



INTRODUCCIÓN

El Mando de Transporte Aéreo Europeo (EATC, de sus siglas en inglés “*European Air Transport Command*”) fue inaugurado el pasado día 1 de septiembre, tras un camino de más de cuatro años desde que, en abril de 2006, Francia y Alemania firmaran una Carta de Intenciones (LoI, de “*Letter of Intent*”) para su definición, desarrollo y puesta en marcha.

El EATC no es fruto de la casualidad o de la improvisación; ha sido necesario un largo camino de quince años para llegar hasta él, arrancando en 1995 con la creación del FBEAG, *Franco-British European Air Group*. Durante el recorrido, dos cuestiones han marcado la génesis del EATC: de un lado, los Objetivos de Fuerza de la Unión Europea contenidos en los “*Helsinki Headline Goal Catalogue (HHC)*” de la cumbre de diciembre de 1999. El Anexo 1 del Anexo IV de la declaración de Helsinki¹ establece que entre los objetivos en materia de capacidades colectivas está el de “...preparar la creación de un mando europeo de transporte aéreo”; de otro lado, la decidida vocación francesa respecto a la creación de una defensa europea propia, con un ejército europeo común, algo que ya planteó (sin éxito) durante la firma del Tratado de París de 1951 para la creación de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero. La idea francesa sobre un ejército europeo, si bien no se ha materializado en toda su amplitud, se deja ver a través de otras iniciativas, de la mano de unos u otros países pero siempre con la participación francesa, como pueden ser la Brigada Franco-Alemana (1989), el Eurocuerpo (1993), el propio FBEAG (1995), o la EUROMARFOR (1995). El EATC (2010) podría ser, desde este punto de vista, el más reciente de los ejemplos.

El Instituto Español de Estudios Estratégicos publicó el pasado mes de septiembre de 2010 un Documento Informativo en el que puede leerse más información sobre los pasos dados por diversos países europeos hasta llegar a la inauguración del EATC².

¹ El documento puede consultarse en http://www.europarl.europa.eu/summits/hel2_en.htm#IV. Los anexos principales del documento van numerados con números romanos, mientras que los anexos de los anexos (lo que serían apéndices) van numerados con números arábigos.

² Este documento puede consultarse en la página web:
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2010/DIEEEI12-2010EATC.pdf

EL TRANSPORTE AÉREO EN EUROPA

Podría afirmarse, con muy poco margen de error, que el concepto estratégico en que se ha basado la defensa europea durante las décadas posteriores a la 2ª Guerra Mundial ha tenido una influencia muy directa en las enormes deficiencias que presentan hoy en día las capacidades de transporte aéreo estratégico en Europa. Los planes de defensa del territorio de soberanía de la OTAN establecían frentes terrestres sobre Turquía, Grecia o la famosa brecha de Fulda, “*The Fulda Gap*”³. Es fácil comprender que el único socio de la OTAN que se ha visto impulsado a dotarse de medios de transporte aéreo de gran capacidad, no sólo por su distancia con Europa, sino con el resto de escenarios mundiales, han sido los Estados Unidos de Norteamérica. Por el contrario, la tendencia de los socios continentales ha sido la de dotarse de materiales medios o ligeros con grandes características para el transporte aéreo táctico, pero con limitaciones en capacidad de carga y radio de acción a la hora de realizar transportes aéreos estratégicos hacia o desde escenarios lejanos. Así, a principios de la década de los noventa las potencias europeas operaban amplias flotas de C-130 “Hércules”, C-160 “Transall” o FIAT G-222, complementadas con modelos más modernos, como los CASA-NURTANIO-235, el CASA-295 o el ALENIA C-27J “Spartan”, entre otros⁴.

La llamada “Primera Guerra del Golfo”, en 1991, constituyó el primer aviso importante para los países europeos. Francia y Reino Unido, por ejemplo, trabajaron juntos en muchos aspectos relativos a la participación de sus Fuerzas Aéreas en el conflicto, pero tuvieron que recurrir al apoyo de los EE.UU. y a la contratación masiva de medios civiles de gran capacidad, dado que sus flotas de C-130 y C-160 se manifestaron absolutamente insuficientes para responder a la demanda.

De las lecciones aprendidas durante este conflicto deberían haberse derivado cambios inmediatos en la política de los países europeos en materia de transporte aéreo militar. Sin embargo, la década de los noventa trajo de nuevo el concepto de “la guerra en casa”, produciéndose sucesivos conflictos circunscritos al escenario de los Balcanes, en los que, como antaño, los requerimientos para el transporte aéreo de unidades y su sostenimiento no pusieron a prueba las capacidades estratégicas de las potencias europeas. La necesidad de invertir en grandes programas de adquisición de aviones militares de transporte aéreo cae así en una prioridad muy baja, a lo que contribuyen factores como la crisis económica de mediados de la década, la focalización de Europa en las políticas de convergencia con la moneda única, el, entonces, inalcanzable coste del paradigmático McDonnell-Douglas (hoy

³ “*The Fulda Gap*”, o Brecha de Fulda, es una región de poca elevación y muy llana situada en la antigua frontera entre las dos Alemanias, a la altura de la ciudad de Frankfurt. Ofrece muy buenas características para la operación a gran escala de unidades blindadas, por lo que fue considerada durante las décadas de la Guerra Fría como uno de los puntos de entrada en Europa Occidental en caso de un hipotético ataque del bloque Soviético. Existe numerosa bibliografía, pudiendo citar “*From the Fulda Gap to Kuwait, the U.S. Army, Europe and the Gulf War*”, de Stephen P. Gehring, producido por el Center of Military History del U.S. Army, o “*Strategic Geography: NATO, the Warsaw Pact and the Superpowers*”, de Hugh Faringdon.

⁴ Para más información, ver las páginas:

<http://www.ejercitodelaire.mde.es/ea/pag?idDoc=86CE48F02C0CB52CC12574480029ABE1>,

<http://www.c-27j.com/>,

<http://www.airforce-technology.com/projects/transall/>,

<http://www.aeronautica.difesa.it/Mezzi/velivoliDotazione/Pagine/G-222.aspx>

día Boeing) C-17 “Globemaster III”⁵, prácticamente el único modelo con las capacidades adecuadas disponible a la sazón en el mercado occidental, o la enorme capacidad de las repúblicas exsoviéticas para proporcionar, en alquiler o en “leasing”, medios civiles de gran capacidad, principalmente Iliushin IL-76 y Antonov AN-124⁶, excedentes, paradójicamente, de la Guerra Fría.

Esta situación tiene su reflejo en el seno de las Fuerzas Aéreas, como demuestra el hecho de que no se realiza ningún estudio serio sobre el transporte aéreo estratégico en Europa hasta el año 2000, después de la cumbre europea de Helsinki de 1999 y cinco años después de la creación del mencionado FBEAG.

El FBEAG se crea por Francia y Reino Unido cuatro años después de la Guerra del Golfo, con el objetivo general de fortalecer las relaciones entre sus Fuerzas Aéreas en todos los ámbitos posibles. Entre los años 1997 y 1999 se suceden invitaciones e incorporaciones de otros países europeos, pasando a denominarse EAG, “*European Air Group*”⁷, el 1 de enero de 1998 y quedando conformado como un organismo de siete miembros de pleno derecho el 12 de julio de 1999. Los países miembros son Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido.

Ese estudio, realizado por el recién establecido EAG, reconoce las carencias de medios aéreos, pero también pone de manifiesto que no basta con que los países europeos de doten de determinados materiales. Tanto o más necesario es el establecimiento de procedimientos de coordinación que garanticen una más eficiente gestión de los medios existentes a la par que se promuevan iniciativas para la implantación de mecanismos que permitan ir más allá de la mera utilización.

En septiembre de 2001 se crea el EACC, “*European Airlift Coordination Cell*”⁸, como un órgano del EAG con la misión de definir e implantar mecanismos para la coordinación de las misiones de transporte aéreo de los países miembros, abarcando también las misiones de repostaje en vuelo, dada la singular característica europea por la que un alto porcentaje de los aviones de transporte tienen el doble role Transporte-Repostaje. Para materializar la coordinación se crea una herramienta, el acuerdo ATARES⁹, el cual permite el intercambio no dinerario de horas de vuelo entre los países miembros tomando como unidad la hora de vuelo de un C-130 estándar.

⁵ Se puede consultar información sobre el C-17 “*Globemaster III*” en la página web <http://www.boeing.com/defense-space/military/c17/c17today.html>.

⁶ El IL-76 y el AN-124 son utilizados actualmente por el Ministerio de Defensa español, vía contrato civil, para el transporte de material hacia y desde el teatro de Afganistán. Para más información sobre las características de estos modelos, puede consultarse <http://www.ilyushin.org/eng/products/cargo/>, y <http://www.aerospace-technology.com/projects/antonov/>.

⁷ <http://www.euroairgroup.org/>.

⁸ Aunque el EACC ya no existe, pues se transformó en el EAC “*European Airlift Centre*”, puede leerse una reseña en <https://www.mcce-mil.com/>.

⁹ ATARES, de “*Air Transport, Air-to-Air Refueling and other Exchanges of Services*”, es un acuerdo por el que las naciones participantes en el MCCE (ver página siguiente) se dotan de una herramienta para realizar intercambios de servicios en el ámbito de las fuerzas aéreas. La unidad de intercambio, una hora de vuelo de C-130, recibe el nombre de EFH, “*Equivalent Flight Hour*”.

El EACC se muestra muy eficaz como elemento coordinador, pero los cada vez más frecuentes despliegues en distintas operaciones en muy diversos lugares del mundo, con exigencias y “tempos” muy variados entre sí, obligan a plantearse nuevos campos de actuación. Cuestiones como la homogeneización del adiestramiento, la unificación del desarrollo conceptual o el establecimiento de mecanismos logísticos comunes, todo en aras de una mejora en la capacidad global de los países miembros, dan lugar a la transformación del EACC, en julio de 2004, en el EAC, “*European Airlift Centre*”¹⁰.

Este centro puede considerarse, de hecho, como uno de los hitos importantes de la historia europea en materia de cooperación militar. Sus actividades han permitido al EAG desarrollar propuestas de estandarización en áreas como la documentación de las cargas, incluyendo las mercancías peligrosas, adiestramiento y ejercicios combinados, procedimientos de despacho y recepción de cargas, incluyendo procedimientos estandarizados para el establecimiento de capacidades CATO, “*Combined Air Terminal Area Operations*”¹¹, todo ello dando lugar a una mejora muy notable de la interoperabilidad del transporte aéreo de los países miembros, con unas consecuencias en la práctica más que sobresalientes.

El siguiente salto lo constituye el MCCE, “*Movement Coordination Centre Europe*”¹². Establecido oficialmente el 1 de julio de 2007, este centro es el resultado de la fusión entre el EAC y un centro de coordinación de transporte marítimo, el SCC, “*Sealift Coordination Centre*”¹³, que fue creado en septiembre de 2002 por Noruega, Países Bajos y Reino Unido para mejorar la eficiencia del transporte estratégico marítimo en el marco de las carencias detectadas por la OTAN en su Cumbre de Washington. El MCCE en la actualidad está compuesto por veintiún países europeos en base a su voluntad de compartir medios de transporte estratégico, tanto aéreos como de superficie, siendo éste su verdadero valor añadido. Siendo la única iniciativa seria en Europa para coordinar la utilización de medios multimodales de transporte estratégico, no debemos olvidar que la utilización de los medios de superficie, cuando ello es posible, abarata mucho los costes del transporte y palia el impacto negativo de la carencia sistemática de medios aéreos.

MEDIOS EUROPEOS DE TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO

Hasta el momento hemos hablado de las iniciativas para coordinar los medios existentes y para mejorar la interoperabilidad en su empleo, incluso de la coordinación del transporte multimodal en Europa. Veamos ahora cuales son las iniciativas para dotarse de medios aéreos estratégicos para suplir las carencias de las flotas europeas.

¹⁰ Aunque el EAC ya no existe, pues se fusionó con el SCC “*Sealift Coordination Centre*”, puede leerse una reseña en <https://www.mcce-mil.com/>.

¹¹ CATO podría traducirse por “*Operaciones de Terminal Aérea Multinacional*”. Es una capacidad que otorga a un comandante militar la habilidad de recibir y despachar aeronaves de transporte, tanto militares como civiles, realizando todas las tareas necesarias para atender al personal, las cargas y los medios aéreos de transporte.

¹² Más información en <https://www.mcce-mil.com/>.

¹³ Aunque fusionado con el EAC, puede consultarse información del SCC en <http://www.nosu.no/sealift/>.

Adquisición del Boeing C-17 “Globemaster III” por el Reino Unido

Tras un programa de “leasing” iniciado en el año 2000, la RAF opera en la actualidad una flota de siete C-17 desde la base de Brize Norton. Lo que inicialmente fue una medida transitoria en espera de realizaciones en el proyecto del Airbus A400M, en la actualidad es una apuesta firme para cubrir las crecientes necesidades de las operaciones en que participa el Reino Unido, independientemente de su participación en el programa europeo.

Programa SALIS, “Strategic Airlift Interim Solution”

También como una solución transitoria a la espera del A400M, quince países europeos, entre los que no se encuentra España, firmaron, en el seno de la OTAN, un acuerdo para establecer un fondo común con objeto de contratar, en régimen de “leasing”, seis aviones Antonov AN-124. A los quince se unió Suecia en marzo de 2006. Estos aviones, rusos y ucranianos, están disponibles en tres segmentos: dos con dedicación plena permanente, dos con seis días de preaviso y otros dos con nueve días. Es de reseñar que la coordinación de su utilización se realiza por la “SALIS Co-ordination Office”, dentro de la estructura del MCCE, en Eindhoven (Países Bajos).

NATO SAC, “Strategic Airlift Capability”

Aunque se trate de una iniciativa y una capacidad de la OTAN, es conveniente citar el SAC, ya que, además de los Estados Unidos, está participado por 12 países europeos, entre los que se encuentran Finlandia y Suecia. España tampoco forma parte de esta iniciativa. El SAC consiste en la adquisición, financiada por los 13 países miembros, de tres aviones Boeing C-17, los cuales operan desde la base de Papa, Hungría, desde el 27 de julio de 2009. Para la utilización de los mismos se ha creado una estructura militar multinacional, el HAW, “Heavy Airlift Wing”, actualmente al mando de un oficial de la US Air Force.

Programa del avión Airbus A400M¹⁴

Este programa nació en 1997 como una iniciativa de ocho países, incluida Turquía y, ahora sí, España, para sustituir las ya entonces obsoletas flotas de C-130 y C-160. Debe decirse que es el programa clave para el futuro del transporte aéreo estratégico europeo. No sólo porque las otras iniciativas son sólo soluciones interinas basadas en el futuro A400M, o soluciones no puramente europeas, como el SAC, sino porque su desarrollo, comercialización y soporte es un proyecto exclusivo de la industria aeronáutica y tecnológica europea. Independientemente de lo que pueda estar en juego desde el punto de vista de la política y la industria europeas, el Airbus A400M constituye el intento más serio para iniciar un camino europeo y definitivo hacia la homogeneización de equipos, técnicas y procedimientos para garantizar la verdadera interoperabilidad en materia de transporte aéreo estratégico, en el marco de un futuro Ejército Europeo.

¹⁴ El cuarto prototipo del A400M realizó su primer vuelo despegando de Sevilla el pasado 20 de diciembre de 2010. En la actualidad se han realizado más de 300 vuelos acumulando más de 1.000 horas vuelo. Puede consultarse información sobre este programa en <http://www.airbusmilitary.com/A400M.aspx> y también en <http://www.airforce-technology.com/projects/fla/>.

EL EATC, “EUROPEAN AIR TRANSPORT COMMAND”

Como ya se ha comentado con anterioridad, la preparación de un mando de transporte aéreo europeo es uno de los objetivos de la Cumbre de Helsinki de 1999. Aunque, ya en ese año, Francia y Alemania, durante su Cumbre de Estrasburgo, anuncian su intención de crear un Mando de esas características, es en abril de 2006 cuando se firma la Carta de Intención para su puesta en marcha por ambos países.

En la Carta, Francia y Alemania invitaban a los países miembros del EAG a adherirse a la idea, algo que hicieron Bélgica (julio de 2006) y Holanda (enero de 2007). España envió un representante, como observador, en octubre de 2007, el cual ha participado activamente en los procesos de definición conceptual y de implantación del EATC.

El EATC se basa en dos pilares fundamentales. Por un lado, la rama operativa se encarga de asegurar la máxima interoperabilidad y eficiencia en el uso de los medios aéreos asignados. De otro lado, la rama funcional se encarga de establecer las condiciones para la mejor preparación de las unidades de cara a su utilización operativa. Esto le confiere un carácter integral, ya que los países miembros quieren que el EATC les permita alcanzar la mayor eficiencia no sólo en el empleo operativo de los medios, sino también en aspectos tan sensibles nacionalmente como son el sostenimiento, la logística o el adiestramiento.

Esto significa que las naciones miembro, lejos de adoptar una solución de mínimos con la que cubrir el planeamiento y la ejecución de misiones, han preferido no renunciar a ningún área de trabajo, hasta el punto de incluir una sección en la División Funcional denominada Gestión de Flota, o “*Fleet Management*”.

La estructura del EATC responde a esta filosofía, de modo que su Comandante dispone de dos Divisiones: la División Operativa y la División Funcional, además de una Sección de Apoyo que gestiona los aspectos de personal, los presupuestos o la vida y funcionamiento de su Cuartel General. Dispone también de las típicas capacidades de una secretaría general, como son los servicios jurídicos, relaciones con la prensa, protocolo, etc. También existe un Segundo Comandante que hace las veces de Jefe del Estado Mayor del EATC.

La División Operativa gestionará las peticiones de aerotransporte que se reciban, realizando todas las funciones asociadas: asignación de medios aéreos, planeamiento, ejecución, seguimiento y control de cada una de las misiones. Recordemos aquí que las aeronaves a utilizar serán siempre aquellas puestas bajo el mando del Comandante del EATC tras la pertinente transferencia de autoridad realizada por las naciones miembro. No obstante, el EATC estaría preparado para asumir el mando de otras aeronaves, tanto de países no pertenecientes al EATC como de organizaciones multinacionales. Este sería el caso de la “*European Air Transport Fleet*”, de la que hablaremos más adelante.

La División Funcional se encarga de realizar estudios y propuestas relativas a los conceptos de empleo del transporte aéreo, la logística, el entrenamiento, adiestramiento y ejercicios, así como de la gestión de flota. Proporciona así una plataforma multinacional que permitirá

no sólo garantizar la interoperabilidad, sino la integración de los esfuerzos de los países miembros en áreas que van más allá de la mera utilización de los medios aéreos.

Es necesario aclarar que el Comandante del EATC ha sido investido con autoridad de mando, “*Commanding Authority*”, (en la modalidad de Control Operativo) para la utilización de la flota pero sólo con autoridad de recomendación, “*Recommending Authority*”, o de coordinación, “*Coordinating Authority*”¹⁵, para el área funcional. De este modo, los miembros se protegen ante la posibilidad de tropezar con algún asunto “insalvable”, al tiempo que se garantiza un foro único para la discusión de los temas más escabrosos. Entraría aquí todo lo relativo a la contratación y gestión de recursos logísticos, la gestión del mantenimiento o la instrucción y adiestramiento de tripulaciones, asuntos sobre los que siempre planearán conflictos de intereses nacionales e industriales que será necesario solventar.

UN PASO ADELANTE

Recapitulemos un momento. Tras el recorrido histórico realizado anteriormente hasta llegar al MCCE, cabría preguntarse qué hace que el EATC sea algo diferente, en qué consiste el paso adelante en su caso.

Desde el punto de vista operativo, la respuesta es obvia. Mientras que el rol del MCCE consiste en poner en contacto al proveedor de transporte “A” con el demandante de transporte “B” y realizar la coordinación posterior necesaria, el EATC es por sí mismo el proveedor del transporte ya que dispone de medios propios asignados en permanencia, por lo que tiene capacidad para responder directamente a las solicitudes, priorizando, programando y ordenando cada misión que sea necesaria para atender la demanda.

Sin embargo, el factor que hace más atractivo al EATC respecto de los otros organismos mencionados reside en el plano político: la renuncia a determinados aspectos de la soberanía nacional, algo fundamental, no sólo para su construcción y puesta en servicio, sino para garantizar que su evolución y realizaciones futuras vayan en la dirección adecuada para la construcción de unas Fuerzas Armadas Europeas¹⁶. Es cierto que la modalidad de “control operativo” no es la más amplia, pero no deja de significar una renuncia al empleo nacional de los medios (en algunos casos hasta del 100%), siempre sin menoscabo de la potestad de su retirada en aquellas situaciones en que por intereses nacionales sea necesario.

¹⁵ El término “*Commanding Authority*” se refiere aquí a la potestad conferida a una autoridad o comandante militar para planear, ordenar y controlar las actividades de determinadas fuerzas puestas bajo su mando. “*Coordinating Authority*” se refiere a la capacidad de establecer consultas sobre las actividades o funciones relativas a fuerzas de más de un país, o de dos ejércitos, pero sin la capacidad de imponer acuerdos entre las partes. En caso de no obtener soluciones, siempre podrá elevar el asunto al nivel superior. En el caso de “*Recommending Authority*”, la potestad del comandante sólo le habilita para emitir directrices, recomendaciones o guías sobre las funciones o actividades encomendadas, pero no podrá impulsar acuerdos al respecto, sino que queda a la voluntad de las partes el seguir sus recomendaciones.

¹⁶ Todavía sin confirmar, según las previsiones realizadas durante la fase de definición del EATC, Alemania, Bélgica, Francia y Holanda pondrán bajo el control operativo del EATC el 91%, 100%, 67% y 100% de sus respectivas flotas de transporte aéreo.

No cabe duda de que cada paso a dar en la construcción de un Ejército Europeo requerirá un ejercicio de renuncia a la soberanía nacional en más aspectos. El mensaje que nos envía el EATC es muy claro: en el campo de la cooperación, la colaboración y la interoperabilidad está casi todo explorado (ya hemos hablado de los sobresalientes resultados de algunas realizaciones en el seno del EAC), y con esto sólo alcanzamos cotas de excelente coordinación, algo que se considera insuficiente para avanzar más en materialización de una defensa común de Europa.

Hasta hora, la decisión de los estados europeos se basaba en invertir recursos económicos para incorporarse a un programa de “leasing” o de adquisición en común o bien en ofrecer horas de vuelo, salidas o misiones a la comunidad MCCE para aprovechar su espacio en la bodega de carga.

Ahora, con la llegada del EATC, las decisiones a tomar por aquellos países deseosos de incorporarse a esta nueva forma de hacer las cosas tendrán un carácter mucho más complejo: transferencia de autoridad permanente, desplazamiento de sus centros de priorización, planeamiento y programación de misiones desde sus cuarteles generales nacionales hacia Eindhoven, sustitución de sus expertos y asesores nacionales por el personal destinado en las Divisiones del EATC, entre otras. En todo caso, los beneficios o dividendos que obtengan los países miembros tendrán gran influencia en la postura y la voluntad del resto de estados de la Unión.

IMPULSO ACTUAL EN LA UNIÓN EUROPEA

Como consecuencia del informe “*Long-term Vision*” publicado en 2006 por la Agencia Europea de Defensa (EDA), uno de los puntos principales del Plan de Desarrollo de Capacidades (CDP) de la Agencia contempla el desarrollo de una Flota de Transporte Aéreo Europea (EATF, “*European Air Transport Fleet*”). Con el A400M en mente, de todas las opciones posibles, la Agencia promueve un modelo combinado, con participación de los 8 países que toman parte activa en el programa de desarrollo del A400M, junto a la adquisición, en forma individual o colectiva, de nuevos aviones por parte de aquellos países que no forman parte de dicho programa.

Este sistema ofrece grandes posibilidades a aquellos países que, no teniendo recursos para (o necesidad de) adquirir medios propios de transporte aéreo estratégico, podrían acceder a esta capacidad mediante la suscripción de participaciones en los programas de adquisición colectivos. Más aún, países con posibilidades de adquirir sus propios aviones, pero con escasas posibilidades de dotarlos con las infraestructuras de apoyo correspondientes, tendrán una oportunidad a través del EATF, lo cual repercutirá en una mayor capacidad de la Unión en su conjunto.

En esta línea, doce Ministros de Defensa firmaron la Declaración de Intenciones (DoI, de “*Declaration of Intent*”) sobre el desarrollo de la EATF durante una reunión del Comité de Dirección de la EDA el 10 de noviembre de 2008. En relación con el modelo combinado, la

Declaración insiste en que se tenga en cuenta la posibilidad de que países del programa A400M proporcionen apoyo logístico a aquellos que deseen dotarse de aviones pero no quieran o no puedan adquirir las infraestructuras pertinentes.

La EDA ha tomado el testigo de la EATF creando un Grupo de Trabajo Ad-Hoc para las Operaciones y el Adiestramiento del Transporte Aéreo Táctico (AHWG, de *Operations & Training Tactical Air Transport*) para desarrollar conceptos en relación a la optimización en la preparación, empleo y sostenimiento de las flotas de transporte de los Estados participantes en la EATF (pMS, de *“participants Member States”*). La EDA abre así un campo que permite a los pMS no solamente acometer proyectos de cara al avión A400M, sino que puedan servir de mejora y optimización en el empleo de las flotas existentes.

Uno de los asuntos que más intensamente está trabajando este AHWG, y que más pronto dará frutos prácticos, es el diseño de un método de adiestramiento basado en bloques (*“Block Training”*) que se ejecutarían en cortos periodos de tiempo pero con una actividad de alta intensidad, tras la concentración de aviones de transporte en un lugar predeterminado. De hecho, España se ha ofrecido como Nación Anfitriona (*“Host Nation”*) para el año 2012, dadas las magníficas características que ofrecen nuestro espacio aéreo y nuestras infraestructuras¹⁷.

En relación con el EATC, cabe afirmar que el concepto es compatible con la EATF. Ésta podría situarse bajo el control del EATC, quién actuaría como su mando operativo y para quien la EATF sería una Unidad más con la que contar y a la que asignar misiones. Todo dependería de la voluntad de los países participantes, en definitiva, de las sensibilidades nacionales a la hora de interpretar los indudables ejercicios de cesión de soberanía que cada paso adelante llevará asociados. Adicionalmente, las realizaciones de la División Funcional del EATC y las del AHWG para la EATF pueden retroalimentarse mutuamente, de modo que se puede avanzar mucho más rápido sólo con aplicar la coordinación adecuada entre ambas instituciones. Recordemos que las listas de estados participantes en una u otra iniciativa son muy similares.

PERSPECTIVAS PARA ESPAÑA Y EL EJÉRCITO DEL AIRE

España siempre ha suscrito firmemente el papel de Europa como actor mundial. Así se ha materializado en múltiples iniciativas y actividades impulsadas durante la presidencia europea en el primer semestre de 2010.

Nobleza obliga. Esto significa, entre otras cuestiones, el compromiso formal de incorporarse a todas las iniciativas posibles en la búsqueda de la materialización de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) en logros concretos, y tanto el EATC como la EATF lo son.

¹⁷ Estamos hablando de amplias zonas de espacio aéreo sin saturaciones de tráfico y de infraestructuras actualmente en servicio como las Bases de Villanubla y Zaragoza, las zonas de Bardenas y Ablitas o el Campo de Maniobras de San Gregorio, entre otros.

Sin embargo, para España y su Ejército del Aire (EA) es un momento difícil para la toma de decisiones respecto del EATC o la EATF. No cabe duda de que cada decisión que se adopte requerirá una significativa dotación presupuestaria. Además, al A400M, centro de gravedad de nuestro futuro transporte aéreo militar, le quedan algunos años para entrar en servicio, por lo que la máxima preocupación ahora es mantener las capacidades actuales sin menoscabo de operatividad. Este escenario no impide que se inicien los trabajos de análisis de las opciones posibles y de planeamiento de la incorporación a las mismas, ya que lo contrario obligará a tomar decisiones futuras de forma precipitada no exenta de improvisación. Será muy conveniente realizar un plan de incorporación a estas estructuras que incluya, de forma integral, todas las áreas de interés.

En este marco las opciones son varias. La participación con personal en los procesos de definición e implementación, la asignación permanente de aviones o unidades de transporte, compartir la logística de las flotas, tanto la de adquisición como la de mantenimiento, o la realización de actividades de adiestramiento o ejercicios combinados en territorio nacional son sólo algunas de las puertas que se pueden cruzar.

En cuanto al personal, España cuenta con un representante del EA tanto en el EATC como la EATF. En el marco de un plan integral de incorporación, habrá que tener previsto qué puestos serán de interés en el futuro y el modo en que podrán ser asumidos.

Respecto a la asignación de aviones de transporte no podemos hablar de incorporaciones hasta la llegada del A400M, dado que nuestra situación geográfica no hace rentable que los actuales medios con que cuenta el EA sean asignados al EATC o a la EATF¹⁸.

De cara a la llegada del A400M cabe plantearse el modo de incorporarse al EATC o a la EATF. En principio se ha de huir del aislamiento que supondría no asignar aviones. Esto, además, vulneraría los principios asumidos por España en cuanto a la construcción de la defensa en Europa. Tres son las opciones posibles:

- Asignar horas de vuelo o salidas en una cantidad determinada anual. Esto podría dejarnos fuera del EATC, dado que éste se basa en el control operativo de los medios, no sólo de las misiones. Además, la experiencia de estos años en el MCCE demuestra que España se convertiría en un país “proveedor” y que la factura sería difícil de cobrar. Se pierde también la capacidad de participar en las decisiones que se tomen o de aprovechar las realizaciones funcionales que puedan alcanzarse en el seno de ambas organizaciones multinacionales.
- Asignar aviones basados en nuestro territorio nacional. Esto sería muy interesante, pues abriría las puertas para que una unidad del EATC o de la EATF tuviera su base en España. Esta podría tener carácter multinacional, incluso. El inconveniente sería el riesgo de convertirse en el socio “regional” que atendería las necesidades de transporte europeas sólo en nuestra zona geográfica.

¹⁸ Nuestra posición geográfica es excéntrica respecto de la mayoría de los países europeos. Esto obliga a realizar tramos adicionales desde y hacia la Península, lo cual aumenta el coste de las misiones. Dada la escasez de medios, el despliegue permanente de aviones en países más céntricos tampoco es viable.

- Asignar aviones a una unidad, normalmente multinacional, que se constituya fuera de nuestras fronteras. Con ello nuestros aviones se incorporarían plenamente a los conceptos EATC/EATF. Sería también una señal inequívoca de nuestra fiabilidad como socio en la construcción de la defensa europea, permitiendo un mejor acceso a puestos de mayor responsabilidad y a las soluciones multinacionales que se adopten en materias como adiestramiento o gestión de flotas. Desde el punto de vista operativo, nuestras tripulaciones volarían para un significativo número de países, adquiriendo una experiencia de gran valor. También se harían cargo de las misiones de transporte desde o hacia la Península que tengan por origen o destino países europeos en general, lo cual descargaría a las unidades desplegadas en España.

De las tres opciones, la primera es la menos deseable, mientras que la tercera representa el mayor nivel de compromiso e integración, siendo, quizás, la que mayor valentía requiere para su realización.

El concepto de *“Training Blocks”* se presenta realmente atractivo. Las condiciones de espacio e infraestructuras mencionadas en la página anterior sitúan a España en una posición de privilegio para adjudicarse en permanencia el role de *“Host Nation”*, lo que implicaría un significativo beneficio en términos prácticos, sociales y de prestigio. Lo cierto es que sólo algunos países del este de Europa tienen unas condiciones similares a las nuestras, aunque siempre jugará a nuestro favor la media anual de días de buen tiempo. Adicionalmente, dado que España ha firmado la DoI de la EATF, nuestros aviones de transporte actuales pueden incorporarse a estos ejercicios intensivos, aprovechando así las ventajas que representa practicar maniobras de alta exigencia en un ambiente multinacional.

Los aspectos cooperativos en materia de gestión logística, gestión de flotas o colaboración en materia de adquisiciones, operación y mantenimiento son los más complejos y los que más dosis de imaginación pueden requerir para un equilibrio correcto entre intereses nacionales militares e industriales y los compromisos para la construcción de la defensa europea.

Podría producirse un mayor estrechamiento de nuestros lazos con nuestro vecino del oeste si se optase, en una clara y directa interpretación del espíritu del Plan de Desarrollo de Capacidades de la EDA, por facilitar que aviones A400M adquiridos por Portugal en un futuro pudieran ser operados desde una base española, recibiendo el apoyo de infraestructura y logístico de nuestras instalaciones. Esto permitiría a Portugal acceder a la explotación de sus propios aviones de transporte aéreo estratégico sin necesidad de realizar una inversión exagerada.

Podría también explorarse la posibilidad de que unidades francesas y españolas compartiesen una logística de adquisiciones común o una gestión de flota unificada, compartiendo asignación de misiones. De alcanzarse un acuerdo multinacional de más envergadura, la opción sería incorporarse al mismo en igualdad de condiciones que el resto de socios. Estas *“fusiones”* tendrían las ventajas propias de la optimización y el aumento de eficiencia que podrían suponer, tanto en el plano económico como operativo. Su desventaja

reside en el propio camino a recorrer hasta llegar a esos acuerdos, indudablemente lleno de inconvenientes culturales, de soberanía o industriales de todo tipo.

En definitiva, debemos considerar que un escenario de escasez o de crisis como el actual siempre ofrece grandes oportunidades para avanzar. En términos organizacionales, estamos hablando de “transformación”, entendiéndolo por ello la realización de un esfuerzo por parte de todos los miembros de una organización para mejorar a través de los cambios, siempre teniendo en cuenta, no sólo la situación interior, sino las características del entorno exterior en que dicha organización se mueve.

En todo caso, cuanto más intensamente se sienta la necesidad de transformación y mayor sea la calidad del liderazgo ejercido por el estamento dirigente a la hora de innovar, y renovar, el statu quo actual, mayor y más rápido será el alcance de los logros necesarios. Y no cabe duda de que una profunda implicación de España aportaría un enorme valor añadido a los esfuerzos de los demás países europeos para la realización de un futuro Ejército Europeo.

CONCLUSIONES

En el Tratado de Lisboa, la UE asume un papel más activo como actor mundial en su objetivo de proporcionar seguridad y estabilidad en aquellas zonas del mundo donde sea necesario, bien por el principio de solidaridad, bien porque su seguridad y bienestar se sientan amenazados. Para incrementar los resultados hasta ahora conseguidos, será necesario maximizar el esfuerzo en los pilares en que se basa el poder de la Unión.

Como uno más de esos pilares, la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) deberá dar respuesta a nuevos retos, tratando de ir más allá de los logros y realizaciones alcanzados durante las dos pasadas décadas.

En la mente de todos está que la solución más avanzada, más integral, la que generaría mayor confianza y respeto por Europa entre el resto de actores globales sería la creación de unas Fuerzas Armadas Europeas que sustituyeran al actual concepto de la contribución colectiva a fuerzas multinacionales de mayor o menor entidad.

El *European Air Transport Command* (EATC), nacido el pasado mes de septiembre de 2010, nos muestra un camino que, probablemente, sea un buen ejemplo a seguir en otros ámbitos de las fuerzas armadas. Es un Mando Europeo con medios de transporte aéreo asignados bajo su mando operativo en permanencia, cuyo verdadero valor reside en los esfuerzos políticos realizados por los países miembros para renunciar a parte de su soberanía nacional en beneficio del esfuerzo común. Esfuerzo que será un requerimiento recurrente en todos los pasos a dar en la construcción militar europea.

Otra iniciativa que permitirá demostrar las ventajas sinérgicas que se pueden alcanzar a través de proyectos comunes es la *European Air Transport Fleet* (EATF), para cuyo impulso y

desarrollo la *European Defense Agency* (EDA) ha creado un Grupo de Trabajo Ad-Hoc para las Operaciones y el Adiestramiento del Transporte Aéreo Táctico (*AHWG Operations&Training Tactical Air Transport*).

Ambas iniciativas incluyen áreas para el estudio e implantación de soluciones en aspectos que van mucho más allá de la mera coordinación en la utilización de los medios aéreos. La nueva perspectiva abarca el adiestramiento y entrenamiento, la logística común, la gestión integral de flotas, la adquisición de materiales o la explotación de infraestructuras de forma común entre varios países. Todos ellos constituyen el núcleo de las verdaderas dificultades para llegar a soluciones concretas en el marco de la construcción de una defensa europea común, cuyo escenario de partida viene marcado por la primacía de los intereses nacionales durante las décadas precedentes.

La posición de España en la actualidad no es sencilla. Al escenario económico y financiero actual se une el hecho de que al A400M aún le quedan años para entrar en servicio. Además, nuestra posición geográfica respecto del resto de países europeos, excepto Portugal, no permite asignar los medios de transporte aéreo actuales a ningún proyecto Europeo.

Esto reduce nuestras opciones de participación, aunque no hay que despreciar las existentes. Así, hemos participado con un observador activo en la definición y puesta en marcha del EATC y en la actualidad nos hemos ofrecido como nación anfitriona (*“host nation”*) para un adiestramiento intensivo (*“Block Training”*) que organiza el AHWG de la EATF para el año 2012.

En este sentido, debemos ser conscientes de que la llegada del A400M nos colocará en el punto de mira del Plan de Desarrollo de Capacidades de la Agencia Europea de Defensa, el cual *“apunta”* a los países miembros del programa A400M para que se comprometan de forma activa con el desarrollo de capacidades de transporte aéreo adicionales por parte de aquellos que no puedan hacerlo de forma individual. Compartir canales logísticos o infraestructuras de apoyo a las aeronaves serían soluciones innovadoras que permitirían a los países *“menores”* obtener capacidades que de otra forma serían imposibles.

Es necesario diseñar desde ahora nuestra estrategia de incorporación a estos proyectos y de colaboración con aquellos países de nuestro entorno con los que realizar algunos de esos proyectos en común (¿señalar a Portugal o Francia sería arriesgarse mucho?).

El enorme calado de las decisiones a tomar es obvio, pero debe quedar claro que la decisión de mayor impacto de todas sería no implicarse a fondo y dejar que la llegada del A400M nos sorprenda en el furgón de cola de la construcción de unas Fuerzas Armadas Europeas como respuesta a los retos que en materia de Política de Defensa y Seguridad afectan a Europa.

*Víctor Manuel Navarro Morales
Coronel del Ejército del Aire
Jefatura de Movilidad Aérea del Mando Aéreo de Combate*