

PROYECCIÓN DE LA FUERZA: UNA NECESIDAD ACTUAL

Fernando Raimundo Martínez
Comandante del Ejército del Aire, DEM
Profesor de la ESFAS.

Introducción

El mundo se está transformando a un ritmo nunca antes visto, evolución a la que no son ajenos los aspectos estratégicos y militares de la situación internacional. En menos de 50 años, se ha evolucionado desde el concepto tradicional de la defensa, como defensa del territorio, a un concepto de disuasión colectiva y finalmente ha llegado a una fase, que ahora se abre ante nuestros ojos: la concepción de la defensa, además, como proyección de la estabilidad.

La situación mundial es previsiblemente más segura que en el pasado, aunque también más inestable, debido a la incidencia de factores de riesgo derivados de una situación internacional mucho más compleja y dinámica que la que caracterizaba al escenario bipolar. Es razonable opinar que los futuros conflictos serán de alcance limitado, tanto en finalidades y en objetivos políticos, como en los medios empleados.

Precisamente en este contexto, más allá de las tradicionales misiones de disuasión y, en su caso, de defensa del territorio nacional, que constituyen la razón de ser de las Fuerzas Armadas, es donde se manifiesta en toda su amplitud el valor de las Fuerzas Armadas como instrumento de la acción exterior del Estado, de nuestra presencia en Europa y de cumplimiento con nuestro compromiso Mediterráneo y Atlántico.

Por ello, las Fuerzas Armadas actúan, cada vez con mayor frecuencia, en tareas de ayuda humanitaria o en operaciones de gestión de crisis o de prevención de conflictos, supuestos de actuación radicalmente distintos, aunque no excluyentes, de los ya citados de disuasión o defensa territorial contra un ataque generalizado, únicos ejes de la estrategia occidental durante la guerra fría.

La realización de estas nuevas misiones obliga a disponer de fuerzas de características diferentes a las requeridas por el concepto tradicional de la defensa. Hoy es imprescindible que las fuerzas estén dotadas de capacidades conjuntas para la proyección del potencial militar en forma oportuna más allá de nuestras fronteras y para el sostenimiento prolongado de las operaciones. En adelante, la obtención de esas capacidades constituirá la referencia básica obligada en los procesos de planeamiento de fuerzas, tanto en la Alianza Atlántica como en la Unión Europea.

Este trabajo pretende mostrar, que a la vista del nuevo panorama estratégico, del nuevo tipo de misiones que se le asignan a las Fuerzas Armadas dentro del marco de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), Organización de Naciones Unidas (ONU)

y Unión Europea, de la realidad presupuestaria y de un indeterminado número de condicionantes, es conveniente revisar la capacidad de las Fuerzas Armadas, y consecuentemente del Ejército del Aire, en un concepto vital dentro del nuevo escenario en que nos desenvolvemos: «la proyección de la fuerza».

Se iniciará el artículo situando al lector en el escenario estratégico actual, que marcará las nuevas necesidades y retos para un futuro muy cercano de los países aliados. Se analizará brevemente la respuesta de la OTAN y de la Unión Europea ante esas necesidades, para centrar, posteriormente, el tema en la postura española y más concretamente en el Ejército del Aire.

No se tratará profusamente el concepto de «proyección de fuerzas», que abarcaría mucho más de lo expuesto aquí. Se persigue, como parte integrante de ese concepto, analizar la capacidad actual que tiene el Ejército del Aire para proyectar una fuerza, detectar las carencias y aportar, en lo posible, soluciones para mitigar esas carencias.

El nuevo escenario

En el nuevo orden global, los Ejércitos se han convertido en un privilegiado instrumento de la acción exterior, apoyando así los esfuerzos para garantizar un entorno internacional más estable y seguro.

La globalización de la actividad humana es una de las características fundamentales del escenario estratégico en el comienzo del nuevo siglo. Vivimos en un mundo interdependiente, en el cual los muros tienden a derribarse y las fronteras a hacerse cada vez más permeables.

Esta consideración cobra especial importancia en un escenario estratégico como el actual, caracterizado por la ausencia de amenaza clara y definida a nuestro territorio y por la aparición, sin embargo, de riesgos asimétricos, crisis y conflictos que comprometen la paz, la seguridad y la estabilidad en muchas regiones del mundo que pueden afectar a nuestra propia seguridad y, en consecuencia, requerir una respuesta por parte de la comunidad internacional, y por consiguiente, de España.

Fruto de esa inestabilidad a la que asistimos, fue la intervención militar contra la República Federal Yugoslava y su repercusión ha sido especialmente importante en varias cuestiones: una revisión profunda del Concepto Estratégico de la OTAN llevada a cabo en la Cumbre de Washington (abril, 1999), el fuerte impulso que se ha dado en los últimos meses al desarrollo de la Política Europea Común de Seguridad y Defensa (PECSD), plasmado en las decisiones de la propia Cumbre de Washington y de los Consejos Europeos de Colonia (1998) y de Helsinki (diciembre, 1999) y, ligado con lo anterior, el desarrollo de las capacidades militares aliadas a través de la llamada Iniciativa de Capacidades de Defensa (ICD), lanzada en Washington (abril, 1999).

La respuesta de la Alianza Atlántica

En la Cumbre de Washington del año 1999, los jefes de Estado y de Gobierno de la OTAN aprobaron el nuevo Concepto Estratégico de la Alianza.

Con esta revisión, se quiso adecuar el sentido de la Alianza al nuevo escenario estratégico, llevar al gran público el mensaje de lo que pretendía ser la Alianza y el papel que desea jugar en la seguridad europea. Así, en la primera parte del Concepto Estratégico, se describe cuáles son sus «tareas esenciales» y seguidamente, en diversos apartados, detalla cuáles son los medios (tanto militares como no-militares) que va a utilizar para llevarlas a cabo.

La estrategia militar aliada cambia el carácter territorial por el funcional. Las fuerzas deben estar preparadas para intervenir rápidamente, y sí resulta necesario, fuera de área; «la capacidad de proyección adquiere enorme relevancia».

Por otro lado, se detallan las capacidades operativas que se consideran esenciales para que la Alianza pueda llevar a cabo todas sus misiones: «disponibilidad de las fuerzas» (para poder establecer y mantener una presencia militar cuando y en el lugar en que sea preciso); «despliegue y movilidad» (para poder situar en el tiempo requerido a las fuerzas en el teatro de operaciones y que éstas puedan moverse dentro del mismo una vez desplegadas); «capacidad efectiva de combate en las fuerzas» de tierra, mar y aire (con posibilidad, por ejemplo, de poder operar de día o de noche, cualesquiera que sean las condiciones meteorológicas); «capacidad de Mando, Control y Comunicaciones (C3)»; capacidad de sostenimiento logístico y capacidad de supervivencia y de protección de las fuerzas.

Estas fuerzas deben estructurarse de forma que reflejen el carácter combinado y conjunto de las misiones de la Alianza, y deben disponer de cuarteles generales desplegables, incluyendo los de Fuerzas Operativas Combinadas-Conjuntas (CJTF en sus siglas inglesas) y de capacidades suficientes en el terreno logístico y de transporte. También se destaca la importancia de la Cooperación Cívico-Militar (CIMIC), especialmente en las operaciones no-artículo 5.

La intervención en Kosovo puso de manifiesto las grandes insuficiencias de la mayoría de los aliados en la disponibilidad de estas capacidades operativas. Por ello, en la Cumbre de Washington se lanzó la ICD para que las naciones se dotaran de esas capacidades.

El nuevo Concepto Estratégico contempla el desarrollo de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa (IESD), y reconoce tácitamente que ésta tiene lugar tanto en la OTAN como fuera de ella. Las decisiones tomadas por los miembros de la Unión Europea en las Cumbres de Colonia y Helsinki dieron un impulso extraordinario y un tanto inesperado a la dimensión europea de seguridad y de defensa.

La respuesta europea

Dadas las limitaciones presupuestarias, y con el fin de evitar duplicidades innecesarias, el desarrollo de la IESD dentro de la OTAN se ha efectuado mediante la aplicación del concepto de «capacidades separables pero no separadas», es decir, mediante la identificación de activos, capacidades, mecanismos de planeamiento y estructuras de mando de la OTAN que pueden ser puestos a disposición de los aliados europeos cuando lleven a cabo operaciones de respuesta a crisis o misiones de paz sin la participa-

ción de Estados Unidos. Esto se complementa con el desarrollo del concepto CJTF, una fuerza con su cuartel general susceptible de ser desplegada en muy breve tiempo en el teatro de operaciones.

En paralelo, se ha comenzado a desarrollar la PECSD dentro de la Unión Europea, como un instrumento más de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC), para que los países de la Unión Europea puedan llevar a cabo operaciones de gestión y de respuesta de crisis (*operaciones Petersberg*). Los países de la Unión Europea han asumido el compromiso de dotarse de las capacidades necesarias para llevar a cabo todo el ámbito de misiones de gestión de crisis, constituyendo para el año 2003 una Fuerza de Intervención Rápida con entidad de cuerpo de ejército (50.000/60.000 hombres) y con capacidad para sostenerla una vez desplegada durante al menos un año.

El desarrollo de la PECSD y de la ICD (1) constituye un enorme desafío para los aliados europeos, que deben transformar profundamente sus Fuerzas Armadas y dotarlas de las capacidades necesarias para que éstas puedan asumir de forma eficaz todo el espectro de misiones, tanto las tradicionales de la defensa colectiva como las nuevas de gestión y de respuesta a crisis. Esto requerirá unos medios necesarios para proyectar y sostener la fuerza, consecuentemente, habrá que gastar más y mejor.

España en el contexto de seguridad internacional

España, hoy en día, ha normalizado sus relaciones exteriores y participa en los organismos mundiales y europeos, con una adecuada coordinación de sus políticas exteriores y de seguridad y defensa, lo que le ha permitido «integrarse en el proceso de globalización» que caracteriza nuestra época.

En este entorno internacional tan fluido y complejo, con un orden mundial en proceso de remodelación, España es miembro estable y dinámico de la sociedad internacional, como potencia media integrada en el conjunto de las democracias occidentales.

Como señala la Directiva de Defensa Nacional 1/2000:

«La concepción estratégica española se ha adaptado a la situación internacional y al escenario estratégico de principios del siglo XXI y se han asumido plenamente las responsabilidades y compromisos derivados de nuestra participación en las organizaciones internacionales de seguridad y defensa.»

La concepción estratégica española está, por lo tanto, estrechamente enlazada, en fines y formas de actuación, con el Concepto Estratégico aliado y tiene entre sus orientaciones fundamentales la de impulsar decididamente la naciente PECSD. España ocupa hoy en la escena internacional un lugar que le permite proponerse nuevas metas y plantearse un papel cada vez más destacado.

(1) La ICD pretende constituir la respuesta básica a las nuevas demandas de seguridad, asegurando que las fuerzas aliadas sean capaces de desplegar rápidamente, contar con el debido apoyo para operar durante un dilatado periodo de tiempo en un teatro lejano y extraño, y actuar con la debida eficacia y en las adecuadas condiciones de autoprotección. En el anexo 1, p. 37, se expone la declaración de los países miembros.

El nuevo papel de las Fuerzas Armadas

Las Fuerzas Armadas de hoy son más reducidas pero más eficaces. El Gobierno quiere asegurar la capacidad de cumplir las misiones constitucionalmente encomendadas a las Fuerzas Armadas, reforzar nuestro compromiso con la Alianza Atlántica y contribuir a mejorar los instrumentos europeos de defensa.

Las Fuerzas Armadas son un claro instrumento de la acción exterior del Estado que actúan, cada vez con mayor frecuencia, en tareas de ayuda humanitaria o en operaciones de gestión de crisis o de prevención de conflictos. La realización de estas nuevas misiones obliga a disponer de fuerzas de características diferentes a las requeridas por el concepto tradicional de la defensa. Hoy es imprescindible que las fuerzas estén dotadas de «capacidades conjuntas» para la «proyección del potencial militar y para el sostenimiento» prolongado de las operaciones, en forma oportuna más allá de nuestras fronteras.

Tal y como el presidente del Gobierno apuntaba en el discurso de inauguración de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS):

«...las Fuerzas Armadas, en menos de diez años, han pasado de ser el instrumento de la defensa territorial de nuestras naciones, a convertirse en una herramienta eficaz para exportar la estabilidad y el orden necesarios para que los pueblos puedan convivir en paz y tranquilidad» (2).

Por todo ello, España, que no es ajena a este proceso de carácter general, debe también conseguir unas capacidades militares acordes con las exigencias del escenario estratégico actual y, con las demandas de seguridad y cooperación generadas como consecuencia del nuevo planteamiento de nuestra acción exterior.

Ante el fenómeno de la globalización, hoy nos afectan hechos y actitudes que antes podían parecerse remotos, las Fuerzas Armadas deben estar dotadas de una extraordinaria capacidad de proyección y de una no menos amplia interoperabilidad para poder actuar con contingentes aliados.

El Ejército del Aire en la política de defensa española

La Estrategia Militar (3) española se caracteriza por la idea de anticiparse al conflicto mediante una combinación de disuasión y prevención o, si el conflicto llegase a desencadenarse, por dar una respuesta resuelta y proporcionada que permita alcanzar los objetivos estratégicos. El poder de la disuasión se basa en la credibilidad, que es función de la entidad, preparación y disponibilidad de la fuerza y de la decidida voluntad de su empleo.

Dado el amplio espectro de operaciones militares donde nuestras Fuerzas Armadas van a actuar, es necesario contar con una extraordinaria capacidad de proyección de fuerzas así como disponer de un esfuerzo sostenido que hagan creíble los principios planteados. De nada sirve tener una alta disponibilidad de fuerzas, preparadas para el combate, si éstas no se pueden trasladar a la zona de operaciones. Estas zonas pueden

(2) Palabras del presidente del Gobierno en su discurso ante los concurrentes del I Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas.

(3) *Libro Blanco de la Defensa*.

estar alejadas del área de influencia nacional y será necesario, para el éxito de la operación, contar con la capacidad de mantener el esfuerzo realizado mediante su prolongación en el tiempo y reaprovisionamiento logístico.

Estos principios expresan de forma clara las características intrínsecas del poder aéreo (velocidad, movilidad, alcance y flexibilidad). El Ejército del Aire, poseedor de estas características, está llamado a desempeñar un papel crucial dentro de la política exterior y de defensa española en el marco estratégico actual.

Concepto de proyección de la fuerza

De acuerdo con lo expresado en el *Libro Blanco de la Defensa*, podemos entender como proyección de poder (*power projection*) aquella capacidad de una nación para aplicar todos o algunos de los instrumentos del poder nacional (diplomático, económico, informativo y militar) para responder a una crisis, contribuir a la disuasión y fortalecer la estabilidad de un área geográfica.

Proyección de fuerzas (4) (*force projection*) (5), parte esencial del poder militar, es el movimiento de fuerzas militares desde sus bases nacionales hasta un teatro de operaciones, en respuesta a las necesidades de una crisis o un conflicto, bélico o no bélico.

Son dos conceptos diferentes que conviene distinguir y, como se aprecia, el segundo es un componente del primero. Hecha esta salvedad, cuando en este artículo se habla de proyección de la fuerza, hace referencia a la capacidad que tiene una fuerza militar, en este caso el Ejército del Aire, para movilizar, alertar, transportar, desplegar, operar, y repatriar fuerzas y recursos, fuera del territorio nacional, en defensa de los intereses nacionales allá donde sea demandado.

La capacidad de alertar y movilizar es inidentificable con el proceso de generación de fuerzas, si bien son componentes de la proyección. Consciente de que las capacidades de despliegue y transporte no conforman por sí solas la proyección de la fuerza, cobran una importancia superior, ya que el desplazamiento y transporte de esta fuerza, la velocidad y distancia de ese despliegue, y el sostenimiento de ésta con recursos propios, va a condicionar, definitivamente, nuestra capacidad de proyección y operación, y consecuentemente, nuestro prestigio y compromiso con la comunidad internacional.

Capacidades para la proyección

La ICD de la Alianza Atlántica constituye el marco de referencia para que las naciones miembro de la OTAN desarrollen las capacidades militares necesarias con el fin de cubrir

(4) El *Libro Blanco de la Defensa* lo llama «proyección del potencial militar». Algunos autores diferencian los términos «potencial y poder». En este artículo se ha adoptado el criterio del *Libro Blanco* que considera ambos términos equivalentes.

(5) *La Doctrina Operacional* del Reino Unido define *force projection* como: «proyección del poder militar» o de una fuerza sobre distancias potencialmente extensas dentro del territorio de otro país, con el fin de conducir y sostener operaciones, en aquellas áreas donde la infraestructura de apoyo puede ser limitada o inexistente, para alcanzar un objetivo determinado.

el espectro de misiones del Concepto Estratégico. El escenario genérico que plantea la ICD es el de una operación de envergadura, de larga duración, donde el factor multinacional alcanza desde los foros de decisión y cuarteles generales aliados hasta el nivel táctico de las fuerzas operando juntas en el teatro de operaciones, en una zona fuera del territorio OTAN sin acceso o con un acceso muy limitado a la infraestructura aliada en Europa.

Como consecuencia natural del cambio de escenario aparece una serie de capacidades que necesitan ser potenciadas. Unas fuerzas cuya preparación se orientaba a la defensa del territorio, y acostumbradas a apoyarse en su propia infraestructura, presentan lógicas carencias para operar desplegadas y de forma prácticamente autosuficiente.

Dichas carencias se agrupan en las siguientes áreas:

1. Capacidad de despliegue y movilidad.
2. Capacidad para mantener un esfuerzo sostenido.
3. Capacidad de actuación eficaz.
4. Capacidad de autoprotección.
5. Capacidad de mando y control.

Todas ellas son imprescindibles cuando lo que se juzga es el conjunto de una operación aliada en función de los resultados que se pretenden. Indudablemente, planteada una operación fuera de área, lo primero es llegar a donde sea necesario. Pero una vez allí, hay que mantenerse, actuar y saber defenderse llegado el caso. Y todo ello sujeto a la capacidad de mando y control, de forma que la actuación responda exactamente a la intención del nivel político, que es donde se gestiona y conduce la crisis.

Estas áreas se enmarcan en la necesaria interoperabilidad, es decir, en la compatibilidad entre las fuerzas aliadas en personal, tecnología, material y procedimientos.

Las necesidades y carencias identificadas en la ICD son, a menor o mayor nivel, aplicables a todos los países europeos (anexo 2, p. 39). Del mismo modo, el reforzamiento de estas capacidades se debe hacer de una forma conjunta, ya que el empleo conjunto de cada una de ellas ofrece sinergias a las restantes.

Por otra parte, la situación excéntrica del territorio español con respecto al continente europeo condiciona la contribución al esfuerzo aliado a la necesidad de dotar a nuestras fuerzas de la necesaria «movilidad estratégica».

La movilidad estratégica, en definitiva, es la clave en el concepto de proyección de la fuerza. El *Libro Blanco de la Defensa* la define como la capacidad de transportar los medios militares con la necesaria capacidad de combate y apoyo a las zonas militares.

La movilidad estratégica

«No importa lo poderosas que sean unas fuerzas, no tendrán ningún valor si no son capaces de estar en el lugar adecuado, en el momento oportuno y en número necesario para lograr los resultados deseados.»

Esta cita del almirante de la Navy de Estados Unidos, James R. Hogg (6), pone de manifiesto la realidad del asunto. De poco nos valdrá tener una fuerza preparada y potente en el combate, si luego no somos capaces de proyectarla allí donde fuera necesario en número, cantidad y tiempo.

La primera y más clara demostración de movilidad estratégica fue la que el mundo tuvo oportunidad de observar con motivo de la guerra del Golfo. Jamás se había proyectado anteriormente una fuerza de tamaña entidad. El comandante en jefe de la *Operación Tormenta/Escudo del Desierto* se refería a ello con estas palabras:

«Disponíamos de toda la fuerza necesaria para impedir un desastre así. Sólo se planteaba un pequeño problema: esa fuerza seguía en Estados Unidos... Lo único que teníamos que hacer era llevar esas fuerzas al lugar de la crisis...» (7).

Esa fuerza a la que hacía mención el general Schwarzkopf, se trataba de la 24 División Mecanizada, que consistía en cuatro batallones Acorazados, cinco batallones de Infantería Mecanizada y tres batallones de Artillería, más batallones de transporte, sanitarios y escuadrillas de helicópteros. A todo esto hay que añadir el apoyo logístico para el normal funcionamiento de la División.

Este último, el aspecto logístico, cobra una importancia en la proyección de la fuerza mayor que la que pueda tener el aspecto táctico o estratégico. Estados Unidos hizo un alarde de capacidad logística y de utilización del transporte aéreo para realizar un despliegue rápido y flexible (8).

Si el inicio de la necesidad de la proyección de la fuerza, entre los aliados europeos, fue la guerra del Golfo, el conflicto de los Balcanes ha sido la confirmación, y por lo reciente de los hechos, la guerra en Afganistán ha supuesto una exhibición.

La relevancia y preocupación que ha tomado la movilidad estratégica entre los países europeos es máxima. Reino Unido, Francia y Bélgica han acometido una profunda revisión estratégica de su defensa, en donde la movilidad estratégica tiene una importancia vital para lograr los objetivos e intereses nacionales. España, actualmente, está procediendo a realizar un estudio de éstas y otras revisiones estratégicas, para abordar la suya propia, pero de igual modo quiere poner el acento en la necesidad de dotarse de los medios necesarios para alcanzar una aceptable movilidad estratégica acorde con sus compromisos internacionales y sus intereses nacionales.

Pero convendría definir lo que es la movilidad y acotar su significado para los propósitos de este trabajo.

Consideraciones sobre la movilidad

La movilidad ha sido siempre la necesidad esencial de un ejército o de una fuerza militar en las operaciones. Desde Esparta y la Grecia Clásica, pasando por Gengis Kan,

(6) «Reinforcing crisis area». *Joint Force Quarterly*, verano 2000.

(7) *General H. Norman Schwarzkopf. Autobiografía*, pp. 412-413.

(8) Se transportaron cerca de 500.000 pasajeros y más de 500.000 toneladas métricas de carga.

hasta la guerra del Golfo se demuestra, una vez tras otra, que la superioridad en el teatro de operaciones se sustenta por medio de la capacidad de transporte.

Hoy día, el empleo de vehículos motorizados, el ferrocarril y el transporte marítimo han agilizado el desarrollo de las operaciones militares, pero la movilidad de cualquier fuerza armada puede ser incrementada mediante el empleo del medio más veloz, el avión, cuya movilidad no sólo es consecuencia de su rapidez, sino también de su capacidad para salvar obstáculos con entera facilidad.

La movilidad, es la cualidad o capacidad de que disponen fuerzas militares, que permite moverlas desde un lugar a otro reteniendo la aptitud para realizar sus misiones primarias (9).

La movilidad puede ser:

1. **Estratégica (10).** La movilidad estratégica es la capacidad para mover fuerzas y sus apoyos logísticos asociados, rápida y efectivamente, a grandes distancias. Esto puede ser entre teatros (interteatros), entre regiones (interregional), o entre áreas de responsabilidad de la OTAN.
2. **Operacional.** La movilidad operacional es la capacidad para mover fuerzas y sus apoyos logísticos apropiados, rápida y efectivamente, dentro de una región (intraregional). También abarca la capacidad para concentrar fuerzas regionales contra el avance enemigo y contra la concentración de reservas operacionales.
3. **Táctica.** La movilidad táctica es la cualidad o capacidad para concentrar fuerzas, hasta nivel de División, en áreas regionales, contra el mayor avance enemigo y contra la concentración de reservas tácticas.

Medios para la movilidad estratégica

Las distancias estratégicas quedan determinadas del siguiente modo (11):

1. Distancia corta: 3.500 kilómetros.
2. Distancia media: 6.000 kilómetros.
3. Distancia larga: 8.500 kilómetros.

La movilidad para este tipo de distancias pasa por ser del tipo marítima o aérea. Pero si lo que queremos conseguir es incrementar la rapidez en la movilidad, el entorno más adecuado para conseguirlo es el aéreo. Con esto no se quiere decir que sea mejor que el marítimo, debe quedar claro este asunto. Los dos tipos de movimientos serán necesarios y no son excluyentes entre sí, sino más bien complementarios.

Lo cierto es que, por las características inherentes del poder aéreo (velocidad, movilidad, alcance y flexibilidad), la movilidad estratégica en la proyección de la fuerza se alcanza en mayor grado empleando los medios aéreos. De estos medios, los más adecuados para conseguir la movilidad requerida son los de transporte, pero no sólo de transporte

(9) Definición de movilidad del AAP-6.

(10) MC 319.

(11) «Transporte aéreo militar europeo». Cátedra «Alfredo Kindelán», VIII Seminario Internacional. ESFAS, 1998.

estratégico, sino también tácticos, asunto este que será detallado más adelante. Pero no debemos olvidar el efecto multiplicador que tienen los medios de Reabastecimiento en Vuelo (AAR) en el aspecto de la movilidad.

El AAR (anexo 3, p. 41) tiene una capacidad multiplicadora sobre la fuerza que ha sido claramente demostrada en todos y cada uno de los últimos conflictos. Aplicado al transporte, reporta beneficios en la movilidad al aumentar el radio de acción de los aviones, incrementa la velocidad del despliegue evitando escalas en ruta, multiplica su carga de pago al disminuir el combustible necesario en los despegues y flexibiliza hasta cotas impensables el planeamiento de las rutas seguidas hasta el destino.

Por tanto, la movilidad aérea debe comprender tanto medios de transporte como medios de reabastecimiento. La cantidad de ellos la demandará la entidad de la fuerza y los apoyos logísticos a proyectar.

EL TRANSPORTE AÉREO MILITAR ESPAÑOL

España tiene una flota de aviones de transporte tácticos dedicada principalmente a atender el despliegue y apoyo logístico de los aviones de combate, en casos de crisis o conflicto, desde sus bases de despliegue habitual a otras situadas en la Península, en las islas Canarias y Baleares, o en cualquier otro lugar de despliegue fuera del territorio nacional. Otro cometido es apoyar al Ejército de Tierra y a la Armada en sus necesidades de transporte y apoyo aéreo logístico.

La situación actual, en cuanto a los medios aéreos se refiere, se torna cada vez más difícil, ya que el futuro exige que las operaciones sean conjuntas o conjunto-combinadas, teniendo que atender por igual a todas las fuerzas desplegadas.

La flota de aviones de transporte del Ejército del Aire es muy diversa y completa para cubrir las «necesidades para las que *fue diseñada*». Pero, como se ha reflejado a lo largo de este artículo, la situación estratégica ha evolucionado enormemente con el paso de los años, y los compromisos e intereses españoles están hoy también fuera de nuestras fronteras.

España contribuye a las Fuerzas de Reacción Inmediata de la OTAN con dos escuadrones de 12 aviones C-15 y dos grupos tácticos del Ejército de Tierra simultáneamente a emplazamientos distintos, o una brigada en un solo emplazamiento. Tradicionalmente, las operaciones militares de la OTAN se han desarrollado dentro de su área de influencia o responsabilidad, pero hoy, como es conocido, se contempla la actuación de estas fuerzas «fuera de área».

Tal y como recoge el MC 336/1 (12), es responsabilidad de las naciones la obtención de medios de transporte para «desplegar, sostener y redespigar» sus respectivas fuerzas. En definitiva, la proyección de la fuerza de la nación participante es, en su totalidad, responsabilidad de cada país.

Sin recurrir a demasiados cálculos, España, hoy por hoy, en caso de existir la necesidad de un despliegue inmediato de las fuerzas que tiene comprometidas, a la vez que simul-

(12) El MC 336/1 desarrolla el concepto del movimiento y transporte dentro de la OTAN.

táneo, no dispondría de suficientes aviones para poder realizarlo. El motivo es obvio: la flota actual de transporte no fue diseñada, en su momento, para los actuales compromisos.

Esta última reflexión nos lleva a pensar a que son necesarios afrontar una serie de cambios en la organización del transporte aéreo militar español, incluso contemplar la necesidad de crear un Sistema de Movilidad Aéreo (SMA) acorde con el peso que se desea tener en la escena internacional.

En la actualidad, este problema del transporte aéreo estratégico, es prácticamente generalizado en todos los países europeos.

Medida de la efectividad estratégica: la capacidad real de proyección

En anteriores apartados se ha tratado lo que es la capacidad de proyección, la movilidad estratégica y el tipo de medios que van a ser necesarios para obtener esa movilidad, y por tanto, esa proyección.

Lo que realmente necesitamos ahora es contar con una medida que nos permita saber cuál es la efectividad de «nuestra» movilidad estratégica. Con esta medida, podremos determinar nuestra «capacidad real» de proyección en términos cuantitativos. En base a esa capacidad real cuantitativa, se conocerán las carencias actuales en materia de transporte estratégico respecto a lo deseado y se podrá afrontar con sinceridad (incluida la realidad presupuestaria) los objetivos y compromisos nacionales e internacionales a los que España se ha ligado.

Para mitigar esa falta de medios estratégicos militares, y a la espera de la llegada del avión A400-M, del que España se ha comprometido con 27 unidades más la opción de compra de otras nueve, se tiene que recurrir a soluciones de tipo cooperativo con otros países o bien acudir al sector civil para contratar servicios bien temporales, bien puntuales.

Acceso a recursos de transporte estratégico externos

Los medios de transporte estratégico militares serán siempre limitados. Difícilmente se llegará a disponer de todos aquellos que se desean, ya que por lo elevado de su coste no están al alcance de todos los países.

No obstante, la OTAN, en su MC 336/1, hace un llamamiento a las naciones para que adecuen sus flotas de transporte de modo que alcancen un despliegue estratégico rápido de los elementos clave de su fuerza y proporcionen la movilidad táctica y operacional necesaria. En el punto seis del Documento, textualmente se menciona:

«Cuanto mayor sea el propósito y el tamaño de la operación, mayor será la dependencia de los medios civiles de transporte y movimiento.»

MEDIOS CIVILES

Considerando tan sólo la compañía Iberia, España cuenta con una extraordinaria capacidad de transporte aéreo de pasajeros. Sin embargo, no ocurre lo mismo con la capacidad de carga, pues las flotas españolas, dedicadas prioritariamente (por sus intereses

comerciales) al movimiento de pasajeros, presentan carencias importantes en el transporte de carga, entre las que podemos destacar las derivadas de las distintas configuraciones, el volumen de carga, la normalización de las medidas de los *pallets* y contenedores, los medios de carga y descarga (motivado por tener bodegas de carga más elevadas), etc.

No obstante, dicha capacidad potencial no serviría de nada si no existen acuerdos previos entre el Ministerio de Defensa y las compañías aéreas civiles. Todos los aspectos organizativos, legales, financieros, y técnicos inherentes a la utilización de los medios civiles, así como los planes y procedimientos correspondientes, podrían ser objeto de estudio en el seno del Comité Nacional de Planes Civiles de Emergencia, y más concretamente por el Comité Sectorial de Transporte Aéreo.

Lo ideal sería alcanzar un acuerdo con determinadas compañías civiles, semejante al existente en Estados Unidos con el CRAF (13), que contemplara condiciones preferentes para el Ministerio de Defensa, a pesar de asumir los gastos que implican los contratos durmientes. Pero no se debe pensar que el recurso civil es la solución definitiva, ya que presenta limitaciones e inconvenientes (14).

MEDIOS MILITARES: LA «SOLUCIÓN» COOPERATIVA

Otro modo de soslayar la falta de medios de transporte es mediante acuerdo con otras naciones o con la misma OTAN. Los mandos OTAN, cumpliendo con el principio logístico de «cooperación», pueden encargarse de mediar y coordinar dichos acuerdos. En caso de necesidad, también existe el recurso de solicitar a la OTAN el acceso a otros medios de transporte puestos a disposición por otros países para su uso compartido.

Como se mencionó anteriormente, gran parte de los países europeos tienen una deficiencia en cuanto a medios de transporte se refiere. Durante estos últimos años, se está empleando un instrumento eficaz para la cooperación en esta materia, como son los Memorandos de Entendimiento (MOU). Éstos, pueden ser bilaterales o multilaterales. España, el Ejército del Aire, tiene ya firmado un acuerdo de estas características con varios países europeos.

Este acuerdo, llamado ATARES (*Air Transport and Air Refuelling Exchange of Services*), contempla la provisión, bien sea de un avión de transporte completo, bien de espacio disponible en misiones de transporte aéreo regular o programadas o bien el reabastecimiento de combustible en vuelo a prestar por la parte ejecutante. El criterio para el pago de estos servicios está diseñado sobre la base del coste de la hora de vuelo de un avión C-130.

(13) CRAFT (*Civil Resources Air Fleet*). Básicamente, es un mecanismo que emplea el Air Mobility Command para el despliegue y sostenimiento de la fuerza. Está graduado en tres niveles, siendo alcanzado como máximo hasta el momento el nivel segundo en la guerra del Golfo y en la guerra de Afganistán.

(14) Disponer de un flete podría exigir varios días a causa de las formalidades administrativas de las líneas aéreas. Por otro lado, estas compañías se podrían mostrar reacias a operar en algunos teatros y no asumir los riesgos derivados. Además, la normativa civil actual es muy restrictiva en cuanto al transporte de mercancías peligrosas. Por último, la longitud, superficie, u otras características de algunas pistas de aterrizaje podrían ser incompatibles con el uso de aviones civiles, generalmente, no preparados para ese tipo de operación.

Los MOU parecen ser una buena fórmula y bien podrían derivar en el futuro hacia una constitución de una verdadera red europea. Los procedimientos de solicitud son simples, el uso de los aviones muy racional y el sistema de compensaciones bastante apropiado.

No obstante, ofrece algunos inconvenientes, tales como la disponibilidad de medios en situaciones de crisis o guerra; las consideraciones de orden político por parte de los países que apoyan, que pueden retrasar y hasta impedir la ejecución del acuerdo; o también los inconvenientes derivados de los seguros, debido a los diferentes riesgos a asumir por las partes.

En definitiva, ninguna de las posibles soluciones pasan por ser la definitiva. Se están dando importantes pasos para mitigar las carencias actuales de la presente movilidad estratégica que tiene España y el Ejército del Aire, pero todavía queda un largo camino por recorrer. Todas estas soluciones parciales pueden llevar a una solución transitoria o temporal, pero no se pueden reflejar como finales o definitivas, pues perderíamos la autonomía en las operaciones.

Hacia un sistema de movilidad aérea creíble

De lo visto hasta ahora, y para centrar al lector, se debe apuntar el proceso seguido que desemboca en este último apartado.

Los compromisos adquiridos por el Gobierno de la nación en materia de seguridad y defensa con nuestros aliados, obligan a tener una adecuada capacidad de proyección de la fuerza. Esta condición es indispensable para contar con una disuasión creíble, no sólo en el ámbito internacional, sino también en el nacional.

Determinada la necesidad, se ha analizado la capacidad de movilidad aérea de que disponemos, y por último, se han detectado las carencias en este campo, fruto principalmente de una flota aérea diseñada para otros fines.

Para mitigar esas carencias, se han estudiado posibles soluciones, ninguna de ellas definitivas, pero de algún modo soluciones transitorias hasta llegar a una solución final.

Éste es el espíritu del presente apartado, el intentar aportar una «posible solución final» a la necesidad de la proyección de la fuerza. La opinión del autor es que España y el Ejército del Aire, tiene que dotarse de un SMA acorde con los actuales y futuros compromisos de nuestras Fuerzas Armadas.

Un plan para un SMA

La necesidad de un plan para el SMA es evidente. Este plan proporcionará la guía para la gestión de nuestros medios de movilidad aérea. El éxito de la misión dependerá de un planeamiento, unos propósitos, y unos objetivos claramente definidos que estén diseñados para ser alcanzados por la fuerza.

A pesar de que los factores de planeamiento estén basados en requerimientos en tiempo de guerra, los medios de transporte aéreo, los de AAR, y aquellos de apoyo al trans-

porte aéreo proporcionan una tremenda flexibilidad y velocidad en los despliegues, empleo, y sostenimiento de la fuerza tanto en tiempo de paz como en guerra.

Los medios del SMA operarían como parte de un concepto conjunto de la guerra como un todo, trabajando estrechamente con las fuerzas aéreas, navales y terrestres, para alcanzar los requisitos operacionales de los comandantes de cada mando componente (mandos operativos aéreos, navales y terrestres). Las misiones de estos medios, van desde el transporte aéreo, al envío de tropas, pasajeros, o suministros a la zona de conflicto, pasando por el reabastecimiento en vuelo de aviones del Ejército del Aire, de otros Ejércitos, e incluso de países aliados, hasta la aeroevacuación de heridos, la participación en operaciones especiales y en apoyo a otros requerimientos de interés para la nación.

La necesidad de contar con un plan que se ajuste a estos requisitos, nunca ha sido tan acuciante. Los efectos de los continuos cambios políticos y militares en el escenario internacional han generado nuevos y mayores requerimientos para la flota de transporte aéreo militar nacional. Para alcanzar esos retos, debemos examinar, constantemente, nuestras posibilidades y ver que este plan refleje las intenciones actuales y futuras, asegurándonos que es consecuente con nuestra estrategia de defensa. Esto último sólo se logrará siendo conscientes del impacto que nuestros medios limitados tienen sobre la capacidad de cumplir con nuestras misiones de movilidad aérea.

Misión del SMA

«Proporcionar la necesaria capacidad de proyección y sostenimiento a la fuerza, para alcanzar los objetivos de interés para la nación, a través del transporte aéreo, el reabastecimiento en vuelo, y sus elementos de apoyo.»

Este enunciado podría ser válido como misión fundamental del SMA. Siendo las Fuerzas Armadas una herramienta de la acción exterior del Estado, el SMA supondría el instrumento necesario para aumentar el número de opciones disponibles para las autoridades nacionales en la contribución a la resolución de conflictos o crisis.

REABASTECIMIENTO EN VUELO

Combinado con el transporte aéreo, el AAR hace posible un despliegue más rápido y más profundo. El AAR puede apoyar operaciones interteatro o intrateatro (15). En las primeras proporcionando un largo alcance a los aviones de transporte, aviones de combate o de apoyo al combate. Este concepto flexible de «puente aéreo» aumenta sustancialmente la capacidad de proyección de nuestro país. El AAR actúa como un multiplicador de fuerza, acelerando los ciclos de despliegue y reduciendo la dependencia de bases en ruta o el apoyo de una nación anfitriona.

En las operaciones intrateatro, el AAR actúa como un «potenciador» de fuerza, aumentando el alcance, carga de pago, y tiempo de presencia sobre el objetivo de los avio-

(15) Las operaciones interteatro son concebidas en escenarios que comprenden dos teatros de operaciones suficientemente alejados, o simplemente impliquen movimientos a larga distancias, como las transatlánticas. Las operaciones intrateatro, se enmarcan dentro de un teatro de operaciones, siendo distancias sensiblemente menores a las anteriores.

nes de combate y apoyo al combate. Permite a los cazas y bombarderos atacar objetivos estratégicos y tácticos dentro de territorio enemigo, y contribuye a conseguir el efecto sorpresa aumentando la complejidad de los requerimientos de la defensa aérea enemiga.

TRANSPORTE AÉREO

Es el otro componente del SMA. Proporciona el transporte rápido de personal, equipo y suministros al Área de Operaciones (AOO). Ofrece al comandante el grado deseado de velocidad, alcance y flexibilidad que no dispondría con otros medios de transporte, siendo un importante instrumento de la política exterior y una capacidad esencial en tiempo de guerra.

Puede realizar operaciones interteatro (entre territorio nacional y el teatro de operaciones, o entre dos teatros) y operaciones intrateatro, generalmente de menor alcance, que proporcionen el transporte necesario al comandante dentro del AOO. Las operaciones interteatro son realizadas con aviones con gran capacidad de carga y grandes alcances, capaces de desplazar cantidades de toneladas de carga a lo largo de distancias estratégicas. Para este tipo de operaciones se emplean los aviones de transporte estratégico, que normalmente tienen capacidad de ser reabastecidos en vuelo. Son aviones como el C-5, el AN-124, el C-17 o el A-400M.

Para las operaciones intrateatro, no son necesarios grandes aviones, pero sí deben ser cuantiosos en número y con alcances considerables, dotados de medidas de autoprotección, y lo suficientemente versátiles como para tomar en campos no preparados; estos transportes son realizados por aviones tácticos, como el T-10 o el T-21.

SISTEMA DE APOYO A LA MOVILIDAD AÉREA (SAMA)

Este Sistema es la columna vertebral del apoyo a la movilidad. Las operaciones de movilidad a gran escala requieren un sistema de apoyo *in situ* que asegure que los aviones sean mantenidos, la carga y pasajeros atendidos, y un lugar de descanso para las tripulaciones. El SAMA es una red de hombres, material, e instalaciones que proporcionen mando y control, logística y servicios aeroportuarios a los medios de transporte y reabastecimiento. Si bien las operaciones de puente aéreo son realizadas para proyectar la fuerza, no pueden ser sostenidas indefinidamente. Las operaciones de sostenimiento deben ser soportadas por una infraestructura que descansa en el SAMA (16).

Organización y responsabilidades

Tanto los medios de transporte como de reabastecimiento son escasos, y por tanto un recurso crítico. Los aviones de AAR, como multiplicadores de fuerza, además, son considerados como activos aéreos de alto valor estratégico.

(16) Un concepto aproximado de lo que aquí se cuenta es el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo del Ejército de Aire. El SAMA no tendría que estar formado exclusivamente por personal del Ejército de Aire, sino que en él tiene cabida personal de cualquier Ejército, ya que las operaciones y el sistema son concebidas en beneficio de todos los Ejércitos.

Tal y como dice el MC 336/1 y desarrolla el AJP 4.4, este tipo de medios deben estar bajo un mando centralizado y ser gestionados al más alto nivel. Éste sería el primer paso para asegurar la eficacia de un SMA.

En la actualidad, en España, es el Ejército del Aire quien tiene el mando y control de los medios que proporcionan la movilidad aérea, aunque quizá no se gestionen al más alto nivel y ni mucho menos descansen sobre el principio de mando centralizado. En realidad, se producen numerosas disfunciones causadas por faltar a estos principios.

El explotador del SMA, lógicamente, sería el Ejército del Aire, por ser quien dispone de los medios y los mantiene, además de estar preparado para ello. Pero el asunto de la gestión es algo bien distinto. Ya no se conciben operaciones que no pasen por lo «conjunto», y menos un empleo exclusivo de los medios en beneficio de un solo Ejército, como se ha expuesto a lo largo de este artículo.

Igualmente, se ha manifestado que el SMA representa una herramienta del poder político en su acción exterior para alcanzar los intereses nacionales. Como tal, debe ser considerado, y por tanto, gestionado al más alto nivel. Pero ¿dónde situamos ese nivel? Ya que su empleo será conjunto, parece lógico centralizarlo a nivel de quien tiene el mando operativo conjunto de las Fuerzas Armadas, es decir, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, y gestionado por un órgano de trabajo *ad-hoc*.

CENTRO DE CONTROL DE TRANSPORTE Y REABASTECIMIENTO

Como se ha mencionado, el mando y control de los medios de la movilidad aérea está basado en el principio de control centralizado y ejecución descentralizada. Un Centro de Control de Reabastecimiento y Transporte Aéreo supondría una solución apropiada para la ejecución descentralizada, funcionando como agencia primaria para el planeamiento, programación, y asignación de tareas (*tasking*) de todas aquellas operaciones que involucren al SMA.

Adecuadamente estructurado, supondría una respuesta eficaz a operaciones de contingencia o de rutina, proporcionando al comandante la flexibilidad para una respuesta rápida a los esfuerzos que suponen unos despliegues veloces, el empleo y sostenimiento de la fuerza y el redespiegue de la misma. Este Centro de Control sería el enlace lógico entre las unidades operativas y las fuerzas que demanden medios para su movilidad.

Conclusiones

El nuevo escenario estratégico internacional, invita a pensar, que lejos de obtener una estabilidad mundial, surgirán conflictos de carácter limitado y riesgos asimétricos de difícil predicción.

Ante esta situación, se están llevando a cabo profundas revisiones a las estrategias futuras, tanto en el seno de la OTAN como de la Unión Europea, que marquen la actuación de los países miembros.

La movilidad de las fuerzas cobra hoy una importancia enorme en la estrategia y en el nuevo escenario mundial. La estrategia militar española, al igual que la de nuestros socios y aliados, es de tipo escalonada mediante unos mecanismos de disuasión, prevención y respuesta. La proyección de la fuerza, que es una capacidad críticamente dependiente del grado de movilidad de las fuerzas, es clave en cada uno de estos mecanismos, y por tanto, una necesidad actual.

El Ejército del Aire, dentro del ámbito de la acción conjunta de las Fuerzas Armadas como herramienta de la acción exterior del Estado, es el que más eficazmente puede proyectar el poder militar allá donde estén nuestros intereses o el de nuestros aliados, al hacerlo con más velocidad, movilidad, flexibilidad y alcance, y todo ello con unas implicaciones logísticas inferiores. Si bien es cierto que la actual flota de transporte aéreo militar y de reabastecimiento en vuelo no fue diseñada para los actuales compromisos, por lo que se dispone de una limitada capacidad de proyección, el Ejército del Aire va a contar a corto plazo con una modernizada y compensada flota de aviones A-400M y C-295, que le proporcionarán una excelente capacidad para proyectar a la fuerza.

Hasta entonces, y sin renunciar a «soluciones civiles» y «cooperativas», parece lógico afrontar la necesidad de proyección con un SMA con garantía. Éste debe ser capaz de apoyar los objetivos nacionales para participación de nuestras Fuerzas Armadas, bien en operaciones humanitarias y prevención de crisis, bien en conflictos armados. Debido a las restricciones operacionales que incluyen las amenazas emergentes y reducidas infraestructuras externas, el nuevo sistema de transporte aéreo debería ser independiente de las estructuras basadas o fijas en los distintos teatros.

En definitiva, España y el Ejército del Aire no deben pensar en una capacidad de proyección para un futuro a medio o largo plazo, sino adecuar lo que tienen y se va adquirir a la necesidad actual.

Anexo 1

Declaración sobre la iniciativa de capacidades de defensa

EMITIDA EN LA REUNIÓN DEL CONSEJO DEL ATLÁNTICO NORTE EN SESIÓN DE MINISTROS DE DEFENSA, CELEBRADA EN BRUSELAS, 8 DE JUNIO DE 2000

Hemos revisado la implementación de la ICD. Esta Iniciativa, anunciada el pasado año en la Cumbre de Washington, tiene por objeto garantizar a la Alianza las capacidades necesarias para afrontar los desafíos de seguridad del siglo XXI en toda su gama de misiones. Las recientes operaciones, fundamentalmente en Kosovo, han revelado la necesidad de introducir mejoras en una serie de áreas, especialmente en lo que concierne a la capacidad de la OTAN para desplegar rápidamente sus fuerzas en el lugar donde se necesitan; darles apoyo durante el tiempo necesario, incluida su rotación cuando se requiera, dotarlas de los medios necesarios para cumplir con su misión adecuadamente y asegurarse de que están mejor protegidas; y permitirles comunicarse y operar armónica y eficazmente unas con otras. La ICD establece medidas específicas

que la Alianza en su conjunto, y los aliados individualmente, deben adoptar para mejorar sus capacidades de defensa e incrementar la interoperatividad de las fuerzas.

Estamos firmemente comprometidos con el éxito de la ICD. El logro de los objetivos de la ICD fortalecerá también las capacidades de defensa europeas y el pilar europeo de la OTAN, con lo que los aliados europeos serán capaces de realizar una contribución más fuerte y coherente a la OTAN. Asimismo, también mejorará su capacidad para llevar a cabo operaciones dirigidas por la Unión Europea cuando la Alianza en su conjunto no se vea implicada. El objetivo global y los objetivos de capacidades de la Unión Europea, y los objetivos que surgen de la ICD, se reforzarán mutuamente. Además, la ICD mejorará la capacidad de las fuerzas de los países aliados y de los países socios para operar juntas en operaciones de respuesta ante crisis dirigidas por la OTAN. Así pues, acogemos favorablemente la mejora de las capacidades militares de nuestros socios en el espíritu de la ICD y les animamos a perseverar en esta línea.

Hemos recibido un informe del presidente del Grupo Director de Alto Nivel encargado de supervisar la puesta en práctica de la ICD. Nos felicitamos por el progreso que el informe pone de relieve. Los primeros ejemplos del progreso realizado se contemplan en los ámbitos siguientes: transporte estratégico, reabastecimiento en vuelo, proyectiles guiados de precisión, defensa aérea, intercambios de información sobre formaciones multinacionales y búsqueda de la armonización de los procesos de planificación de la defensa. La ICD ha dado un nuevo impulso y ha centrado los esfuerzos desplegados por las naciones y por la Alianza en su conjunto para introducir las mejoras más urgentes. Nos satisfacen los informes presentados por las naciones sobre su aproximación a la ICD. Estos informes demuestran claramente que los aliados tienen en cuenta la ICD en sus planes nacionales. Hemos tomado nota con interés de la reciente iniciativa de Estados Unidos sobre la seguridad del comercio relacionada con la defensa, y la examinaremos al tiempo que esperamos con interés el efecto positivo que pudiera surtir sobre la mejora de la cooperación transatlántica en el sector industrial de la defensa.

No obstante, queda aún mucho por hacer, y toda mejora sustancial de las capacidades requerirá un compromiso mayor y más prolongado. La responsabilidad principal de la puesta en práctica de la ICD descansa en las naciones. Todos los aliados deben estar preparados para aportar los recursos necesarios para alcanzar los objetivos de la ICD, mediante el uso más eficaz de los recursos disponibles y, cuando sea necesario, la provisión de recursos adicionales. El uso más eficaz de los recursos requerirá, según convenga, el reordenamiento de prioridades y/o la reasignación de recursos, el incremento del uso de la financiación multinacional, conjunta y común (incluidas las contribuciones en especie) y otras medidas de eficiencia como son poner en común y compartir recursos, y las adquisiciones en cooperación. Creemos que las disposiciones multinacionales ofrecerán las soluciones más viables para algunas de las insuficiencias de las capacidades más costosas, al tiempo que incrementarán la interoperatividad y facilitarán la participación de todos los países aliados. En este contexto, nos satisface la adaptación continua de los programas de financiación común a los requisitos de seguridad de la Alianza, tal y como se establece en el nuevo Concepto Estratégico y en la ICD, incluidas las mejoras en la gestión de recursos.

Anexo 2

Auditoría de capacidades y medios para operaciones de gestión de crisis europeas

CONSEJO DE MINISTROS DE LA UNIÓN EUROPEA OCCIDENTAL (UEO)
LUXEMBURGO, 23 DE NOVIEMBRE DE 1999

En la reunión de Roma en noviembre del año 1998, los ministros de la UEO expresaron el deseo de que se iniciase un proceso informal de reflexión sobre la seguridad y defensa de Europa. Como parte de este proceso decidieron realizar una auditoría de medios y capacidades de la UEO para la gestión europea de operaciones de crisis.

El resultado de esta auditoría muestra que los europeos, en principio, disponen de los recursos y niveles de fuerza necesarios para llevar a cabo todas las operaciones incluidas dentro de las *misiones de Petersberg*.

El informe general preparado por la Presidencia de Luxemburgo identifica una serie carencias y áreas en las que los medios y capacidades europeas deben ser fortalecidas para alcanzar un nivel más alto de eficacia en la gestión de crisis. Estas son:

1. Con respecto a las capacidades colectivas:
 - Inteligencia estratégica.
 - Planeamiento estratégico.
2. Con respecto a las fuerzas y capacidades operativas:
 - Disponibilidad, capacidad de despliegue, movilidad estratégica, sostenimiento, capacidad de supervivencia, interoperabilidad y eficacia operativa.
 - Cuarteles generales combinados-conjuntos y de comandante de la fuerza, especialmente en lo referente a C3 y a la capacidad de despliegue de cuarteles generales del comandante de la fuerza.

A pesar de las medidas que ya están siendo estudiadas por los europeos y la posibilidad de emplear medios y capacidades de la Alianza, es necesario realizar considerables esfuerzos para fortalecer las capacidades europeas.

RECOMENDACIONES PARA FORTALECER LAS CAPACIDADES EUROPEAS PARA OPERACIONES DE GESTIÓN DE CRISIS

La aplicación de las recomendaciones presentadas en el documento elaborado por la Presidencia de Luxemburgo contribuirá a superar tanto las carencias como el refuerzo de las capacidades europeas.

FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES COLECTIVAS PARA OPERACIONES DE GESTIÓN DE CRISIS

Con respecto a la obtención, gestión y almacenamiento de la información e inteligencia estratégica se recomienda establecer una política más coherente. En una situación de crisis esta política debería permitir realizar un exhaustivo análisis en el nivel estratégico. Se debe mejorar la capacidad del Centro de Satélites de la UEO para acceder a imáge-

nes de alta resolución tanto militares como comerciales. Deben también ser clarificados los procedimientos de cooperación entre el Centro de Satélites de la UEO y otras organizaciones internacionales.

Con respecto a las capacidades para la preparación y planeamiento de operaciones de gestión de crisis se deben reforzar las capacidades de planeamiento estratégico. El proceso de planeamiento, los procedimientos y la terminología deben ser compatibles con los usados en la OTAN. Se debe seguir trabajando sobre los criterios y procedimientos para identificar y seleccionar cuarteles generales nacionales y multinacionales que sean capaces de ser utilizados como cuarteles generales del comandante de la operación y del comandante de la fuerza.

Con respecto al control político y dirección estratégica de operaciones de gestión de crisis, la UEO debe redactar un manual consolidado para la gestión de crisis que contenga todos los textos actuales sobre este asunto para reemplazar a todos los documentos existentes sobre este campo. Se deben desarrollar procedimientos claros y sencillos para operaciones estándares. Los procedimientos de activación y generación de fuerzas deben ser compatibles con los usados en la actualidad por la OTAN. Deben también continuar mejorándose las Comunicaciones y Sistemas de Información (CIS) de la UEO.

REFUERZO DE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS Y DE LA FUERZA

Con respecto a la disponibilidad de fuerzas, las fuerzas y sus equipos deberán estar disponibles en un corto espacio de tiempo. Determinadas fuerzas deberían estar disponibles para una reacción rápida o inmediata.

Con respecto a la capacidad de despliegue y a la movilidad estratégica de las fuerzas, deben ser mejoradas las capacidades de proyección de fuerzas a teatros de operaciones, incluso a teatros de operaciones lejanos. Para poder llevar a cabo cualquiera de las operaciones del espectro de las *misiones de Petersberg* deben ser considerablemente reforzadas las capacidades y medios de transporte aéreo y marítimo. Se deben adoptar soluciones europeas comunes; a este respecto se han aportado varias ideas, un ejemplo de ellas consiste en la creación fuerza europea de transporte aéreo *Eurolift Force* o una capacidad única de transporte europeo. Debe ser mantenida la coordinación para conseguir el óptimo empleo de las capacidades y medios existentes tanto civiles como militares. En el nivel táctico debe ser mejorada la movilidad, especialmente en el campo de la capacidad de transporte de helicópteros.

Con respecto al sostenimiento y capacidad de supervivencia de las fuerzas, las naciones deben reforzar sus capacidades logísticas para apoyar a sus fuerzas una vez que han sido desplegadas y mejorar sus capacidades para el establecimiento de líneas de abastecimiento. También debe ser mejorada la capacidad para sostener fuerzas en el teatro de operaciones durante largos periodos de tiempo. A este respecto, puede ser beneficioso hacer un uso mayor del reparto de cometidos entre las diferentes naciones con objeto de mejorar las capacidades logísticas y de reabastecimiento.

Con respecto a la interoperabilidad de las fuerzas, las naciones de la UEO deben continuar haciendo esfuerzos para mejorar la interoperabilidad entre sus fuerzas utilizando para ello los mecanismos adecuados.

Con respecto a las CIS, es aconsejable disponer de comunicaciones y sistemas de información tácticos y estratégicos consolidados y de altas características para el rápido intercambio de información clasificada. Debe ser mejorada la capacidad para conducir operaciones electrónicas, particularmente en el campo de las operaciones ofensivas y de supresión de contramedidas electrónicas. Esto es particularmente importante para las fuerzas aéreas.

Con respecto al apoyo médico a las fuerzas, se deben hacer esfuerzos en el campo de las evacuaciones médicas de larga distancia y en el campo nuclear, biológico y químico, particularmente en el suministro de ayuda a la población civil.

Se deben hacer también mejoras de las capacidades en el área de la CIMIC. Todas las naciones deben continuar realizando esfuerzos para desarrollar o reforzar sus capacidades en la misma dirección del trabajo desarrollado por la Unión Europea en lo referente a la mejora de las herramientas no-militares para la gestión de crisis.

Los cuarteles generales nacionales y multinacionales deben ser capaces de operar en configuración conjunta o combinada y ser capaces de servir como cuartel general del comandante de la operación y del comandante de la fuerza en *misiones Petersberg*. También se deben realizar esfuerzos para disminuir los tiempos de generación de fuerzas, interacción con las estructuras político-militar y capacidad de despliegue de los cuarteles generales de comandante de la fuerza.

Con respecto a las fuerzas, la estructura de las fuerzas terrestres deben ser adaptadas para permitir operaciones en un ambiente no-estático. Los medios aéreos orgánicos de las fuerzas marítimas deben reforzar sus defensas aéreas y la capacidad ofensiva. Las fuerzas aéreas necesitan fortalecer su capacidad C3 y capacidades de operaciones electrónicas. Debe ser también desarrollada la capacidad para conducir la defensa aérea integrada y operaciones empleando munición con guía de precisión.

Puede ser útil hacer un uso más extendido del «concepto de nación líder» y del reparto de cometidos entre naciones con objeto de mejorar las capacidades operativas. Dependiendo de sus capacidades, cada país debería concentrarse en proporcionar unidades especializadas.

Anexo 3

Reabastecimiento en vuelo: multiplicador de la fuerza

Tras la desaparición del escenario bipolar, la situación europea y mundial ha sufrido una dramática transformación política. Tenemos menos amenaza, pero menos paz, situación propiciada por los conflictos de carácter limitado que se están produciendo.

Con esta situación estratégica, la presencia de los ejércitos tiene menor peso específico que la capacidad de proyección. Hoy los ejércitos son más pequeños, más móviles

y mayoritariamente basado en terreno propio. La capacidad de proyección de una nación será decisiva en el resultado final de un conflicto. Las características propias del poder aéreo (velocidad, movilidad, flexibilidad y alcance) serán fundamentales en esa capacidad de proyección.

El AAR es la piedra angular del poder aéreo por cuanto que es un factor multiplicador de cada una de estas características, y contribuirá, decisivamente, en la deseada capacidad de proyección.

MOVILIDAD, ALCANCE Y PENETRACIÓN

Giulio Douhet apuntaba estos tres principios como fundamentales para asegurar el éxito de la batalla. Han pasado muchos años desde entonces, y su aseveración perdura en el tiempo.

La movilidad acelera la concentración de fuerzas y por tanto influye en el *tempo* de la batalla. Permite llevar la iniciativa y contribuye a obtener la sorpresa. Obtiene, cuando así es oportuno, una defensa dispersada consiguiendo una adecuada capacidad de maniobra. El AAR es un multiplicador de la movilidad, pues de manera notable es capaz de aumentar las capacidades de concentración y dispersión de medios.

El alcance es la característica definitoria que distingue al poder aéreo del naval o terrestre. A mayor alcance, mayor penetración, cuanto mayor sea ésta, mayor será el impacto estratégico, al obtener ventajas tan fundamentales como la profundidad, la proyección y la seguridad. El impacto estratégico del alcance, se multiplica gracias al AAR, al dotar a nuestros medios aéreos de la suficiente autonomía para llegar más y más lejos.

Un deseo humano de siempre ha sido querer llegar rápido, lejos, tener autonomía, y gran potencia de fuego para enfrentarnos a nuestro enemigo y penetrar en su espacio, pero esto no era posible sin sacrificar alguna de nuestras pretensiones. Pero con la versatilidad del AAR, multiplicamos los efectos de la penetración y mitigamos las restricciones propias.

EL FACTOR MULTIPLICADOR

Un ejemplo del factor multiplicador del AAR, lo podemos ver en los despliegues de los *Ejercicios Flag*, donde una Agrupación Aerotáctica se posicionaba desde Madrid a la costa este de Estados Unidos en menos de 36 horas, gracias a los sucesivos AAR que se hacían en ruta (multiplicador de la velocidad y el alcance), reduciendo demoras en absurdas escalas. Nunca antes un escuadrón de caza español había llegado tan lejos y tan rápido.

Las condiciones meteorológicas, aún siendo importantes, no suponen tanto obstáculo cuando disponemos de AAR, ya que nos da la suficiente flexibilidad para modificar rutas para llegar al destino (multiplicador de la flexibilidad). Por último, de disponer nuestros aviones de transporte de percha de reabastecimiento, se hubiera aumentado más nuestra movilidad, ya que la capacidad de carga hubiese sido mayor al no ser necesario tanto combustible en el despegue, pero esto es una condición restrictiva del avión de transporte y no del avión cisterna (*tanker*).

DIEZ CONSIDERACIONES SOBRE EL AAR

EL AAR AUMENTA LA FORTALEZA INHERENTE DEL PODER AÉREO

Aumenta la velocidad, eliminando escalas en los despliegues y permitiendo el uso masivo de medios tácticos. El límite del alcance lo impone la resistencia física del piloto. Aumenta la flexibilidad al tener mayor presencia sobre el objetivo y disfrutar de mayor rutas de entrada y salida del objetivo. Podemos hacer un empleo masivo de medios sin menoscabo del alcance y contar con un abanico de opciones de posicionamiento de fuerzas reduciendo la dependencia de bases en ruta. En cuanto a la movilidad, hace accesible objetivos estratégicos a la aviación táctica.

EL AAR MITIGA LAS DEBILIDADES INHERENTES DEL PODER AÉREO

El poder aéreo no es persistente en el terreno como lo puedan ser el poder terrestre o el poder naval, necesita movilidad. Pero si empleamos el AAR, los aviones pueden estar más tiempo en el aire aumentando así su persistencia en el campo de batalla.

EL AAR ES UN MULTIPLICADOR DE LA FUERZA

Por cuanto que aumenta el alcance por la autonomía, aumenta la capacidad de combate facilitando la concentración de fuerzas, y aumenta la letalidad, permitiendo configuraciones más pesadas a los cazas al necesitar menos combustible en el despegue.

LOS TANKER SON ACTIVOS DE ALTO VALOR ESTRATÉGICO

Como multiplicador de fuerza, su importancia se describe mejor valorando su ausencia. Los despliegues serían más largos en el tiempo (no hay sorpresa), las bases propias estarían más cerca del enemigo (menor seguridad), serían necesarias más salidas para tener la misma cobertura de defensa aérea (no economía de medios, no disponibilidad) y tendríamos una pérdida de penetración en terreno enemigo. En definitiva, menor movilidad y capacidad de combate.

LAS OPERACIONES AAR REQUIEREN SUPERIORIDAD AÉREA

Los medios AAR son extremadamente vulnerables, ya que sus condiciones de vuelo y maniobra son «apetecibles» para el enemigo.

EL NÚMERO DE TANKERS REQUERIDOS ESTÁ EN FUNCIÓN DE LA AMENAZA LAS BASES DEL TEATRO Y EL FACTOR TIEMPO

Las rutas de los *tanker* están en función de las amenazas y de las bases de partida de los aviones receptores. El posicionamiento de los cisterna está dictado por la disponibilidad de bases y el grado de amenaza. El combustible requerido/necesario, la relación cisterna/receptor y el tiempo en zona determinarán el número de cisternas.

LOS TANKER NO DEBEN ESTAR POSICIONADOS CERCA DEL BORDE ANTERIOR DEL ÁREA DE COMBATE

Como multiplicador de fuerza y activo estratégico, es un activo de alto valor estratégico para el enemigo. Las ventajas de posicionarlos cerca del borde anterior del área de com-

bate no son tales (relación riesgo/beneficio). Además, el «combustible en el aire» en operaciones tácticas no es limitativo (los tiempos de ventana sí lo son).

EL COMBUSTIBLE EN EL AIRE, ES FACTOR LIMITATIVO EN OPERACIONES DE PUENTE AÉREO

Se trata, generalmente, de operaciones estratégicas donde el tiempo no es un factor limitativo. Son operaciones donde va a ser necesario una sucesión de «contactos» para llenar los depósitos de los receptores y será necesaria una gran cantidad de combustible en el aire, por tanto, mayor número de cisternas.

LOS «CONTACTOS» LLEGAN A SER UN FACTOR LIMITATIVO EN OPERACIONES TÁCTICAS

Los tiempos de «ventana» son muy comprimidos, teniendo demasiados receptores para una «ventana» muy pequeña. Además, por seguridad de vuelo, la relación cisterna/receptor está limitada, aunque con el sistema *drogue* se alivian estas situaciones.

LOS TANKER CON POSIBILIDAD DE SER REPOSTADOS AUMENTAN LA EFICACIA DEL AAR

Durante la operación *Allied Force*, los KC135 volvían a la base casi con el 40% de sus depósitos completos. Al transferir este combustible a los KC10, se gozaba de mayor flexibilidad ante imprevistos (fallos de otros *tanker*, receptores inesperados), aumentando así la eficacia.