estas acciones deben suponer el uso más eficiente posible de los recursos disponibles.

Atendiendo a la utilización de nuestras fuerzas dentro del ámbito multinacional, hemos visto las iniciativas que, tanto la Alianza como la Unión Europea, han adoptado recientemente en cuanto a transporte estratégico se refiere. Hemos comprobado igualmente que estas iniciativas no están exentas de un cierto componente político y económico que condicionan la pertenencia a unas o a otras.

En el caso de España, los intereses de la industria nacional y pasadas experiencias operacionales y comerciales condicionan nuestra postura.

En la actualidad, nuestro país no participa directamente ni en SALIS ni en SAC y tienen una dependencia muy grande de contratos *ad hoc* o bien de apoyos puntuales de otros países para llevar a término sus despliegues. Los medios nacionales de transporte no cubren, ni de lejos, las necesidades actuales y la tendencia es a que el grado de cobertura futuro sea menor tanto por la disminución de la flota disponible como por el número y entidad de las misiones a afrontar.

La confianza depositada en el A-400M como panacea que soluciones todos los problemas de transporte aéreo estratégico está siendo puesta a dura prueba en los últimos meses. En primer lugar, por los retrasos plurianuales acumulados hasta el momento. En segundo lugar, por los previsibles incrementos de costes asociados a estos retrasos y a las dificultades de desarrollo de algunos componentes del avión y, por último, por los cambios producidos en la orgánica de la industria europea en que España ha perdido una parte importante de su influencia. Este último factor entra dentro de las consideraciones económico-industriales a las que hacíamos referencia antes y que habían condicionado nuestra elección hasta el presente.

La decisión que tome el Reino Unido en los próximos meses respecto a su continuidad o no en el Programa A-400M y la compra de nuevos aparatos C-17 a Boeing puede añadir complejidad a la toma de decisiones por nuestra parte. En cualquier caso, es muy digna de tenerse en cuenta la postura de los británicos en cuanto a la imposibilidad de hacer frente a las necesidades actuales sin apoyos exteriores y la obligatoriedad de tomar decisiones que cubran, siquiera de forma provisional, el vacío en que nos encontramos y cuyas consecuencias, en cuanto al coste de operación de medios externos, son muy onerosas para nuestra Hacienda.

Sumado lo anterior a la observación que hacíamos anteriormente de que el A-400M supone sólo una solución parcial a nuestras necesidades futuras de transporte aéreo por cuanto su capacidad individual sigue dejando lagunas en nuestro catálogo de necesidades, se hace evidente que España debe buscar adoptar alguna solución similar a la de los británicos en cuanto a la adquisición de mayores capacidades para cargas *oversized*.

Parece obvio descartar la opción de dotarse de capacidades basadas en aviones de procedencia rusa-ucraniana de mucha antigüedad y que no responden al criterio apuntado de la interoperabilidad. Sin embargo, existe un proyecto muy avanzado de dotar al An-124 de motorización y aviónica occidental que lo harían un serio competidor del C-17 por unos precios mucho más razonables (alrededor del 50%) y unas capacidades ciertamente superiores.

Ahora bien, debemos hacernos una serie de preguntas al respecto. ¿Cuáles son las necesidades de España en cuanto a este tipo de medios y a qué plazo se plantean? ¿Debemos estudiar la adquisición de plataformas o bien la participación en iniciativas multinacionales que las operen? ¿Debe ser una solución interina a la espera de que la EATF esté plenamente operativa, o bien se debe plantear como una solución a largo plazo y una contribución a la defensa común basada en nuestras propias necesidades?

En primer lugar, la necesidad que tiene nuestro país de una plataforma de este tipo está marcada, principalmente, por dos factores, la urgencia y el tamaño. Básicamente, estamos hablando de que estos aviones son necesarios para las fases de despliegue y repliegue, más que para la de sostenimiento, de medios de gran volumen y/o peso. El sostenimiento de la fuerza debería poder hacerse, en muchos casos, por vía marítima, con aeronaves de menor entidad o por una combinación de ambos. Una buena planificación del sostenimiento será clave en conseguir que las necesidades de C-17 se limiten a las fases inicial y final.

Asumiendo su necesidad puntual una vez que los A-400M estén en servicio, o bien cuando nuestra participación en EATF/EATC sea efectiva, no parece adecuado adquirir permanentemente capacidades muy caras cuya utilización sea marginal. La iniciativa del SAC está diseñada para satisfacer las necesidades de países con estas características, si bien se encuentra dimensionada y posicionada pensando más en los nuevos miembros de la Alianza en la Europa Oriental que en España, que nunca ha mostrado interés en participar en ella. Una participación decidida en la iniciativa podría permitirnos utilizar los medios disponibles y compartir el coste de los mismos con otros países con similares carencias.

La participación de tripulaciones españolas en el SAC permitiría una transición más cómoda hacia una EATF que será una realidad en muy poco tiempo y supondría una aportación de España al esfuerzo común en un campo en que las carencias de la Alianza y en particular de sus socios europeos, no van a dejar de ser patentes en un futuro previsible. La llegada del A-400M, tras los retrasos acumulados y la posible retirada del Reino Unido, no va a solucionar los problemas de capacidad, máxime cuando la multipolaridad a la que tiende la situación geopolítica mundial involucra una mayor implicación de Europa en el esfuerzo aliado.

La solución, por lo tanto, al problema de la capacidad de transporte aéreo estratégico, tanto para España como para el conjunto de sus aliados en las distintas organizaciones internacionales en las que somos miembros, pasa por la participación en una iniciativa del SAC dimensionada para atender también a nuestras necesidades y que tenga en cuenta factores como nuestro carácter periférico en Europa.

Cambios organizativos

Como se ha apuntado con anterioridad, la situación actual debe aprovecharse también para hacer una serie de cambios organizativos que faciliten la utilización más eficiente de nuestros medios propios y nos permita integrarnos en las nuevas estructuras aliadas de transporte estratégico.

En este sentido, la situación actual presenta estructuras a nivel nacional absolutamente, dispersas y volcadas, cada una, en satisfacer, con medios orgánicos, las necesidades del propio Ejército. Una cierta dosis de «egoísmo» está presente detrás de esta realidad. Igualmente, las estructuras propias de cada servicio no responden a un todo integrado sino que heredan circunstancias del pasado que lastran su efectividad. En el caso del Ejército del Aire, Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) es sucesor del Mando de Transporte y mantiene su ubicación en Zaragoza (aunque la mayor parte de los transportes tienen por origen/destino Madrid). Integrado dentro de la estructura del Mando Aéreo de Combate (MACOM), actúa, sin embargo, con una cierta autonomía y sin toda la coordinación que sería deseable.

De este modo, la instrucción de las tripulaciones de transporte no es responsabilidad de JMOVA sino del mismo MACOM que, por otro lado, no tiene el control directo sobre la utilización de los medios sino que lo ejerce a través de su «filial» de Zaragoza. Es más, no todos los medios susceptibles de ser utilizados para labores logísticas están asignados a esta Jefatura ni todos los que lo están son de utilización exclusiva de ella. Esta circunstancia, cuando estamos utilizando plataformas con una gran flexibilidad en su uso, supone un derroche de medios y una acumulación de ineficiencias que no podemos seguir permitiéndonos.

La clave de todo el proceso es unificar al más alto nivel las decisiones sobre la utilización día a día y en operaciones de los medios disponibles. Esto debe hacerse desde una visión multimodal y conjunta que permita acceder a los medios más rentables que cumplan la misión asignada evitando derroches y generación de costes de oportunidad. La utilización de los medios aéreos, normalmente más caros que los demás, debe quedar restringida a aquellos movimientos que precisen hacer uso de sus características intrínsecas y que estén justificados en cuanto a su coste u operatividad.

Una vez tomada la decisión sobre el tipo de medio a utilizar, la plataforma a emplear debe poder elegirse de entre todas las aptas para llevar a cabo la misión de forma que se maximice su capacidad. Igualmente, debe coordinarse con otros posibles movimientos compatibles del mismo modo que se hace en los organismos multinacionales (MCCE). La utilización de aeronaves con capacidades que excedan las requeridas para la misión debe limitarse a aquellos casos en que la trascendencia de la misión así lo justifique y la

decisión debe tomarse siempre por personal con la formación y experiencia necesaria para valorar dicho uso.

Por otro lado, la instrucción y adiestramiento de las tripulaciones debe ser responsabilidad del mismo mando que utilice los medios, de modo que se otorguen las debidas prioridades en función de la previsible utilización de cada avión. El descuido en el entrenamiento de ciertas capacidades de la flota puede derivar en su infrautilización y en la falta de disponibilidad de unos medios que se han adquirido a un alto precio. La capacidad del mando para decidir entre una oferta multimodal debe permitir incrementar las horas dedicadas a instrucción de las tripulaciones y reducir aquellas dedicadas a utilización de la fuerza en labores no rentables.

Se considera, por lo tanto, conveniente, la ubicación en un mismo espacio físico de todos aquellos actores implicados en la toma de decisiones sobre los medios de transporte de modo que se puedan gestionar al más alto nivel. La asignación de medios y horas de vuelo a las distintas misiones que puede llevar a cabo cada una de las plataformas estará así en función de las necesidades globales de la fuerza, presentes y futuras.

Ya se apuntó anteriormente que uno de los principales problemas a la hora de asignar misiones a los medios de transporte, en particular aéreos, es su amplio espectro de capacidades. El *apportionment* debe tener en cuenta los distintos roles que cada avión puede llevar a cabo. La incidencia de la instrucción en el número total de horas de vuelo de una unidad no debe verse disminuido por esta multiplicidad de misiones sino que debe estar incluida en el cómputo total como una misión más con su prioridad. La decisión sobre el empleo de una aeronave en misiones de transporte estratégico, transporte táctico, instrucción, transporte logístico, vigilancia y fotografía o transporte VIP (todas estas misiones entrarían dentro de las capacidades de, por ejemplo, un C-235 *Vigma*), entre otros, deben tomarse por el mismo organismo y en estrecha coordinación con el comandante estratégico y el *Joint Force Commander*.

Llevando el razonamiento un paso más allá, este mando debería gestionar también aquellos medios de otros ejércitos nacionales con capacidad de ser utilizados en labores de transporte y logísticas (como pueden ser los *Chinook* del Ejército de Tierra en España). Si se pretende prestar el mejor servicio posible a nuestras Fuerzas Armadas y a nuestro país, es necesario que todos los esfuerzos converjan y se prioricen con un único criterio de eficiencia, dejando a un lado las formas tradicionales de trabajar por departamentos estancos.

Por otro lado, en el contexto internacional en que nos movemos, hay que considerar las ventajas que nos ofrecen las organizaciones internacionales de las que formamos parte. Varios países europeos han optado por la creación de un EATC para gestionar de forma conjunta sus medios. La iniciativa tiene visos de extenderse y convertirse en la fórmula a utilizar por las Fuerzas Aéreas –y luego por las Fuerzas Armadas en general– de toda la Unión. Ya hemos visto anteriormente su génesis y la idea de que gestione la flota de A-400M según vaya saliendo de la línea final de montaje de la factoría de San Pablo.

Incorporarnos a esta iniciativa presenta ciertamente un riesgo y unos inconvenientes que no se pueden desdeñar. Todas ellas están ya tratadas precedentemente cuando hemos

hablado de otras organizaciones. Nuestra posición periférica y nuestras amenazas no compartidas suponen el mayor escollo a la hora de aportar nuestros medios sin restricciones. La necesidad de desviar recursos de personal y de que éste esté formado convenientemente no son obstáculos menores.

Sin embargo, apenas hay dudas de que, en un momento u otro, se producirá nuestra incorporación al EATC. Se ha marcado la entrada en servicio del avión de *Airbus Military* como un momento propicio ante la pequeña entidad de los medios que estamos en condiciones de compartir en este momento para formar parte de la EATF. Vincular el ingreso en el EATC a nuestra participación en el EATF es, no obstante, un error. Las ventajas organizativas derivadas de la participación en el mando no deberían subordinarse a la posibilidad de formar parte de la flota.

Una de las mayores ventajas que se ha encontrado siempre un país como Holanda es que ha ingresado entre los primeros en casi todos los foros y ha participado en la definición de sus doctrinas, procedimientos y estructuras. El ingreso temprano nos permitiría amoldar, hasta cierto punto, el EATC a las necesidades de nuestro país y sacar un mayor partido a nuestra participación futura. Nada es gratis y esto no será una excepción. El socorrido –y muy utilizado– *status* de observador, no responde a nuestros intereses en este caso. La participación de España debe ser decidida desde la conciencia de que tenemos mucho que ganar y que aprender de la misma. La propia entidad de los medios de que disponemos debe ser otro acicate que fomente nuestra participación ya que puede permitirnos paliar parcialmente nuestras carencias.

La participación en el EATC no lleva consigo pérdida alguna de soberanía y, como queda apuntado, puede negociarse para que se acomode a nuestros intereses. Implica, sin duda, una cierta pérdida de capacidad para utilizar de forma caprichosa e incoherente los medios de transporte aéreo y, como han considerado otros países, una forma elegante de retener el control de unos recursos preciosos y escasos en manos de gestores con un elevado conocimiento de los mismos y de sus capacidades. Aunque sea para atender necesidades conjuntas.

Transporte marítimo

La disponibilidad de medios orgánicos de transporte naval es, si cabe, menor que la de medios aéreos. Ya en la guerra de las Malvinas, en el año 1982, 54 de los 80 buques que participaron en las operaciones por parte de los británicos eran mercantes civiles. Hoy en día, la proporción debería ser aún mayor para un despliegue similar dado que se ha perdido disponibilidad en cuanto a recursos susceptibles de ser movilizados con corto preaviso.

La pretensión de dotarse de suficientes medios orgánicos de transporte estratégico, sean navales o aéreos, hace tiempo que se ha abandonado. Cuando la tendencia normal es a la externalización de los servicios en la medida de lo posible, intentar siquiera dotarse de una capacidad creíble de transporte que forme parte permanente de la fuerza está fuera de toda discusión. Sin embargo, sería muy de desear que no se perdiera de vista la necesidad que sigue existiendo de poder acceder a los medios nacionales disponibles con un mínimo preaviso.

Para ello deben cumplirse ciertas condiciones previas:

- Tener identificados los medios de transporte civiles susceptibles de ser utilizados en los distintos tipos de operaciones militares. Igualmente, procede determinar las capacidades específicas de cada uno para tener una idea clara de su utilidad para una operación futura.
- Hacer un seguimiento de la disponibilidad de dichos medios de modo que se tengan localizados en cualquier momento aquellos que se puedan necesitar y/o que se sepa cuáles están disponibles en determinado momento.
- Tener establecidos procedimientos para la contratación, confiscación o embargo, según proceda, de los medios en cuestión.
- Tener definidos los procedimientos que se van a emplear para el uso de dichos medios. Cabe la contratación de la tripulación con los buques en función de su disposición y del tipo de escenario al que se vaya a viajar, o bien, la sustitución de la tripulación por personal de la Armada. En este último caso será necesario prever la formación de cierto número de dotaciones capaces de hacerse cargo de estos buques. Una tercera vía sería la contratación por separado de los medios materiales y humanos, si bien, a priori, parece mucho más difícil al requerir que éstos estén formados para atender a aquéllos.
- Realizar los ejercicios necesarios para asegurar la compatibilidad de los medios y establecer, en su caso, los apoyos que sean necesarios para operar los buques. Igualmente, tienen que determinarse los procedimientos de uso genérico para cada caso. Si bien la misión a desarrollar por estos buques es, en principio, similar a la que desempeñan cotidianamente, los condicionantes operacionales y la naturaleza de los materiales a transportar pueden requerir algún tipo de formación adicional al personal.
- Establecer las debidas compensaciones en razón de la disponibilidad de los medios.

Todos estos aspectos deben haber quedado cubiertos con suficiente antelación para que la movilización de los medios se realice de forma automática.

Además de los medios orgánicos y de los nacionales que pudieran utilizarse siguiendo la filosofía antes expuesta, conviene –y no necesariamente tenidos en cuenta en este orden, sino que deberán considerarse las circunstancias concretas de cada momento– contar con los medios que pueden poner a nuestra disposición potencias aliadas o agencias dependientes de las mismas o que colaboran con ellas de forma asidua.

La MSCC (*Multinational Sealift Steering Capability*) reúne a una serie de países que han hecho converger sus esfuerzos para dotarse de una capacidad compartida de transporte naval. Por otro lado, el SCC, integrado en el MCCE de Eindhoven, puede, igualmente, proporcionar capacidades adicionales procedentes de países aliados o bien de recursos que tiene identificados entre distintas compañías civiles dotadas de medios ro-ro (*roll-in roll-out*).

En cuanto al transporte marítimo, las carencias de España tienen, probablemente, una solución mucho más satisfactoria en tanto en cuanto se poseen los medios necesarios para afrontar una crisis a corto plazo haciendo un uso flexible de los mismos y se dispone de una industria nacional muy apta para la toma de medidas al más largo plazo. Otras soluciones más imaginativas podrían pasar por la adopción de iniciativas conjuntas con

las empresas civiles de transporte naval en cuanto a la operación conjunta de buques portacontenedores o el rediseño de alguno de estos barcos para permitir operaciones militares sobre plataformas civiles en caso de crisis.

En cualquier caso, los plazos para la identificación y adquisición de capacidades de transporte naval son siempre mayores ya que la principal ventaja del aéreo es la velocidad. Una planificación y previsión adecuadas deben permitir acceder a los medios navales necesarios sin tener que poseer una capacidad orgánica permanente mayor a la actual.

Igual que en el caso del transporte aéreo, los medios marítimos deben ser gestionados por un centro multimodal con visibilidad sobre todos los recursos disponibles y con el visto bueno de los especialistas navales. En esta línea, puede demostrarse que la capacidad del *Juan Carlos I* como buque logístico de proyección estratégica es superior a la combinada de todos los barcos de la Armada. Lejos de sugerir aquí que su utilización sea exclusiva para estos menesteres, la disponibilidad del mismo para las fases de despliegue y repliegue de los medios más pesados de nuestras misiones internacionales aliviaría grandemente el planeamiento logístico de éstas.

Conclusiones

La característica fundamental de nuestro tiempo es la altísima velocidad a que se producen los cambios. El transporte estratégico no es ajeno a esta realidad y en estos últimos meses hemos tenido buenas pruebas de ello. En el momento de comenzar el presente trabajo, todavía no existía el EATF ni España se planteaba la pertenencia al EATC, el A-400M no había sufrido su último (hasta el momento) retraso y la División de Aviación Militar de la empresa EADS era incontestablemente española.

Si todos estos cambios se han producido en unos pocos meses, podemos esperar que otros de similar magnitud puedan tener lugar en los próximos y que, éstos, invaliden las conclusiones de este trabajo:

1. Tanto la OTAN, como la Unión Europea, como sus Estados miembros (incluyendo, desde luego, a España) necesitan dotarse de una mayor y mejor capacidad de proyección y despliegue de sus fuerzas. El desplazamiento de los conflictos a zonas del África Subsahariana y del Asia Central van a privarnos del «lujo» de combatir a las puertas de casa y de que los despliegues puedan hacerse basándose en el apoyo a la nación anfitriona bien dotadas y protegidas.
2. Los medios empleados no pueden ser exclusivamente militares, ni orgánicos, ni siquiera compartidos. Es prioritario incrementar los recursos propios y habilitar los mecanismos necesarios para compartirlos con nuestros socios y aliados pero, aún así, estos serán, en muchos casos, insuficientes o no estarán disponibles en un plazo adecuado. El establecimiento de contratos con transportistas civiles que proporcionen un razonable estado de disponibilidad de medios adicionales es ya una necesidad evidente, sobre todo en el transporte marítimo.
3. La economía de medios primará sobre casi cualquier otra consideración en el futuro previsible. No sólo tenemos que atender a la utilización cooperativa de los medios

- disponibles, sino a su adquisición, sostenimiento y gestión común. Las duplicidades de medios o de agencias gestoras suponen gastos inaceptables que se deben evitar.
4. Un análisis separado del transporte estratégico y del operacional y el táctico no puede proporcionar soluciones válidas para ninguno de los tres. La comunalidad de muchos de los medios empleados, la influencia que cada uno tiene sobre el siguiente y los solapes entre ellos, hacen que tengamos que buscar soluciones integradoras que aprovechen las sinergias posibles y hagan el mejor uso de los medios disponibles. En el planeamiento de las operaciones, el movimiento y transporte debe tratarse de una forma integral, como movimiento desde el origen hasta el final y nunca como una sucesión de fases inconexas. Se debe conseguir sacar el mayor partido posible a las capacidades de cada uno de los recursos desde una óptica global, sin distinción de niveles y con centralización al más alto de ellos.
 5. Tanto a nivel nacional como multinacional, se deben abandonar los modelos organizativos modales y las dependencias de cada uno de los servicios. Los medios de transporte deben estar puestos a disposición de un gestor conjunto que haga de ellos el mejor uso posible para el conjunto de la organización. Surgirán dificultades tanto en lo que respecta a la asignación de las distintas competencias como a la utilización de medios multirol, pero la concepción general de uso centralizado debe actuar como principio rector.
 6. El A-400M no es sólo, ni principalmente, una plataforma de transporte estratégico y no debe verse como tal. Su utilización como avión cisterna, como transporte táctico y en otras misiones tiene que ser tenida en cuenta y debidamente coordinada. Tampoco soluciona todos los problemas del transporte aéreo –sea el número de unidades que se emplee el que sea– debido a sus dimensiones y capacidad de carga.
 7. Una agencia debe encargarse de la gestión de los medios de transporte de cada organización. Esta agencia debería estar en condiciones de asignar misiones a los medios orgánicos y de obtener aquellos inorgánicos que se hagan imprescindibles o que convengan por su rentabilidad para una misión concreta. De esta manera, los mandos de transporte de cada organización pueden centrar su actividad en priorizar la utilización de los medios disponibles a todos los niveles, desde el estratégico al táctico y de coordinar la utilización de aquellos medios orgánicos que puedan desempeñar misiones no logísticas.
 8. Se debe unificar la gestión de los medios de transporte centralizando la asignación de misiones en un único organismo que priorice su uso y aproveche posibles sinergias. La centralización de la gestión debe alcanzar a todos los aspectos, desde el sostenimiento hasta el adiestramiento en materias comunes (como la preparación y lanzamiento de cargas).