

LA PROYECCIÓN DE FUERZAS: EL TRANSPORTE ESTRATÉGICO

Francisco Javier Hernández Tortajada

*Comandante de Artillería del Ejército de Tierra
Concurrente del XXXI Curso de EMACON.*

Introducción

La actual situación en el contexto internacional ha repercutido de manera muy positiva en la seguridad de Europa que ha dejado de estar sometida a la posibilidad de una confrontación militar masiva. Esta nueva situación ha llevado a todos los países de nuestro entorno a reconsiderar las estructuras y volúmenes de sus ejércitos. Esta reducción se compensa con un aumento tanto de la movilidad como de la flexibilidad de las fuerzas, de tal forma que permita su empleo en una gama más extensa de situaciones. En este nuevo marco de referencia las operaciones de proyección de fuerzas, generalmente de carácter multinacional, adquieren un papel predominante, tanto en el ámbito de las actuaciones derivadas de la defensa colectiva, como en el más probable de las gestiones de crisis y prevención de conflictos.

La necesidad, en este tipo de operaciones, de desplazar las fuerzas a grandes distancias en unos plazos de tiempo generalmente limitados, unida a la escasez de medios de transporte que presentan los diferentes ejércitos, obligan a un detallado estudio de las implicaciones del transporte estratégico al objeto de optimizar el empleo de los limitados recursos de transporte con que se cuenta y posibilitar el establecimiento de una adecuada estructura de mando y control que permita resolver con agilidad los problemas de interferencias que se produzcan entre las diferentes naciones. Las organizaciones de defensa a las que pertenece España, así como las unidades internacionales a las que aporta fuerzas, han desarrollado sus conceptos de transporte estratégico, el estudio de dichos conceptos es el objeto del presente trabajo.

Generalidades

La proyección de fuerzas puede definirse como la capacidad de alertar, movilizar y transportar fuerzas, desplegarlas y realizar operaciones fuera del territorio nacional, así como su repatriación una vez finalizadas aquéllas. Representa la contribución militar a la proyección del poder nacional pudiendo considerarse por ello el instrumento de la estrategia militar exterior.

En este tipo de operaciones, a la tradicional estructura de planeamiento se añade una nueva dimensión, la correspondiente al traslado de la fuerza a un Teatro de Operaciones (TO) exterior al territorio nacional. Esta circunstancia obligará a la integración de nuevos

planes que se concretan en el plan de despliegue, con el que se trata de garantizar el movimiento y asegurar el establecimiento en el TO de la potencia de combate necesaria, y en el plan de repliegue, que se ejecutará una vez que las fuerzas proyectadas hayan alcanzado sus objetivos finales. Estos traslados dan lugar a la necesidad de ejecución de unos transportes que podemos subdividir, en función del área geográfica donde se desarrollan en: movimientos interteatro y movimientos intrateatro, los primeros reciben la denominación de transporte estratégico. Podemos pues definir las operaciones de transporte estratégico como aquellas mediante las que, en el marco de una operación de proyección, se aproxima, y repliega, una fuerza desde el territorio nacional al TO donde se pretende alcanzar un objetivo estratégico; también deberán considerarse incluidas aquellas actividades de transporte derivadas de la necesidad de sostener a la fuerza proyectada.

Las operaciones de proyección tendrán generalmente un carácter conjunto, y las necesidades de transporte presentarán una incidencia totalmente diferente en los tres Ejércitos, pues la actuación de la Armada y el Ejército del Aire se basa en la capacidad de sus plataformas de dotación, el buque y la aeronave, que pueden considerarse en sí mismas vectores estratégicos; caso distinto es el del Ejército de Tierra que precisará de ser apoyado para ejecutar la proyección, para ello se contará con el apoyo específico de los otros Ejércitos en los transportes estratégicos. Puesto que nos encontramos en una época en que la tendencia generalizada de los presupuestos de Defensa es a la baja, no resulta previsible que los ejércitos alcancen una autosuficiencia en este campo, por lo que resultará imprescindible recurrir a la cooperación internacional y, en mayor medida, a la sociedad civil para obtener los medios de transporte que una operación de proyección precisa.

Disponer de una capacidad creíble de proyección de fuerzas implica, en consecuencia, que se hayan arbitrado los procedimientos adecuados para que la respuesta de las naciones aliadas y las empresas civiles, a los requerimientos de transporte de las unidades militares, se produzca con la agilidad necesaria para que el despliegue de las fuerzas en el escenario de actuación se produzca con la rapidez que este tipo de operaciones precisa. Ello obliga a que, en el caso del apoyo de medios aliados, éste deba estar perfectamente previsto, habiéndose desarrollado los acuerdos precisos que darán lugar a la firma de memorandos de entendimiento en los que se recojan las condiciones para la prestación de dichos apoyos (disponibilidad de medios, plazos de petición-respuesta, tipo de operaciones que se apoyarán, etc.). En cuanto al apoyo con medios civiles sería deseable que las condiciones para recabar dichos apoyos estuvieran reguladas por ley, no obstante, la tendencia generalizada en las naciones de nuestro entorno es que, con carácter general, para recabar el apoyo de medios civiles de transporte, se recurra a la contratación de servicios en condiciones de mercado; ello obliga, como en el caso anterior, a la realización de previsiones que permitan el establecimiento de contratos de reserva de medios con los que garantizar la disponibilidad en el momento oportuno.

El desarrollo habitual de este tipo de operaciones en el marco combinado exige, de las diferentes organizaciones que asuman su dirección, el establecimiento de los procedimientos que limiten la competencia de los diferentes Ejércitos por los mismos recursos de transporte, así como de los medios y estructuras de mando y control que posibiliten la coordinación de los distintos transportes al objeto de optimizar y rentabilizar los mismos.

Hoy en día resulta improbable que España gestione en solitario una crisis que requiera la realización de una operación de proyección, y cabe esperar que de existir una respuesta exclusivamente nacional ésta se vería limitada a los momentos iniciales de la crisis, pasándose sin solución de continuidad al ámbito internacional. Normalmente será en el marco de las alianzas o fuerzas multinacionales donde se desarrollen este tipo de operaciones, por lo que deberán ser plenamente asumidos los conceptos estratégicos que en materia de movimiento y transporte han desarrollado las diferentes organizaciones de las que España forma parte.

Concepto OTAN. Para el movimiento y transporte

En el marco de las acciones emprendidas bajo los auspicios de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), el Documento-guía que sirve de base es el MC 336, *The Movement and Transportation Concept for NATO (Concepto de la OTAN para el movimiento y el transporte)*. En el se define la movilidad estratégica como:

«La capacidad para desplegar rápida y eficazmente las distintas fuerzas y su apoyo logístico. Los movimientos podrán realizarse entre teatros (interteatro), entre regiones (interregional), o fuera del área de responsabilidad de la OTAN.»

Este concepto establece que es responsabilidad nacional proporcionar los medios de transporte necesarios así como la programación y el control de los movimientos de las fuerzas nacionales y de los componentes nacionales que se encuentren encuadrados en fuerzas multinacionales. Como única excepción se reseña el caso de los cuarteles generales multinacionales, cuyo transporte será responsabilidad del apoyo logístico combinado que se establezca. A los mandos de la OTAN se les asigna la responsabilidad de iniciar, priorizar, coordinar y desconflitar* las acciones de despliegue, sostenimiento y repliegue de las fuerzas, así mismo impulsarán el establecimiento de acuerdos de cooperación que, con la finalidad de coordinar y reducir gastos, puedan establecerse entre las naciones.

La enorme complejidad que tiene la coordinación exige un planeamiento detallado y concurrente para el que el Cuartel General Supremo Aliado (SHAPE) ha desarrollado el Sistema para el Despliegue y Movimientos Aliados (ADAMS), que se ha convertido en el soporte con el que la estructura de mando a la que corresponda debe coordinar en espacio y tiempo la proyección de fuerzas nacionales o multinacionales, de forma que se asegure que el despliegue sea viable, fluido y ordenado.

* Por «desconflitar» se entienden las actuaciones con tendencias a eliminar los conflictos que puedan existir entre las programaciones de los transportes realizados por las distintas naciones, como consecuencia de las disponibilidades de medios de transporte con que cuentan, así como los motivados por las limitaciones de capacidad que pudieran existir en los puntos de desembarque en relación con los plazos de entrada en zona fijados para la operación. Constituye un ciclo cerrado de planeamiento, en el que participan todas las naciones que aportan fuerzas, la nación anfitriona, el Centro Aliado de Coordinación de Movimientos (AMCC) y en el que se confrontan necesidades y posibilidades de transporte, hasta que se cumplan todos los requisitos de despliegue que imponga el mando operativo.

Planeamiento OTAN

El Comandante Supremo Aliado en Europa (SACEUR) ha establecido un sistema de planeamiento de refuerzo, mediante el que se establecen los planes de despliegue, repliegue y refuerzo de las fuerzas de SACEUR. Este sistema está basado en tres tipos de planes:

1. Planes de contingencia: planes desarrollados para posibles operaciones en las que los factores de planeamiento están plenamente identificados. Pueden incluir requerimientos para el tránsito, estancia, recepción, despliegue y apoyo de la nación anfitriona.
2. Planes genéricos: desarrollados para operaciones en las que determinados factores de planeamiento no han sido plenamente identificados o pese a serlo no están totalmente asumidos. Se limitan a aprobar las capacidades básicas, con el objeto de asegurar que en el plan de despliegue no se excedan las capacidades y posibilidades de los potenciales recursos de transporte, o que éstos no sobrepasen las capacidades de la infraestructura.
3. Planes *ad hoc*: planes para una fuerza constituida *ad hoc* y no contemplada en ningún planeamiento genérico o de contingencia. Para poder desarrollar con eficacia y rapidez este tipo de planeamiento todos los cuarteles generales deben tener acceso a las bases de datos necesarias para completar el planeamiento; para ello es imprescindible que cuenten con un moderno sistema de comunicaciones que soporte el tratamiento automático de datos.

Estructura OTAN de movimiento y transporte

Para facilitar la actuación de las diferentes autoridades de la OTAN se establece una estructura encargada de coordinar todos aquellos aspectos relacionados con los transportes.

CUARTEL GENERAL DE LA OTAN

Este nivel es el que proporciona la guía y en el se aprueban las misiones de apoyo a las operaciones OTAN. En su seno cuenta con el Comité Superior de Planes Civiles de Defensa que presenta en su estructura tres Comités específicamente dedicados a los aspectos relacionados con el transporte: Comité de Transporte Terrestre (PBEIST), Comité de Transporte Marítimo (PBOS) y Comité de Aviación (CAPC). Estos Comités se encargan de realizar los estudios y propuesta encaminadas a favorecer los movimientos de las fuerzas aliadas en el área de responsabilidad de la OTAN, asimismo se encargan de la realización de planes que permitan aportar los medios de transporte necesarios para las operaciones. En situaciones de crisis se establece una Célula de Coordinación Civil de Emergencia (CECC) constituida por un número de expertos proporcional a la entidad de la crisis a manejar.

MANDOS ESTRATÉGICOS (SC)

Fijan las prioridades, coordinan y deconflictan todos los movimientos estratégicos, siendo los encargados de desarrollar, en coordinación con las naciones y los Mandos Regionales (RC) a los que se haya asignado la dirección de la operación, el Plan Detallado de Despliegue (DDP). Para ello activará el AMCC.

MANDOS REGIONALES (RC)

Priorizan los movimientos que se realizan en su región, y coordinan con las autoridades nacionales la ejecución de los movimientos. Su cometido principal consiste en la adquisición, evaluación, procesamiento y traslado de las informaciones relativas a la movilidad entre SHAPE, los Mandos Conjuntos Subregionales (JSRC) y las naciones, para ello programará y ejecutará ejercicios de evaluación. Cuando es requerido para ello establece un Centro Conjunto de Coordinación de Movimientos (JMCC).

NACIONES

Son las responsables de planear y controlar los movimientos de las fuerzas que tienen asignadas a las unidades multinacionales, así como de las que se proporcionen como refuerzo a requerimiento de los mandos de la Alianza. Para ello establecerán los acuerdos de cooperación que sean necesarios. También es de su responsabilidad informar a los SC de las disponibilidades de transporte, tanto militar como civil, que pueden poner a disposición de otra nación, al objeto que por el SC pueda priorizarse su utilización.

NACIÓN LÍDER

Será normal la existencia de una nación líder que asuma las responsabilidades del planeamiento y control de las operaciones de despliegue, apoyo y repliegue, así como de proporcionar medios de transporte, para los cuarteles generales multinacionales y determinadas unidades que presentan un alto grado de multinacionalidad. También tendrá esta consideración aquella nación que asuma alguna tarea específica de movimiento y transporte.

NACIÓN ANFITRIONA

En el marco de una operación de proyección pueden verse implicadas distintas naciones, tanto la que se encuentra en la Zona de Operaciones (ZO) como aquellas por cuyo territorio transitarán las fuerzas durante la ejecución de los transportes estratégicos. Su responsabilidad se centra en coordinar y controlar el movimiento de las fuerzas de la OTAN en su territorio, de acuerdo con los requerimientos del Comandante de la Operación (COPER). Para ello establecerán los acuerdos necesarios con las distintas naciones que aporten fuerzas al objeto de facilitar las operaciones de paso de frontera y el empleo de sus recursos militares y civiles de transporte. Para realizar estas actividades establecerá un Centro Nacional de Coordinación de Movimientos (NMCC) enlazado con la estructura OTAN de control de movimientos.

COMANDANTE DE LA FUERZA (COMANFOR)

Dependiendo de la operación de que se trate este cometido recaerá en un RC o JSRC, y en determinados casos en el Comandante de una Fuerza Operativa Conjunto-Combinadas (CJTF) (COMANFOR). Los cometidos de éste entran en el campo del transporte operacional, pese a ello, en el caso de no existir nación anfitriona deberá asumir los cometidos asignados a dicha nación, desarrollando en el Centro de Coordinación de Movimientos de Teatro (TMCC) las actividades correspondientes al NMCC. En este caso será normal que una nación asuma el papel de nación líder y desarrolle, total o parcialmente, las actividades que corresponderían a la nación anfitriona.

El Sistema ADAMS

El Sistema ADAMS se ha convertido en el único procedimiento de comunicación de movimientos estratégicos que es aceptado en el seno de la Alianza Atlántica. Ello quiere decir que todas las relaciones entre las autoridades españolas con responsabilidades en este campo y los cuarteles generales de la Alianza deberán realizarse mediante la transmisión de los ficheros informáticos generados por el sistema.

Como datos iniciales en el Sistema se encuentra cargada la Lista de Fuerzas Aliadas (AFL), base de datos en la que se detalla la composición y características de las unidades de combate, apoyo al combate y apoyo logístico que las naciones ponen a disposición de OTAN para la ejecución de un determinado plan, dicha lista se confecciona mediante la remisión de las Listas de Fuerzas Nacionales (NFL). Con objeto de facilitar el planeamiento de movimientos posterior se solicita de las naciones que introduzcan en esta base de datos las características de movimiento, asociadas al despliegue, de todas sus unidades en términos de número de pasajeros, número, tipo y dimensiones de los vehículos, volumen de los equipos y de los niveles de abastecimientos que acompañan a las unidades e identificación de los materiales que requieran un manejo especial, bien por que sus medidas excedan de los límites o porque tengan consideración de materias peligrosas.

Una vez decidida la ejecución de una operación de proyección, y fijados los objetivos de la misma, el comandante en jefe desarrolla el concepto de la operación, recogiendo las capacidades de combate que considera necesarias, se establece el día «G» de referencia para los movimientos y los plazos en que la fuerza debe estar disponible, así como; las preferencias en relación al orden de llegada al TO, las limitaciones relativas a las líneas de comunicación, puntos de embarque y puntos de desembarque y destino final de las fuerzas.

Estos datos darán lugar a la Lista de Disposición Aliada (ADL) que es el documento básico para los planes de movimiento. En esta lista, además de los datos indicados en párrafo anterior, se podrán recoger las prioridades establecidas por los respectivos mandos OTAN en relación con la composición de las fuerzas y orden de despliegue. Al establecer estas prioridades deberán tenerse en cuenta los intereses, tanto militares como civiles, de las naciones.

Una vez remitida la ADL a las naciones, éstas la estudian y realizan un Plan Detallado de Despliegue (DDP) inicial de sus unidades, en el se recogen los detalles del despliegue de cada fracción de la fuerza, desde sus bases de estacionamiento hasta el destino final establecido en la ADL. Como segunda fase de este planeamiento se debe considerar el planeamiento del transporte de los niveles de abastecimiento y de las necesidades de sostenimiento.

Remitidos los DDP nacionales al AMCC, en este Centro se analiza la viabilidad del despliegue propuesto, se coordinan entre sí los diferentes DDP así como con las necesidades expuestas por los RC y las capacidades de recepción de la nación anfitriona y se confrontan con los requerimientos expresados por el COPER, iniciándose un ciclo cerrado para deconflictar los mencionados planes, ciclo que podrá dar lugar a la revisión de la ADL y a su remisión a las naciones para que estas confeccionen un nuevo DDP.

En este proceso se eliminan los cuellos de botella ocasionados como consecuencia de las deficiencias o escasez de la infraestructura y de las comunicaciones en el TO, así como los derivados de la escasez de medios de transporte que puedan afectar a la imposibilidad de cumplir los plazos fijados para el despliegue; durante esta fase se procede a realizar diversas simulaciones, muy detalladas, que facilitan la toma de decisiones para alcanzar el objetivo de lograr la proyección deseada. Como resultado final del proceso se obtiene el DDP en el que, entre otros aspectos, se recogen los manifiestos de carga y los tiempos exactos de traslado de todas las unidades-componentes.

Asset Tracking (AST)

De la experiencia obtenida por la OTAN en la realización de operaciones de proyección se ha puesto de manifiesto la dificultad existente en las operaciones logísticas de apoyo y sostenimiento a una operación de este tipo, las grandes distancias a las que deben desplazarse los apoyos implican unos tiempos considerables para la ejecución de los transportes, esta circunstancia provoca que, en numerosas ocasiones, la situación haya variado entre el momento en que los recursos fueron solicitados y aquel en el que éstos entran en el TO. Estas variaciones exigen en determinados casos el reencaminamiento de los recursos, no obstante con los procedimientos actuales de transporte este redireccionamiento es prácticamente imposible, resultando que la única forma de poder realizarlo consiste en recibir los recursos en el destino final inicialmente planeado para, desde allí, reenviarlos al nuevo destino que la variación de las circunstancias ha impuesto.

Esto es así, aún cuando en el transporte planificado, dado que en la mayor parte de los casos será intermodal, existan puntos de carga y descarga intermedios. Actualmente algunos ejércitos disponen de medios que permiten el seguimiento de los medios de transporte, pero ninguna nación dispone de un procedimiento que permita el seguimiento de los artículos durante las operaciones de transporte.

Para dar respuesta a esta necesidad la OTAN ha iniciado los estudios para posibilitar el seguimiento de artículos durante los transportes que se realicen, en cualquier punto, dentro de las zonas de interés para la OTAN. Este seguimiento incluye tanto el del medio de transporte como el de los contenedores, llegándose al seguimiento individualizado de los artículos, pertenecientes a todas las clases de abastecimiento e independientemente de su tamaño. En resumen se pretende conseguir una visibilidad óptima de todo lo que se mueva en una operación desde los depósitos o plantas civiles hasta las unidades que se encuentran en la ZO.

Concepto de la movilidad estratégica de la Unión Europea Occidental (UEO)

La UEO desde el momento de su reactivación tomó un interés especial por los temas concernientes a la movilidad estratégica. La estructura de movimiento y transporte que la UEO activa para apoyo a una operación es similar a la de la OTAN y cuenta con los siguientes elementos:

- Grupo de Coordinación de la Movilidad de la UEO (WMCG): analiza las contestaciones nacionales a los mensajes de declaración de intención al objeto de evaluar las necesidades de movimiento y transporte. Realiza la coordinación de los preparativos para el

despliegue hasta que se active el Centro de Coordinación de la Movilidad de la UEO (WMCC).

- El WMCC: confecciona el anexo M&T del plan operacional; es responsable de la coordinación, priorización y armonización de los movimientos en función de las necesidades operacionales; coordina y determina las prioridades para el empleo de los medios de transporte puestos a disposición de la Organización; define y coordina las funciones asignadas a las naciones piloto y realiza el seguimiento del despliegue, informando a las naciones de la situación global.

La movilidad estratégica en el Cuerpo de Ejército Europeo (CEEUR)

Esta gran unidad multinacional ha establecido su propio concepto de la movilidad estratégica, que se basa en el de la UEO contemplando diferentes niveles de responsabilidad (estratégica, operacional o táctica) según el ámbito en el que se desarrolle la misión. Como caso más general se establecerá un Centro Operacional para la Movilidad Estratégica del CEEUR (COMSEK), constituido por representantes designados por las naciones, que será el encargado de coordinar las operaciones de proyección, sostenimiento y repliegue, así como de facilitar la cooperación entre las naciones. También se activará un Centro de Coordinación de Movimientos y Transportes del CEEUR (CCMTEK), que será el encargado de la coordinación de los movimientos tácticos en la ZO.

El movimiento y transporte en Eurofor

A diferencia del CEEUR, donde se activaban los centros de movimiento mediante la designación de representantes nacionales, en el caso de Eurofor es la Sección de Transporte y Proyección de su Estado Mayor la que activa las células que se constituyen. Dependiendo del nivel en el que se encuentre el comandante de Eurofor las células a activar serán las siguientes: si es COPER se activará la Célula de Coordinación de Movimientos Estratégicos (CCMS); si es COMANFOR ejercerá su responsabilidad a través de la Célula de Coordinación de Movimientos de Teatro (CCMT); en el caso que le corresponda ser Comandante Táctico Terrestre (COMTACTER) se activará la Célula de Movimiento y Transporte (CMT).

La movilidad estratégica en España

Las experiencias en el campo del transporte estratégico en España son limitadas, centrándose en las derivadas de nuestra participación en las operaciones de mantenimiento de la paz en la antigua Yugoslavia y Albania, que han servido para poner de manifiesto nuestras carencias y avanzar en el camino que nos debe conducir a equipararnos con los ejércitos de nuestro entorno. Como consecuencia de nuestra participación en estas operaciones las Fuerzas Armadas utilizaron por primera vez el ADAMS, iniciando así la estandarización de procedimientos con nuestros aliados.

Otro aspecto en el que se ha evolucionado en los últimos años es en el desarrollo de nuestra actuación como nación anfitriona. En este campo las experiencias de los ejercicios *Cobra 97* —en el marco del CEEUR— y *Strong Resolve 98* (en el marco OTAN) representan un claro avance en lo que respecta a la activación de WMCC.

Medios para el transporte estratégico

Para la realización de los transportes estratégicos pueden emplearse vectores de muy diverso tipo. Para su elección será necesario realizar una detallada ponderación de diversos factores (pesos y volúmenes de los elementos a transportar, plazos fijados para la ejecución de los transportes, infraestructuras de las líneas de comunicación, distancias, costos, etc.). Los medios aéreos se utilizarán normalmente para el despliegue de los escalones avanzados y para el traslado del personal en las rotaciones y relevos, el transporte marítimo será el medio más habitual en las operaciones de proyección, por lo que respecta al transporte por ferrocarril tiene un papel preponderante para aquellos movimientos que se realicen en la zona europea, en cuanto al transporte por carretera no se consideran el medio idóneo para la realización de este tipo de operaciones.

MEDIOS MILITARES

Los medios militares son muy limitados. En este sentido la Armada dispone únicamente de un buque de transporte marítimo, el *Contramaestre Casado*, buque de escasa capacidad por ser un transporte ligero, el resto de los medios con que cuenta representan el medio de proyección de la fuerza de Infantería de Marina por lo que la decisión de su empleo será en detrimento de la libertad de acción para emplear las fuerzas de Infantería de Marina.

El Ejército del Aire por su parte cuenta con dos T-17 (B-707) y 12 T-10 (C-130), la escasa capacidad de transporte estratégico del T-10 limita mucho sus posibilidades. Esta circunstancia podría verse mejorada a medio plazo si se dota a este Ejército con el Futuro Gran Avión (FLA).

Por su parte el Ejército de Tierra cuenta con dos buques logísticos tipo *ro-ro* que tiene una capacidad de carga limitada. Dichos buques son adecuados para realizar los transportes consecuencia de las necesidades de apoyo y sostenimiento a las fuerzas proyectadas, asimismo dotan de un cierto grado de libertad de acción para desarrollar operaciones de escasa envergadura, o para poder dar respuesta a las necesidades iniciales en tanto se gestiona la obtención de otros medios de transporte. Además de los medios anteriormente citados el Ejército de Tierra dispone de 140 plataformas de ferrocarril que permiten el transporte de carros (su empleo se ve limitado por la diferencia del ancho de vía europeo).

MEDIOS CIVILES

Hoy en día resulta imprescindible contar con el apoyo de los medios civiles para poder llevar a cabo operaciones de proyección de cierta envergadura. La tendencia actual en los países de nuestro entorno es que dichos medios se utilicen dentro de la libre concurrencia de mercado, es decir, si se necesita transportar un contingente de tropas y los medios con que cuentan las Fuerzas Armadas no fuesen suficientes, o estuvieran realizando otras tareas, debería optarse por contratar con las empresas de transporte los medios necesarios, no como una imposición (requisa) sino mediante la solicitud de las correspondientes ofertas. Este procedimiento presenta la vulnerabilidad derivada de las especiales circuns-

tancias en que los medios serán requeridos (desplazamiento a zonas en conflicto, plazos excesivamente breves de disponibilidad, transporte de mercancías peligrosas, etc.).

El organismo con que se cuenta para coordinar la aportación de recursos civiles a las necesidades de la defensa militar es el Comité Nacional de Planes Civiles de Emergencia (CNPCE), reflejo del Comité Superior de Planes Civiles de Emergencia (SCEPC) de la OTAN, que cuenta entre los comités sectoriales con los de transporte terrestre, transporte marítimo y transporte aéreo. Es en el marco de estos Comités donde se deben elaborar los planes que garanticen la aportación de recursos de transporte necesarios.

Activación de centros de coordinación de movimientos

Las experiencias en este campo no son muy numerosas y se han producido como consecuencia de la realización de determinados ejercicios multinacionales en territorio español (*Cobra 97* y *Strong Resolve 98*), en los que se contó con una participación importante de fuerzas. La razón de su activación es la consecuencia de la asunción por España de las responsabilidades derivadas del papel de nación anfitriona.

En el ejercicio *Cobra 97*, realizado por el CEEUR el mes de junio de 1997, para la coordinación de los transportes se activó un Centro de Coordinación de Movimientos en Territorio Español (CECOTES), que desplegó en las inmediaciones del puesto de mando del CEEUR, y al que se hizo depender del director de la nación anfitriona. Esta estructura, resultado de la nula experiencia de que se disponía en este campo provocó que no se dispusiera de toda la información necesaria (sobre todo la relativa a medios de transporte aéreo y marítimo) con la antelación deseable, al no estar claramente establecido el enlace con el Estado Mayor Conjunto (EMACON). En consecuencia, se puso de manifiesto la necesidad de activar un centro de coordinación de movimientos a mayor nivel que facilitara la centralización del control de todos los movimientos realizados en territorio español.

Dado que el ejercicio se planteaba en el ámbito de la Organización de Naciones Unidas el CEEUR asumía los cometidos de COPER, COMANFOR y COMACTER, por ello se establecieron el COMSEK que se encargó de la coordinación de los movimientos estratégicos, y el CCMTEK donde se coordinaban los movimientos tácticos que se realizaron en la zona de ejercicios.

En el *Strong Resolve 98*, ejercicio OTAN conjunto-combinado dirigido por el Mando Supremo Aliado del Atlántico (SACLANT) y desarrollado en marzo de 1998 en Noruega, Portugal y España, se activó en la totalidad la estructura de control de movimientos que se ha descrito anteriormente. Por parte de España, a diferencia de lo ocurrido en el ejercicio *Cobra*, y como consecuencia de las enseñanzas que de él se derivaron, se activó una estructura completa para el control de movimientos. Dicha estructura estuvo constituida por: un NMCC dependiente del EMACON, que contó con representación de los cuarteles generales, la Dirección General de Política de Defensa y la Guardia Civil, y que ejerció su acción a través de los Centros de Coordinación de Movimientos que se establecieron en cada cuartel general (CCMOVMOT, CCMOVMOA y CCMVMON). De este ejercicio se extrajo la conclusión que conviene que exista una célula permanente de coordinación de movimientos que permita la rápida y eficaz activación del NMCC.

Conclusiones

Las carencias que presentan las Fuerzas Armadas relativas a la estructura de control de movimientos, así como las de los Ejércitos en relación a los medios de transporte estratégico, no se ven plenamente compensadas por las posibilidades que puede ofrecer la sociedad civil que, si bien dispone de los medios apropiados y suficientes para dar respuesta a las necesidades de transporte, carece de una conciencia nacional de defensa que favorezca que dichos medios sean puestos a disposición de las autoridades militares.

Para que la capacidad de proyección de nuestras fuerzas actúe como un eficaz elemento de disuasión de nuestros potenciales adversarios, es preciso que esta capacidad sea creíble. Por ello, es ineludible la activación y puesta en funcionamiento del CNPCE, así como la ejecución de la planificación que, en materia de transporte, corresponde a los comités sectoriales de los dependientes. En este sentido, el Ministerio de Fomento debería impulsar las actuaciones tendentes a garantizar que las necesidades de transporte que tengan las Fuerzas Armadas con ocasión de que una crisis sean resueltas de forma rápida y eficaz.

Por lo que respecta a las Fuerzas Armadas deberán realizar un esfuerzo para modernizar sus materiales ampliando sus capacidades de transporte y, con objeto de reducir las necesidades de sostenimiento de las operaciones, estandarizar al máximo los materiales y equipos de dotación, tanto en el seno de las Fuerzas Armadas como con los de los ejércitos aliados.