

103/2020

14 de julio de 2020

Juan Manuel Chomón Pérez *

Las capacidades de aerotransporte militar y la UE. La crisis económica y la necesidad de compartir e integrar

Las capacidades de aerotransporte militar y la UE. La crisis económica y la necesidad de compartir e integrar

Resumen

La crisis económica causada por la COVID-19, sumada a la situación económica europea anterior a la misma, en la que la mayoría de las fuerzas aéreas europeas habían ya sufrido fuertes reducciones en sus presupuestos anuales, muestra la utilidad de compartir las capacidades de defensa entre todos los Estados miembros de la UE.

Este artículo versa sobre la potenciación de la cooperación aérea militar entre estos países, en aras del desarrollo de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) y en términos más generales de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESCO). Se centra en la compartición de capacidades de transporte aéreo a nivel europeo, fomentando iniciativas tipo *pooling and sharing*, que puedan ser integradas en la PCSD, ratificando así la voluntad política expresada por la UE.

Palabras clave

Capacidades aéreas, cooperación, PESCO, transporte aéreo, PCSD, EATC, MMF.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Military airlift capabilities and the EU. The economic crisis and the need to share and integrate

Abstract

The economic crisis caused by COVID-19, added to the previous European economic situation, in which most of the European air forces had already suffered sharp reductions in their annual budgets, shows the usefulness of sharing defence capabilities among all the EU Member States.

This article deals with the strengthening of military air cooperation between these countries, in the interest of developing the Common Security and Defense Policy (CSDP) and more extensively the Common Foreign and Security Policy (CFSP). It focuses on the sharing of air transport capabilities at the European level, promoting and enhancing “pooling and sharing” type initiatives which could be integrated into the CSDP, thus ratifying the political will expressed by the EU.

Keywords

Air capabilities, cooperation, PESCO, air transport, CSDP, EATC, MMF.

Marco europeo adecuado para la cooperación

«Caballeros nos hemos quedado sin dinero, es el momento de pensar».
(Winston Churchill, primer ministro del Reino Unido, 1940)

Con el final de la Guerra Fría, el papel fundamental de las Fuerzas Armadas cambió, adquiriendo un carácter más expedicionario en el que las capacidades de defensa necesarias no eran las mismas que existían antes de la caída del Muro de Berlín, en 1989. Las amenazas mutaban progresivamente, siendo el cambio potenciado por la globalización y la desigualdad.

Desde entonces, tanto la OTAN como la UE y sus Estados miembros han tratado de identificar las carencias existentes en términos de capacidades para responder a nuevas amenazas, dejando ambas (amenazas y capacidades) reflejadas en sus estrategias de seguridad y defensa¹. Tal y como aparecen contempladas, estas capacidades de defensa deben permitir responder a amenazas tan variadas y extensas como el terrorismo global, el crimen organizado internacional, la migración, la seguridad del transporte en las vías marítimas y otras amenazas que están claramente relacionadas con la inestabilidad geopolítica, como las que afectan a la seguridad energética.

Por otro lado, Europa se ha visto envuelta en los últimos años en un escenario de crisis económica, que ha empeorado por los efectos de la pandemia de la COVID-19. La crisis económica ya había llevado a una clara reducción en los presupuestos de defensa europeos en la última década², siendo, muy probable que en un futuro próximo veamos cómo estos presupuestos continúan por la misma senda.

A pesar de que tanto la UE como sus Estados miembros tienen presupuestos más austeros, no han renunciado a sus objetivos e intereses relacionados con la seguridad,

¹ En la *Estrategia Global de la Unión Europea* (EUGS), publicada en 2014, se cita: «Nuestra Unión se encuentra amenazada. Nuestro proyecto europeo, que ha traído paz, prosperidad y democracia sin precedentes, está siendo cuestionado. Hacia el este, se ha violado el orden de seguridad europeo, mientras que el terrorismo y la violencia plagan el norte de África y Oriente Medio». MOGHERINI, F. «Estrategia global para la política exterior y de seguridad de la Unión Europea». 2016. Obtenido de www.europa.eu.

² En términos reales (sin inflación), el gasto total de defensa en la UE disminuyó en un 15 % entre los años 2006 y 2013, según datos del Annual Defense Data booklet 2015 de la Agencia Europea de Defensa, que coinciden con los del Instituto de Estudios de Seguridad de la Unión Europea. FRANCE, O. d. «Defence budgets in Europe, downturn or U-turn?». Mayo de 2015. Obtenido de <https://www.iss.europa.eu>.

proyectándolos³ repetidamente en escenarios más allá de sus fronteras, tratando de responder al nuevo espectro de amenazas. Prueba de ello son las diversas misiones de gestión de crisis que se mantienen, incluidas las operaciones militares. Estas operaciones militares implican la presencia en el extranjero de personal militar de los Estados miembros, que debe desplegarse, mantenerse y replegarse.

En respuesta a la disminución del presupuesto, se han implementado medidas en busca de una austeridad que responda a la crisis. Entre ellas, además de las iniciativas de intercambio de capacidades con otros países, también hemos asistido a una reducción en el número total de personal militar; la retirada sin sustituto de algunos sistemas de armas, perdiéndose así capacidades⁴; una reducción en los pronósticos de adquisición, un intento de exportar excedentes para evitar penalizaciones por la retirada parcial o total de proyectos multinacionales, etc.

Sin embargo, para enfrentarse a la amplia gama de amenazas, se necesita una gran variedad de capacidades militares específicas. Careciendo la UE de capacidades de defensa propias, es muy difícil, si no imposible, que todos y cada uno de los países europeos puedan, de forma aislada, asumir los costes que adquirirlas y mantenerlas implica.

Por ello, en los últimos años a nivel europeo se han lanzado iniciativas que promueven la colaboración a nivel internacional, como es el caso del *European Air Transport Command* (EATC), o la *Multinational MultiRol Transport Tanker Fleet* (MMF).

Seguramente cada miembro de la Unión Europea desearía conservar ciertas capacidades militares que la crisis económica no le permite mantener con facilidad. La posibilidad de llegar a un acuerdo con otros Estados miembros para tras identificar necesidades conjuntas, crear y compartir capacidades, podría ayudar a sortear la crisis económica, ganando en eficiencia a nivel europeo. La contrapartida puede ser una pérdida de autonomía y de la autoridad total sobre esas capacidades, si se ponen a disposición de la PCSD.

³ «Una misión de asesoramiento en Irak, una misión de entrenamiento militar en la República Centroafricana, una operación marítima en el Mediterráneo y una misión de asistencia en Ucrania se encuentran entre las adiciones más recientes a más de 30 misiones civiles y operaciones militares lanzadas por la UE desde que la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) se hizo realidad hace casi 15 años». OSORIO, Esther. «EU Missions and Operations as part of the EU's CSDP». Noviembre de 2017. Obtenido de Factsheet <https://eeas.europa.eu>.

⁴ Ejemplo de ello sería la baja del Boeing 707 del Ejército del Aire que supuso prácticamente la pérdida de su capacidad de transporte estratégico, incluyendo el repostaje en vuelo de largo alcance.

Por otro lado, la voluntad política de los Estados miembros ha sido expresada a través de la aprobación de la Decisión de establecimiento de la *Permanent Structured Cooperation* (PESCO)⁵ del Consejo Europeo. Así pues, esta voluntad política parece decantar la balanza hacia la compartición de las capacidades existentes, el planeamiento y desarrollo conjunto de nuevas y su gestión dentro del marco de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD). La cooperación se muestra ineludible para hacer frente a las amenazas.

La PESCO nos muestra un camino a seguir en el que las iniciativas de *pooling and sharing* son parte fundamental del mismo. Las iniciativas y proyectos de mancomunación, compartición y/o desarrollo de capacidades deberán iniciarse y articularse de forma provechosa para la UE, comprometiéndose a ponerlas a su disposición, teniendo en cuenta sus líneas de actuación y no únicamente los intereses de los países participantes. Para ello, los órganos y agencias de la UE en materia de defensa⁶, enmarcados en la PESCO, jugarán un papel fundamental en la correcta creación, desarrollo o puesta a disposición de capacidades (como en el caso de las del EATC o MMF).

Entre los principales déficits para poder llevar a cabo con éxito operaciones militares que permitan la implementación de la PCSD y el desarrollo de la EUGS se encuentran la capacidad del reabastecimiento en vuelo y el transporte aéreo estratégico. Ambas capacidades son vectores de proyección de la fuerza pues permiten proyectar, la primera el poder aéreo y la segunda los efectivos militares, muchas veces en forma de coalición internacional, a las zonas de conflicto⁷. Estas capacidades concentradas hoy en día en el EATC y en la MMF no se encuentran aún a disposición de la PCSD ni de ninguna de sus entidades ni organizaciones.

⁵ «Recordando además que el Consejo Europeo también solicitó reforzar la cooperación en el desarrollo de las capacidades requeridas, así como comprometerse a que dichas capacidades estén disponibles cuando sea necesario». PESCO State Members. «Notification on Permanent Structured Cooperation to the Council and to the High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy». Noviembre de 2017. Obtenido de www.eeas.europa.eu.

⁶ Entre dichos órganos, agencias y servicios, será primordial el rol de la European Defense Agency (EDA), del European Union Military Staff (EUMS) o del European External Action Service (EEAS) en general, o de alguna de sus secciones o direcciones más en concreto.

⁷ Desde 1995, los países de la UE han participado en 22 operaciones militares en que desplegaron más de 500 efectivos. IISS. «European Military Capabilities: Building Armed Forces for Modern Operations». *Strategic Dossier*. Julio de 2008.

Por ello, cuando la UE despliega una operación militar, el país que participa en la misión bajo bandera UE, debe hacerse responsable del despliegue y repliegue de sus tropas, recurriendo generalmente a sus propios medios aéreos.

Capacidades de defensa europeas, necesidad de compartir

Siendo imposible para muchos países la obtención de la totalidad de las capacidades necesarias de defensa, las soluciones pasan por intentar desarrollar capacidades adaptables y por compartir estas con otros países⁸.

Empezando por la adaptabilidad, podemos considerarla hoy en día como el término principal de referencia al pensar en capacidades de defensa. La continua reestructuración de las políticas de seguridad, en respuesta a la evolución de las amenazas, hace que las capacidades de defensa se deban diseñar pudiendo ser modificadas, o puedan desde su diseño desempeñar diferentes roles, respondiendo en variados escenarios y periodos, a diferentes tipos de amenazas. Así, las flotas de transporte aéreo táctico militar actuales permiten cubrir un gran espectro de capacidades, adaptándose a la misión para dar respuesta a la amenaza, con un número reducido de modelos de aeronaves. Muchas aeronaves militares son diseñadas con la posibilidad de que un mismo modelo, como por ejemplo el A400M⁹ o el A330 MRTT (*Multirole Transport Tanker*), pueda ser configurado diferentemente, proporcionando capacidades tan diversas como la eero-evacuación (AE) médica, el repostaje¹⁰ en vuelo (AAR)¹¹, el transporte aéreo (TA) de personal o de carga, el lanzamiento de ayuda humanitaria, lanzamiento de paracaidistas, etc.

⁸ «Ante las limitaciones presupuestarias, la cooperación en el desarrollo de la capacidad militar es crucial para que los Estados miembros mantengan las capacidades clave y remedien las deficiencias, se beneficien de las economías de escala y mejoren la eficacia militar. Esto requiere una mayor colaboración en el desarrollo de capacidades, explorando todo el potencial de cuatro importantes medidas de reducción de costos: (1) proyectos de armamentos colaborativos, (2) agrupación, (3) especialización de funciones, y (4) reducción de redundancias». European Political Strategy Center. «In Defense of Europe». Junio de 2015. Obtenido de https://ec.europa.eu/epsc/publications/strategic-notes/defence-europe_en.

⁹ En la página web (www.airbus.com) del fabricante se clasifican sus capacidades en tres principales: transporte aéreo estratégico, transporte aéreo táctico (aquí se incluyen los lanzamientos de carga y de paracaidistas) y repostaje en vuelo.

¹⁰ «Un Airbus A400M ha reabastecido con éxito a seis cazas F-18 de la Fuerza Aérea española en una sola misión». Airbus Military. «Air to Air Refuelling Mission Capability». Febrero 2018. Obtenido de <http://www.airbus.com/defence/a400m.html#refuelling>.

¹¹ «...el A400M proporciona a las fuerzas aéreas una forma rentable de adquirir una capacidad de reabastecimiento de combustible aire-aire (AAR) además de un avión de transporte táctico y logístico versátil. El avión estándar A400M tiene los equipos y *software* necesarios para las operaciones de

Pero desarrollar capacidades adaptables, en favor de la eficiencia no basta, hay que compartirlas. Los Estados miembros de la UE, deben fomentar la compartición de capacidades y su mancomunación, así como la especialización de ciertos países en algunas de ellas, para que de forma coordinada las pongan a disposición del resto de otros Estados miembros.

En este sentido, las opiniones de la Comisión Europea, a través de su *European Political Strategy Center*, son coincidentes y están armonizadas con las del Servicio de Acción Exterior (SAE).

Es primordial combatir las amenazas de forma conjunta, desde la CSDP, debiendo existir una coordinación en el ciclo de gestión para la generación de capacidades, tratando de que las capacidades de las naciones sean complementarias entre sí desde el inicio¹², sin que haya una excesiva redundancia y sin que solapen con las ya existentes que deberán ser compartidas.

A fin de promover y orquestar todas las medidas, de cooperación y adaptabilidad, la UE actúa desde su Servicio de Acción Exterior (SAE) y desde la Agencia Europea de Defensa (AED)¹³ fundamentalmente. Solo siguiendo las directrices e iniciativas de ambas, se conseguirá mantener los compromisos de seguridad actuales y atender a los futuros a nivel UE.

Siguiendo el camino marcado por la CSDP de la UE, como continuación al Tratado de Lisboa¹⁴, la reciente ratificación de la PESCO por 25 Estados miembros de la UE, insiste precisamente en la cooperación y compartición en materia de defensa.

reabastecimiento de aire a aire de 2 puntos ya preinstaladas. Cualquier A400M puede reconfigurarse rápidamente para convertirse en un tanquero táctico de 2 puntos, capaz de repostar receptores equipados con percha a la velocidad y altitud requerida». Airbus Military. «Air to Air Refuelling Mission Capability». Febrero de 2018. Obtenido de <http://www.airbus.com/defence/a400m.html#refuelling>.

¹² «La Agencia Europea de Defensa (AED) ha estado produciendo un Plan de Desarrollo de Capacidades (CDP) para abordar los desafíos de seguridad y defensa a corto, medio y largo plazo. Analiza los escenarios de seguridad futuros y hace recomendaciones sobre las capacidades que los ejércitos europeos necesitarán para reaccionar a una variedad de posibles escenarios». AED. «Capability Development Plan Factsheet». Noviembre de 2014. Obtenido de www.eda.europa.eu.

¹³ Según el reporte anual de la AED del año 2016, la Agencia continúa buscando la cooperación entre los Estados miembros, centrada en la eficacia y en la obtención de resultados, enfocada al desarrollo de capacidades de defensa. Tal y como cita en el informe, lo hace a través de tres objetivos respaldados a nivel ministerial: apoyar el desarrollo de capacidades y cooperación militar, estimular la investigación y la tecnología para preparar las capacidades futuras y por último mediante el apoyo de la European Defense Technological and Industrial Base (EDTIB), todo ello asegurándose de que los intereses confluyen con los de las políticas de defensa de la UE. EAD. «EDA 2016 Annual Report». 2017. Obtenido de www.eda.europa.eu.

¹⁴ Tal y como se menciona en el propio preámbulo de la PESCO, el artículo 42 y el artículo 46 del Tratado de la UE, dejan la puerta abierta a la convergencia de los Estados miembros que quieran seguir

Con el tiempo deberíamos asistir a la armonización de las políticas de seguridad y defensa de los Estados miembros con la de la UE, lo que permitiría una mayor búsqueda de sinergias, aumentando la eficacia y eficiencia.

A través de la PESCO, se trata también de promover la innovación y el desarrollo de tecnología militar, buscando sistemas de financiación comunes¹⁵, como el articulado a través del *European Defense Fund* (EDF), lanzado por la Comisión Europea.

Ese desarrollo conjunto de capacidades posibilitaría la ampliación de ciertos contratos multilaterales entre los Estados miembros, hacia terceros países vecinos, impulsando esa ampliación desde la UE. Un programa que sirve como ejemplo de esta armonización de políticas es el desarrollo del programa A400M, que sentó las bases de la futura creación del EATC y permitió que se sufragasen de forma común las costosas inversiones en investigación y desarrollo, gestionándolos desde la Organización Conjunta para la Cooperación Armamentística (OCCAR) y exportando su venta a terceros países no UE como Turquía.

En un momento en que la amplitud de la crisis económica causada por la COVID-19 apenas comienza a medirse, estas son las únicas iniciativas que parecen viables. El compromiso de aumento de un 20 % de los presupuestos de defensa¹⁶, previsto por los 25 países firmantes de la PESCO, no se está cumpliendo, siendo estos insuficientes para atender un mayor número de capacidades o para desarrollarlas en plenitud y de forma aislada por cada país. Algunas de las operaciones de gestión de crisis, con bandera de la UE, nos han demostrado en el pasado reciente cómo la falta de capacidades propias o la escasez de estas han dañado notablemente el desarrollo de una misión¹⁷. Ciertas capacidades pueden ser consideradas como factores claves (*key enablers*), pues sin ellas las misiones estarían abocadas al fracaso. Entre ellas se encuentran los medios de transporte aéreo.

avanzando en PCSD como parte integral de la PESC, a fin de proveer a la Unión con capacidades civiles y militares que le permitiesen realizar las tareas incluidas en el artículo 43 del propio TUE.

¹⁵ «El Fondo coordinará, complementará y ampliará las inversiones nacionales en defensa. Al agrupar recursos, los Estados miembros individuales pueden lograr un mayor rendimiento y desarrollar tecnología y equipos de defensa que pueden no ser viables por sí mismos. Una mayor colaboración reduce los costos de duplicación, promueve la estandarización de los equipos y garantiza una mejor interoperabilidad entre las fuerzas armadas europeas. El Fondo también fomentará la innovación y permitirá economías de escala, reforzando así la competitividad de la industria de defensa de la UE». Comisión Europea. «Defending Europe, European Defense Fund». Junio de 2017. Obtenido de www.ec.europa.eu.

¹⁶ Tal como señala el artículo 2, del anexo II, del protocolo 10 del TUE firmado en Lisboa en el 2008.

¹⁷ Analizando por ejemplo los problemas acaecidos durante el proceso de generación de fuerzas para el despliegue inicial de la misión EUFOR RCA/Chad en el 2007, se identifica el déficit que tiene la UE en cuanto a aviones de transporte militar.

En torno al 60 % de la flota de aviones de transporte militar europeos se encuentra hoy en día en el EATC¹⁸. Sin embargo, la UE no puede hacer un uso directo de ellos, ni incluirlos por tanto en su ciclo de planeamiento de una misión, sin consulta previa a cada uno de los países miembros del EATC. Un ejemplo fue la misión Unified Protector¹⁹, en el año 2011, en que algunos miembros de la UE tuvieron que recurrir a las aeronaves de reabastecimiento en vuelo estadounidenses sin poder utilizar las capacidades de reabastecimiento en vuelo que poseían las aeronaves del EATC.

El motivo es que estas aeronaves han sido cedidas por los siete Estados integrantes del EATC a la organización quien ejerce el control operacional (OPCON)²⁰ de las mismas. A pesar de ello, no hay ningún mecanismo que articule o permita poner parte de la flota y sus capacidades a disposición de la PCSD, si no es a través de una solicitud particular a uno de los miembros. Es decir, al no disponer de capacidades propias, la UE siempre debe contar con el consentimiento de los Estados miembros para cada misión concreta y para acceder a las capacidades a ella asociadas. En caso del MMF, se espera que se reproduzca la misma situación, una vez que sus aeronaves empiecen a ser recibidas y estén operativas.

Necesidad del transporte aéreo militar europeo y sus capacidades críticas.

La capacidad de reacción y autonomía estratégica de la UE

Las Fuerzas Armadas de los países occidentales se han reestructurado, pudiendo hoy en día proyectarse en escenarios lejanos desde los que operar, desplegando en un breve plazo de tiempo, muchas veces por vía aérea. Las operaciones más allá de nuestras fronteras permiten perseguir los intereses de los países europeos, tanto de manera individual como bajo el paraguas de la UE, en aras de su seguridad.

¹⁸ Datos obtenidos de la presentación oficial del EATC, utilizada por el comandante jefe del EATC, en enero del 2018, en su comparecencia ante el Parlamento Europeo.

¹⁹ «La OTAN tomó el control de todas las operaciones militares de Libia en virtud de la resolución 1970 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el 31 de marzo de 2011. La Operación Protector Unificado constaba de tres elementos: un embargo de armas, una *no-fly-zone* y acciones para proteger a los civiles. La misión terminó el 31 octubre 2011. Más de 260 medios de transporte aéreo (aviones de caza, de vigilancia y aviones de reconocimiento, de repostaje en vuelo, vehículos aéreos no tripulados y helicópteros de ataque. Más de 26.500 salidas, incluyendo más de 9.700 vuelos de cazas». OTAN. Allied Joint Force Command Naples, noviembre de 2011. Obtenido de https://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_10/20111021_111021-oup-update.pdf.

²⁰ Operational Control según su denominación en idioma inglés.

A su vez, en estos escenarios lejanos, los medios militares aéreos se convierten en *key enablers*, pues solo las aeronaves de transporte militar son capaces de dar respuesta a algunas de las necesidades que en ellos se presentan.

En general, se puede afirmar que únicamente las aeronaves de transporte militar operadas por tripulaciones bien entrenadas son capaces de llevar a cabo actividades como el repostaje²¹ aéreo en vuelo, aeroevacuaciones médicas, lanzamiento de cargas o paracaidistas o transporte de mercancías peligrosas no permitidas en el ámbito civil, entre otras.

Pero además y fundamentalmente son prácticamente las únicas capaces de operar en ambientes que impliquen cierta peligrosidad, con unos márgenes de seguridad aceptables y de operar de un modo «táctico», compatible con el de los otros actores militares (OTAN, UE, ONU) implicados en un conflicto, en aras de la interoperabilidad y de la eficacia que esta genera.

Dado el estado de desarrollo político intermedio de la UE, que podríamos tildar de semifederativo, sucede que los Estados miembros de la UE, pese a implicar sus medios aéreos de transporte militar en misiones y operaciones con bandera de la UE, siguen también persiguiendo sus intereses nacionales²² y cumpliendo con sus compromisos en otras organizaciones internacionales²³ (como la OTAN y la ONU), disponiendo para ello de sus aeronaves.

Debido al elevado coste de obtención de estos sistemas de armas, el nivel de los actuales presupuestos de defensa europeos, la inherente vanguardia tecnológica, la complejidad en su mantenimiento y el tiempo requerido para que sus tripulaciones estén operativas, los aviones de transporte militar se convierten en un bien escaso y preciado y las capacidades que proporcionan en capacidades críticas.

²¹ El *Air to Air Refueling* (AAR) se considera una de las capacidades más críticas, pues es necesario para poder proyectar el poder aéreo y para llevar a cabo operaciones áreas ofensivas.

²² Podríamos citar el ejemplo de Francia, cuyo carácter expedicionario se plasma en una red de bases aéreas en sus territorios de ultramar (colonias) y en otros países con quien se han firmado acuerdos bilaterales de defensa (en su mayoría protectorados). Estas bases actúan como «hubs» logísticos y posibilitan el apoyo a las misiones propias nacionales (Costa de Marfil) o bajo bandera UE (EUFOR Chad). Mientras que los aviones de transporte estratégico tipo Airbus 400M abastecen estos «hubs», el transporte y las misiones tácticas son llevadas a cabo por aviones tácticos tipo C160, C130 y C235.

²³ Ejemplo de ello es la Operación «International Support Assistance Force» (ISAF) que mostró con claridad la necesidad de medios aéreos militares con mayor capacidad de carga y más modernos, debido a las características del teatro de operaciones, que exigía un gran esfuerzo de abastecimiento por vía aérea. Esta operación fue una gran precursora del desarrollo europeo del Airbus 400M que hoy en día se encuentra ya en dotación en tres de los países miembros del EATC.

Pese a la aparición y desarrollo de modelos cooperativos en el entorno del transporte aéreo militar europeo, actualmente no se puede contar con sus capacidades en el ciclo de planeamiento de las misiones UE. En caso de que la UE necesite de una capacidad, deberá solicitarla previamente a uno o varios de sus Estados miembros.

Por otro lado, la UE cuenta con *Battle Groups* que nunca han sido desplegados en una misión propia, bajo bandera de la UE. El hecho de que la UE no pueda contar con medios aéreos bajo control operativo, que permitirían el rápido despliegue de estas fuerzas, es sin duda un claro inconveniente.

Evidentemente este patrón de funcionamiento, en el caso de los despliegues, va en claro detrimento del tiempo de reacción, alejándonos del estado de alistamiento ideal, y cargando toda la logística sobre las espaldas del país que asume la misión.

Si estudiamos, por ejemplo, la necesidad de transporte aéreo para desplegar una brigada aerotransportable, en un plazo de quince días, a un escenario de Oriente Medio, incluyendo el transporte de 7.200 efectivos, transporte de helicópteros de apoyo y misiones de repostaje en vuelo para permitir que aviones de cazas den cobertura aérea durante su despliegue, vemos que serían necesarias 50 aeronaves tipo A400M para llevarlo a cabo. Con ellas se realizarían un total de 620 vuelos.

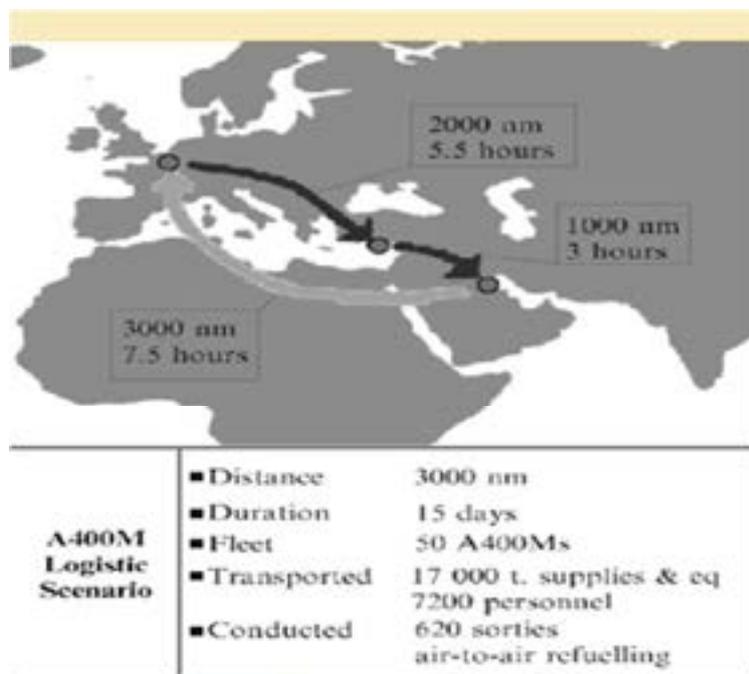


Figure 5.4. A400M scenario for EU military force

Figura 1. Escenario simulado futuro para el despliegue de una misión UE. Fuente: Jones, 2007.

Si, en lugar de una brigada aerotransportable, tratamos de desplegar un *Battle Group*²⁴ de la UE que consta de 1.500 efectivos, se observa tras realizar el cálculo extrapolando los resultados, que la necesidad para desplegarlo se ve reducida a once aviones y 140 vuelos de A400M, que volarían un total de 2.240 horas de vuelo (h/v). Como resultado de este planeamiento observamos que para poder desplegar un *Battle Group* de la UE, si acudimos individualmente a uno de los países miembros del EATC deberíamos paralizar prácticamente toda su flota de transporte, en el caso de los mayores (Alemania y Francia). Cualquiera de los otros países miembros del EATC sería incapaz de realizarlo por sí solo en el plazo indicado. Sin embargo, si el peso del despliegue

²⁴ «Los Battle Groups están pensados para poder ser desplegados ya sea en refuerzo de una operación existente o como fuerza “stand alone” manteniéndose en el teatro de operaciones por una duración de entre 30 y 120 días». EUROCORPS. «Eurocorps a force for the EU and NATO». Marzo de 2018. Obtenido de www.eurocorps.org: www.eurocorps.org.

fuese compartido por todos los Estados miembros de la UE participantes en el EATC, el impacto del despliegue sería absorbible con mayor facilidad.

Además de no poder contar directamente con los aviones de las naciones del EATC, ni de la MMF durante la fase de planeamiento por no tener ningún control operacional sobre ellos, la UE se enfrenta también a un problema de financiación para desplegar los mismos. Sin embargo, este problema de financiación tiene solución a través del mecanismo Athena²⁵, que puede permitir la financiación de la utilización las aeronaves del EATC o MMF, si participasen en tales despliegues.

Conclusiones

El mismo entorno europeo que fue percusor hace 10 años para la creación del EATC y más recientemente de la MMF, se ve reforzado por una nueva crisis económica causada por la COVID-19, siendo favorable para una cooperación más amplia entre los Estados miembros de la UE, particularmente entre los firmantes de la PESCO.

Bajo las actuales circunstancias, se incrementan las necesidades de compartir y mancomunar, a fin de cubrir las carencias en capacidades de transporte aéreo, tales como las capacidades de AAR, transporte estratégico o evacuaciones aeromédicas. Estas capacidades no podrían ser alcanzadas de forma aislada por muchos países de la UE. Pero esta compartición de capacidades debe realizarse en aras del desarrollo de la PESCO, integrando las mismas en su PCSD.

Poner las capacidades nacionales a disposición de la PCSD y por ende de sus Estados miembros podría producir grandes ventajas, tanto cuantitativas como cualitativas.

Entre estas ventajas se pueden incluir como las principales: el aumento de la autonomía, la independencia estratégica y la capacidad de reacción de la UE que le son fundamentales para poder consolidarse como actor global en el entorno de la seguridad y la defensa.

Potenciación de las operaciones militares dentro de la PCSD de conformidad con la EUGS, así como la mejora en el ciclo de planificación de estas misiones de la UE, simplificándose el despliegue de los *Battle Groups* u otras fuerzas u organismos y

²⁵ «Los gastos comunes que cubre el mecanismo Athena son y si el Consejo lo decide: costes de transporte y alojamiento de las fuerzas y de cuarteles generales por debajo del nivel de FHQ». MARÍN, J. E. «Un nuevo paso hacia la defensa común europea». 2015. Obtenido de OPEX (Observatorio de Política Exterior) <http://www.fundacionalternativas.org>.

facilitándose la participación de todos los Estados miembros en operaciones militares de la PCSD.

Otras ventajas serían: una mayor interoperabilidad, eficacia y eficiencia a nivel europeo, la distribución de los costos de posesión de sistemas de armas muy costosos entre todos los Estados miembros y por último la armonización de sus políticas de seguridad en lo relativo a las capacidades aéreas.

*Juan Manuel Chomón Pérez**
Comandante del Ejército del Aire
Máster en Paz, Seguridad y Defensa, UNED
Controlador de vuelos en el EATC