

49/2014

7 mayo de 2014

*José María Santé Abal**

MOVIMIENTO Y TRANSPORTE.
TENDENCIAS, MODELOS, EVOLUCIÓN.
ESPAÑA, Y EL MOVIMIENTO Y
TRANSPORTE MILITAR

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

MOVIMIENTO Y TRANSPORTE. TENDENCIAS, MODELOS, EVOLUCIÓN. ESPAÑA, Y EL MOVIMIENTO Y TRANSPORTE MILITAR

Resumen:

La evolución del concepto de empleo de las Fuerzas Armadas de los países occidentales, tras la finalización de la Guerra Fría, ha obligado a estos a reestructurar sus fuerzas y a modificar sus capacidades en la búsqueda de Unidades polivalentes capaces de desplegar en escenarios lejanos en muy breve plazo. Se trata de un proceso evolutivo cuyo objetivo es alcanzar unas Fuerzas Armadas capaces de contribuir a la Defensa colectiva territorial, pero a su vez, capaces de contribuir a la creación de un ambiente de seguridad en aquellas zonas exteriores donde sus intereses puedan verse afectados por la presencia de conflictos. Las naciones cuya visión de la Defensa tiene una mayor vocación transoceánica, han liderado este proceso de optimización siguiendo el ejemplo Norteamericano. Esta evolución afecta en gran medida a la capacidad de proyección de las Fuerzas Armadas, no sólo en su diseño, más proyectable, sino a los medios y la organización de la estructura dedicada al Movimiento y Transporte. En un abanico que abarca desde la creación de Centros de Coordinación de Movimientos tanto nacionales como internacionales, hasta la creación de Mandos conjuntos y/o específicos nacionales e internacionales, la enorme cantidad de modelos de organización que están surgiendo, no permite observar fácilmente en qué situación se encuentra España en este proceso evolutivo. Este artículo pretende mostrar al lector cual es esa situación, y hacia donde podríamos movernos en el futuro.

Abstract:

Cold War afterwards, western countries military forces employment concept development has evolved forcing them to reorganize forces and modify capabilities, in a continuous search for multipurpose units, able to deploy in far scenarios in a short period of time. It is a research process which main objective is the organization of military forces which, while being able to contribute to territorial collective defense, will be also ready for the contribution to an environment of enhanced security in remote areas where their national interests could be jeopardized. Nations with stronger Atlantic links have led this optimization process, strictly following the path set by USA. This evolution

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

José María Santé Abal

mainly aimed to enhance the forces deployability characteristics, is not only focused on its design, but also on its Movement and Transport resources and organization. Ranging from organizing Movement Coordination Centers, national or international, to the implementation of joint or combined Movement and Transport commands, the amount of different organization models arising does not help to easily spot in which stage the Spanish evolving process is. This article is an effort to try to show where Spain is and in which direction rows into the future of the military Movement and Transport.

Palabras clave:

Movimiento, Transporte, Coordinación, Despliegue, Optimización.

Keywords:

Movement, Transport, Coordination, Deployment, Optimization.

*“Unless someone like you cares a whole awful lot, nothing is going to get better.
It’s not.” –The Lorax.*

Dr. Seuss, New York, 1971, Random House

INTRODUCCIÓN

Tras el cierre simbólico de la Guerra Fría representado por la caída del Muro de Berlín, la Alianza Atlántica comenzó un proceso evolutivo¹, cuyo fin último era el de mantener viva esa alianza que tantos frutos había reportado a sus miembros, no sólo en la organización de la defensa colectiva, sino en otros ámbitos en los que por diferentes razones se venían produciendo avances, unas veces influenciados, y otras arrastrados, por la necesidad de entendimiento entre los países aliados. Ahora, lo que se buscaba era la posibilidad de aplicar los recursos de la organización más allá de los límites que representa la pura defensa territorial, esforzándose en desarrollar la capacidad de influir de una manera más decisiva en el campo de la Seguridad².

El desarrollo de esta capacidad supuso la evolución en diferentes campos hacia un objetivo común, la posibilidad de proyectar fuerzas a cualquier escenario mundial, con los recursos necesarios para poder paliar aquellas crisis cuyo impacto en la seguridad de las naciones de la Alianza las hiciera merecedoras de esta atención. Pero hasta ese momento, y puesto que los países europeos nunca habían sentido la necesidad, la capacidad para proyectar Unidades fuera del escenario europeo sólo la poseían los EE.UU³.

Durante años, los países de la Alianza Atlántica se vieron envueltos en cambios que abarcan aspectos como el ámbito geográfico de responsabilidad de la Organización, su misión, su organización, la organización de sus Fuerzas, e incluso las capacidades tácticas de sus Unidades⁴. Este proceso de cambio podemos decir, sin miedo a equivocarnos, que continúa en la actualidad, tal y como atestiguan los últimos cambios en la Estructura de Mandos de la Organización y que han supuesto la desaparición del Cuartel General Sudoeste el pasado verano, o la reactivación del CAOC 8 como CAOC del Mando Componente Aéreo del Mando

¹ CLEMENTE CLEMENTE, Federico. *Estrategia de Seguridad de la OTAN: Situación actual tras la cumbre de Estambul y perspectivas de futuro*. Ensayo no publicado. Madrid, ESFAS, noviembre 2006, 1-2

² MARÍN RODRIGUEZ, Carlos. *Fuerza de respuesta de la OTAN. Despliegue de unidades de caza del Ejército del Aire*. Monografía no publicada. Madrid, Centro de Guerra Aérea, sept. 2004, 3

³ NAVARRO MORALES, Victor Manuel. *European Air Transport Command: ¿Hacia unas Fuerzas Armadas Europeas?* Documento de Opinión 14/2011. Madrid, IEEE, febrero 2011. 2

⁴ NATO Public Diplomacy Division. *NATO Response Force. Ready to react rapidly to crisis worldwide functions*. [En línea] 2006 Disponible en web: <<http://www.nato.int>> Fecha de la consulta 15.12.2006, 3

Aliado Europa Sur. Entre todos estos cambios, obviamente, se le prestó especial atención a la capacidad de despliegue de la nueva Estructura de Fuerzas.

Mejorar la capacidad de despliegue supuso un esfuerzo dedicado a la racionalización de la composición de la Unidades. Las Fuerzas Armadas españolas no han sido una excepción en este proceso evolutivo hacia la racionalización, como lo atestigua la tendencia actual hacia la potenciación de su polivalencia⁵. Se buscan Unidades cuyas características les permitan afrontar todo el rango de intensidad de un conflicto, pero cuyos recursos puedan ser proyectados con más facilidad.

Pero la racionalización de las fuerzas con el fin de mejorar sus características de cara a la proyección, debe ir acompañada de una inversión paralela en la adquisición y racionalización de los recursos de proyección.

Es de sobra conocida la atención que las naciones están dedicando a la adquisición de nuevos recursos que permitan incrementar su capacidad de Movimiento y Transporte (M&T), y que, por ejemplo, en el plano del transporte aéreo se está materializando en proyectos como el Airbus A400M o el Airbus A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport)⁶, o la adquisición de C17 de forma individual, como es el caso de Reino Unido⁷, o de forma colectiva (uso compartido), como es el caso del SAC-HAW (Strategic Airlift Capability - Heavy Airlift Wing)⁸, materializada, esta última, bajo paraguas de la Alianza Atlántica, tal y como había ocurrido unos años antes con otra iniciativa OTAN como fue el SALIS (Strategic Airlift Interim Solution), si bien es cierto que esta última no representa un caso de adquisición propiamente dicho, sino de acceso asegurado a los recursos presentes en el mercado de transporte aéreo⁹.

Pero el objetivo de este artículo, lejos de pretender ser un estudio de los recursos existentes en el área del Transporte Aéreo Militar, es presentar al lector cuáles son las iniciativas que se están adoptando en cuestión de racionalización del empleo de los recursos de que disponen los países europeo-occidentales, para su empleo la proyección de Fuerzas. Es en este ámbito en el que se han producido avances espectaculares desde el punto de vista de la cooperación, encaminados a lograr sistemas capaces de coordinar actividades tanto a nivel nacional como internacional, y cuyo resultado es la optimización de los siempre limitados

⁵ ENSEÑAT Y BEREÁ, Fernando "Transformación del Ejército de Tierra" en AGUADO, F.(coord.) *Monografías del CESEDEN: Racionalización de las Fuerzas Armadas: Hacia una organización conjunta*. Nº 138, Madrid, diciembre 2013. p.64

⁶ GÓMEZ DE AGREDA, Ángel. *Transporte Estratégico en OTAN. Opciones de futuro*. Monografía no publicada. Madrid, ESFAS, abril 2009. 14-16

⁷ Ibid, 13

⁸ Ibid, 12

⁹ Ibid, 9-10

recursos de transporte, gracias a la producción de sinergias capaces de generar un incremento de las capacidades de M&T, y un ahorro presupuestario.

Gestionando de forma colectiva el empleo de los medios de transporte es posible aumentar la capacidad de M&T de las naciones. En otras palabras, producir un incremento de la capacidad de transporte de las naciones mediante la creación de “efectos sinérgicos”.

Tradicionalmente, la doctrina occidental¹⁰ ha dejado el asunto del M&T de las operaciones en manos de las naciones, y nada apunta a que la situación vaya a cambiar en un futuro próximo. La organización colectiva, se reserva la capacidad para coordinar el Movimiento y Transporte¹¹ en un doble sentido: la regulación del tráfico de transportes, y la optimización. El primero, por razones obvias relacionadas con los requerimientos de la operación en cuanto a las fechas de llegada de unidades, con el firme propósito de evitar disminuciones de esfuerzos con motivo de la aparición de atascos en las líneas de comunicación debidas a la saturación de éstas. El segundo, por un claro interés en evitar la escalada de los precios que las empresas de transporte podrían protagonizar al acudir todas las naciones al mismo tiempo a los recursos presentes en el mercado.

Todo movimiento entre el territorio nacional y una zona de operaciones está dividido en tres etapas, de acuerdo a la doctrina occidental: El movimiento en territorio nacional, el movimiento inter-teatros y el movimiento en el teatro. La responsabilidad en cuanto a la adquisición de recursos y la ejecución recae en las naciones en todas las etapas, aunque en las dos últimas la organización colectiva tenga un importante papel que jugar, tanto en planeamiento como en coordinación¹². Es esta circunstancia lo que ha hecho que sean las naciones las que hayan puesto un mayor énfasis en la optimización¹³.

¹⁰ Las cuestiones doctrinales de las organizaciones son una propiedad documental de las mismas, por lo que las referencias documentales a los documentos originales sólo sería en beneficio de aquellos lectores que, por pertenecer a dichas organizaciones, tuviesen acceso a los mismos. Con el fin de proporcionar al lector alguna referencia al respecto, el autor ha preferido recurrir a lo publicado por otros autores, aunque ello no sea directamente la fuente de origen.

¹¹ RUIZ ARÉVALO, Javier. *Llegar. Manual de Transportes en Operaciones de Proyección*. Jaen, Ittakus, 2007, 26

¹² Ibid, 26

¹³ Esta reflexión del autor, que ya recogía GÓMEZ DE AGREDA en su monografía de 2009, p 19, al igual que otras que el lector encontrará a lo largo de este artículo debidamente indicadas, es producto de la observación a lo largo de sus años destinado en el Movement Coordination Center Europe, y en el Mando de Operaciones español, dedicado exclusivamente al planeamiento y coordinación de M&T, internacional en el primero, y nacional en el segundo.

NATURALEZA DEL CENTRO DE COORDINACIÓN DE MOVIMIENTOS

La creación del MCCE (Movement Coordination Center Europe) como una organización independiente de la Alianza Atlántica, aunque contando con sus parabienes, atestigua la postura occidental respecto a la optimización. El MCCE tiene su origen en la fusión del EAC (European Airlift Centre) y el SCC (Sealift Coordination Center), ambos ubicados en las mismas instalaciones de la Base Aérea holandesa de Eindhoven¹⁴.

El EAC surge como organización dedicada a la coordinación de los esfuerzos de transporte aéreo entre las naciones participantes, con una clara vocación hacia la optimización de los recursos, pero carente de la autoridad para poder gestionarlos. El EAC fue la evolución natural del EACC (European Airlift Co-ordination Cell)¹⁵, creado como herramienta para gestionar las peticiones surgidas entre las naciones participantes como consecuencia de la creación de un excelente producto en el EAG (European Air Group)¹⁶, el Acuerdo Técnico (TA) ATARES (Air Transport And Refueling Exchange of Services)¹⁷, probablemente una de las ideas más geniales producidas en y para el campo de la cooperación entre naciones, en el área del Movimiento y Transporte, como veremos a continuación.

La naturaleza flexible del ATARES TA le permite asumir retos absolutamente inimaginables hace algunos años en la mayor parte de las naciones europeas, y que ha animado a muchas de ellas a intentar emular los mecanismos de este Acuerdo Técnico, tanto a nivel nacional, como la creación de centros de coordinación nacionales, como a nivel internacional, como la creación de un acuerdo técnico de la misma naturaleza, dedicado a la optimización del transporte por superficie, el SEOS (Surface Exchange of Services)¹⁸, acuerdo que tiene la vocación de evolucionar hacia la integración con el ATARES para la creación de un único

¹⁴ MCCE. *MCCE at a glance*. [En línea] 2014 Disponible en web: < <http://www.mcce-mil.com/Pages/default/MCCE-at-a-glance-11-2013.pdf> > Fecha de la consulta 17.03.2014. 3. En la actualidad, 25 naciones participan en el Acuerdo Técnico del MCCE.

¹⁵ MCCE. Movement Coordination Center Europe Technical Arrangement. June 2007. 4

¹⁶ EAG. [En línea] 2014 Disponible en el web:< <http://www.europeanairgroup.org/eag> > Fecha de la consulta 17.03.2014. El European Air Group, es una organización independiente que integra a las Fuerzas Aéreas de 7 países europeos, entre los que participa España, y cuyo objetivo es llevar a cabo proyectos y estudios en orden a identificar formas realistas de mejorar la integración entre las naciones participantes.

¹⁷ MCCE, op. cit. , 7. El ATARES es un Acuerdo Técnico cuyo objetivo es la contabilización de los servicios prestados entre las naciones participantes en cuestiones de Transporte Aéreo y Air to Air Refueling, mediante un mecanismo que permite la devolución de los servicios prestados con la prestación de servicios del mismo valor equivalente a cualquiera de las naciones participantes. En la actualidad, 20 países participan en este acuerdo técnico.

¹⁸ Ibid, 7. El SEOS es un acuerdo de la misma naturaleza que el ATARES, pero dedicado al intercambio de servicios de transporte en los modos por superficie (marítimo, terrestre y de aguas interiores). En la actualidad, hasta 8 naciones pertenecientes al MCCE han firmado el Acuerdo Técnico que las convierte en participantes de este sistema.

acuerdo de coordinación del transporte y del reabastecimiento aéreo denominado MEOS (Multimodal Exchange of Services)¹⁹.

Una de las anécdotas favoritas de este autor²⁰ respecto a las bondades del ATARES TA sucedió a finales del año 2010, cuando una llamada telefónica procedente de LTKdo (Lufttransportkommando), el entonces Mando de Transporte Aéreo alemán, alertaba a la célula de transporte aéreo del MCCE de una necesidad inmediata de recuperación de dos grupos de unos 30 pasajeros, militares alemanes, a territorio nacional. Uno de los grupos se encontraba en la isla de Cerdeña y el otro en Escocia. No se trataba de un ejercicio. La solicitud era para ese mismo día, y surgía como consecuencia de una orden de parada inmediata de la flota de C160 alemanes por cuestiones de mantenimiento. En apenas 45 minutos, la Célula de Transporte Aéreo del MCCE conseguía dos aviones, uno Belga que recogería al grupo en Escocia, y otro italiano, que haría lo propio con el grupo en Italia.

El coste para Alemania de estos apoyos referidos en el párrafo anterior, solicitados el mismo día de su ejecución, era el mismo que si hubiesen tenido que realizarlo con aviones propios, puesto que tanto Bélgica como Italia se encuentran en la ruta que habrían tenido que cubrir los aviones alemanes. Para los países que ofrecían su apoyo no suponía coste adicional alguno, pues este servicio se compensaría a través de los procedimientos de compensación de horas de vuelo que establece el acuerdo técnico ATARES. De esta forma, la cooperación de las naciones participantes, permitía resolver un problema que no se podía resolver con medios orgánicos de las Fuerzas Armadas alemanas.

En el caso relatado, las sinergias producidas por la asociación de países que comparten las mismas misiones, organizaciones, entorno geográfico y en muchas ocasiones problemas comunes de seguridad, permitieron resolver el problema planteado a coste económico cero.

¹⁹ Durante las reuniones del grupo de trabajo para la creación del MEOS/SEOS, en las que el autor participó como representante español, varias naciones mostraron su temor a poner en riesgo los avances alcanzados con el ATARES TA si este se integraba en un nuevo acuerdo de naturaleza multimodal, por lo que se acordó desarrollar un acuerdo de transporte por superficie multimodal (SEOS TA), con el fin de estudiar su viabilidad, y observar sin riesgos las posibles alternativas de integración en el mismo del ATARES TA. En la actualidad, ya se han producido compensaciones entre naciones participantes en ambos acuerdos técnicos, aunque no se ha producido el desarrollo del acuerdo técnico MEOS que, integrando los dos anteriores, regule estas compensaciones.

²⁰ El autor formaba parte del equipo de oficiales y suboficiales que integraban la Célula de Transporte Aéreo del MCCE que resolvió la situación que se planteó con los hechos que se relatan.

Hoy en día, LTKdo no existe. Sus funciones fueron asumidas, en 2011, por el Mando Europeo de Transporte Aéreo²¹, donde los alemanes, apostando con la fuerza que comúnmente les ha caracterizado en sus iniciativas europeas desde la creación de la Comunidad Económica del Carbón y del Acero allá por el año 1951, decidieron poner toda su flota de transporte aéreo militar a las órdenes de este Mando internacional, que ha sido posible también gracias al ATARES TA. Inicialmente fundado por Alemania, Francia, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo²², el volumen de intercambios contabilizados en este mando por las naciones participantes ha superado con mucho las expectativas, alcanzando, en la actualidad, con sólo el 25% de los países participantes en el ATARES TA, alrededor del 80% del volumen de movimientos producidos anualmente con motivo de dicho acuerdo técnico²³. Probablemente, uno de los factores que está influyendo en gran medida para obtener estos buenos resultados, sea su capacidad para planear la ejecución de movimientos.

El MCCE es sólo una organización creada con el fin de coordinar, carente de autoridad para poder planear la ejecución de movimientos. Su capacidad de coordinación depende en gran medida de la visibilidad que le otorguen las naciones participantes. Aunque el acuerdo técnico ATARES permite la optimización de los recursos de transporte mediante la contabilización de cargas parciales en aviones que, estando programados para una misión dispongan de espacio remanente para otras cargas, la posibilidad de aprovechar este recurso depende en gran medida del conocimiento tanto de la existencia de la misión, como del espacio remanente, y de la necesidad de transporte de una segunda nación. Al tratarse de una información compartida de forma voluntaria por las naciones, el resultado a lo largo de 12 años de esfuerzos constantes por parte del MCCE en conseguir disponer de esta información, aunque ha mejorado con el paso del tiempo, no ha llegado a rendir al máximo de su capacidad.

Por otro lado, sí se obtienen unos magníficos resultados a la hora de resolver problemas de necesidades de recursos orgánicos nacionales no disponibles, como el relatado anteriormente, con porcentajes de resultados positivos rondando el 60% de las peticiones

²¹ ARRANZ, Miguel "Re: Coordinadas y preguntas" [En línea] Mensaje en: < jsanaba@oc.mde.es > 22 enero 2014 09:32 +0100 (EST) [ref. de 18 de Marzo de 2014] Message-ID: <6ECA7858A3447641A12CE7FEBD15530003C55D0E578F@SERVER1.mcce.local > Comunicación personal. Miguel ARRANZ es el oficial español que ocupa en la actualidad el puesto en la Célula de Transporte Aéreo del MCCE que en su día ocupó el autor, entre los años 2008 y 2011.

²² EATC. *Official opening of the EATC*. [En línea] 2014 Disponible en web: < <http://eatc-mil.com/45/Archive/News+%26+Press+updates/2/Official+opening+of+the+EATC> > Fecha de la consulta 17.03.2014.

²³ ARRANZ, "Re: Coordinadas...", Op. cit. Según el correo referenciado, los porcentajes mencionados fueron entre el 80% y 82% en 2012, y 77,5% en 2013.

entre los años 2008 y 2011. Hoy en día, estos porcentajes se sitúan entre el 85 y el 90% del total de las peticiones realizadas al MCCE²⁴, lo que da testimonio del enorme esfuerzo

desarrollado por el MCCE para desarrollar unos procedimientos eficientes que faciliten la consecución de tan magníficos resultados.

Pero la optimización de recursos no sólo puede fallar debido a la falta de conocimiento de las necesidades de las naciones, pues también es importante tener en cuenta el momento en que esta información se conoce en relación al proceso de planeamiento. Debido a que la información que mayoritariamente llega al centro de coordinación es producto de una necesidad percibida una vez realizado el planeamiento del movimiento, las fechas del mismo ya no son flexibles.

La nación peticionaria, normalmente ha planeado el movimiento con sus recursos orgánicos, y sólo en el momento en que percibe la necesidad de recurrir al apoyo de otra nación, debido a limitaciones surgidas o detectadas con posterioridad al planeamiento, es cuando comparte la información con el centro de coordinación para solicitar esos apoyos. Para entonces, todos los elementos nacionales envueltos en el proceso planeado de Movimiento y Transporte ya han iniciado la fase de ejecución, puesto que, hasta ese punto, ya estaba todo planeado. Una vez que el sistema se pone en marcha para ejecutar lo planeado, las posibles consecuencias de revertir el proceso hacen desistir a los planeadores de hacerlo. De esta forma se produce la extinción del interés por la optimización del recurso de transporte, en favor de la garantía de ejecución.

En otras palabras, podríamos decir que la optimización del recurso de transporte no es suficiente razón para el planeador para asumir los riesgos de revertir el proceso de planeamiento. El resultado de no rehacer los planes, en ocasiones llega a significar que, por diferencias de uno o dos días, dos naciones europeas, próximas geográficamente, realicen dos vuelos a mitad de su capacidad al mismo punto de destino²⁵.

Resumiendo, la ausencia de información o su llegada con posterioridad al planeamiento del movimiento, dificultan enormemente la optimización de los escasos recursos de transporte.

²⁴ ARRANZ, Miguel "Re: Preguntas sobre el MCCE" [En línea] Mensaje en: < jsanaba@oc.mde.es > 19 Mar 2014 12:02 +0100 (EST) [ref. de 20 de Marzo de 2014] Message-ID: < 4187BD5E-A4F9-4763-95CE-5EEA1E2A3611@mcce-mil.com > Comunicación personal.

²⁵ Observado durante el periodo del autor como componente de la Célula de Transporte Aéreo del MCCE, entre 2008 y 2011.

MANDO DE TRANSPORTE

Las limitaciones observadas por el autor en lo que refiere a la optimización de recursos dentro de las capacidades de un centro de coordinación, ya fueron observadas desde un principio en el seno del EAC (European Airlift Center). Estas carencias también fueron comprendidas por las naciones participantes, que decidieron dar un nuevo salto cualitativo.

Por una lado, se decidió continuar con la presencia de un centro de coordinación, que hasta la fecha estaba rindiendo unos grandes servicios como paliativo de las carencias de las naciones participantes, para lo que se decidió potenciar su capacidad para coordinar en otras modalidades de transporte, mediante la fusión con el SCC (Sealift Coordination Center), y la ampliación de los cometidos hacia las otras modalidades de transporte por superficie (terrestre y aguas interiores), y sin dejar de lado la capacidad de coordinación de misiones Air to Air Refueling (AAR), cuya naturaleza las hace fundamentales en la capacidad de despliegue de las unidades de Fuerzas Aéreas. Así surgió el MCCE²⁶.

El objetivo perseguido con la creación del MCCE, era diseñar un centro de coordinación de movimientos de naturaleza multimodal, capaz, incluso, de asesorar en la organización de movimientos multimodales. Esta última capacidad nunca ha podido desarrollarse en todo su potencial, debido a los mismos problemas que limitaban la capacidad de optimización del EAC, y que producen que para cuando las peticiones llegan al MCCE, las decisiones sobre la modalidad de transporte ya hayan sido tomadas²⁷.

Por otro lado, un grupo de naciones lideradas por Alemania y Francia, contando con los países del BENELUX, y a los que España se sumaría como observador, tomaron la iniciativa de crear un Mando de Transporte Aéreo, el EATC (European Air Transport Command). En los años iniciales de este proyecto, cuando el mismo parecía lleno de dudas, España se mantuvo a la expectativa sin tomar decisiones que pudieran posicionarla, manteniendo un observador integrado en el grupo de diseño e implantación del EATC que constituían oficiales de los países participantes, algunos de ellos antiguos oficiales del EAC. Sólo sería tras la

²⁶ MCCE. MCCE TA. Op. cit. 3, 5, 6.

²⁷ En el año 2010, el autor pasó a integrar un equipo de oficiales del MCCE, bajo la dirección del Jefe de Operaciones de este Centro, cuyo objetivo era dedicar parte de su esfuerzo a tratar de explicar, en muy diversos foros, la importancia de la participación de oficiales del MCCE durante la fase de planeamiento de las operaciones, con el fin de asesorar al Comandante de la Operación sobre las ventajas que se pueden obtener en cuestión de optimización de los medios de transporte cuando se establece un orden de llegada que favorezca la coordinación entre las naciones. Aunque el criterio principal del Comandante sea la efectividad de las operaciones, dependiendo de la naturaleza de la operación y sus circunstancias, puede haber unidades cuyo orden de llegada pueda ser alterado sin que se produzca impacto alguno en las operaciones. Una vez que el escenario favorable para el entendimiento y optimización entre las naciones ha sido establecido, y contactados los responsables nacionales de M&T durante el planeamiento, las posibilidades de optimización se multiplican. En la actualidad, y tras haber creado la necesaria concienciación tanto en OTAN como en UE, el MCCE está dando pasos en cuanto a organización interna para poder responder a las demandas que de estas dos organizaciones puedan surgir. (ARRANZ, Miguel "Re: Preguntas... Op. cit.)

materialización de un Acuerdo Técnico entre los participantes y su implantación con una organización real, cuando España finalmente se decidiría a la integración en este Mando²⁸.

Las ventajas de un Mando de esta naturaleza, desde el punto de vista de la optimización de las operaciones deben ser obvias para el ávido lector de este artículo: Su capacidad para planear le permite decidir qué recursos de entre las naciones participantes son los más adecuados para la ejecución del movimiento aéreo solicitado, teniendo en cuenta la naturaleza y características de dichos recursos, su situación geográfica, y como no, otras solicitudes existentes. Incluso, gracias a la autoridad que se le otorga, OPCON²⁹, dispone de la posibilidad de decidir sobre las fechas finales de ejecución cuando por cuestiones de optimización ello fuera necesario, aunque con el compromiso de ajustarse siempre a las fechas límite para la ejecución del movimiento.

Pero el EATC no se quiso dejar sólo en la cuestión de la optimización de la operación de las aeronaves de transporte de los participantes. Con la mirada puesta siempre en la optimización, se decidió incidir también en la parte de la preparación de la fuerza: Procedimientos de ejecución, planes de instrucción, seguridad de vuelo, planes de mantenimiento programado, etc³⁰. Todo este esfuerzo está dirigido a fomentar la capacidad, la eficacia, y la eficiencia en la conducción del transporte aéreo, aero- evacuaciones, y reabastecimiento en vuelo³¹.

Además de estas dos iniciativas de carácter internacional, MCCE y EATC, cuya andadura comenzó en el año 2007, los países europeos, con carácter individual, tratan de organizarse con el fin de optimizar la gestión a nivel nacional de sus recursos de transporte, siguiendo los patrones marcados por los EE.UU. en el campo del M&T.

El USTRANSCOM (Unite States Transportation Command), Mando de Transporte Norteamericano, aglutina todos los recursos de transporte inter-teatros de nuestro aliado, dejando bajo responsabilidad de los Mandos de Teatro limitadas capacidades de nivel táctico. Sobre este modelo, los británicos pusieron bajo mando de DSCOM (Defense Supply Chain Operations and Movements) todos sus recursos de transporte. Holanda también creó su Mando de Transporte, DVVO (Defensie Verkeers- en Vervoers Organisatie)³², añadiendo

²⁸ ALLENDE, Salvador. Observador español en el grupo de diseño e implantación del EATC. Durante su rotación de tres años en el MCCE, el autor de este artículo mantenía contactos repetidamente con el observador español en el grupo de implantación del EATC.

²⁹ EATC. *Home page*. [En línea] 2014 Disponible en web: < <http://eatc-mil.com/> > Fecha de la consulta 17.03.2014.

³⁰ EATC. *Structure*. [En línea] 2014 Disponible en web: < <http://eatc-mil.com/11/structure/> > Fecha de la consulta 19.03.2014.

³¹ EATC. *Our misión*. [En línea] 2014 Disponible en web: < <http://eatc-mil.com/12/Our-mission/> > Fecha de la consulta 17.03.2014.

³² Organización de Movimiento y Transporte de la Defensa

otras iniciativas, como la centralización de los medios de transporte aéreo en la Base Aérea de Eindhoven³³, o la creación de unidades conjuntas de vehículos de transporte terrestre³⁴.

En el año 2011, prácticamente todos los países europeos, incluso aquellos con Fuerzas Armadas de pequeña entidad, o los de más reciente incorporación a la OTAN, contaban con un Centro de Coordinación de Movimientos u organización semejante, cuyo nivel de desarrollo entre los modelos de Coordinación y Mando antes expuestos dependía de cada caso. En el verano de aquel año, en el MCCE sólo se hablaba de los centros de coordinación de movimiento y transporte nacionales, si se pretendía hacer referencia a los POC nacionales. En todos los casos, menos en el Español.

EL MODELO ESPAÑOL DE COORDINACIÓN DE MOVIMIENTOS

La postura española respecto al MCCE ha sido siempre la de mantener dos puntos de contacto (POC) diferenciados para las coordinaciones con el MCCE. Un POC para coordinación de movimientos de superficie, que es el Mando de Operaciones Español, y otro para la coordinación de movimientos aéreos y AAR, en el Ejército del Aire.

Posiblemente, la razón fundamental de esta distribución de esfuerzos sea la estructura presupuestaria entre el Ministerio de Defensa como Órgano Central, el EMAD, los Ejércitos, y la Armada, y la presencia del ATARES como principal herramienta de trabajo del MCCE en las coordinaciones de movimientos aéreos.

Las misiones de transporte aéreo ejecutadas por cualquier país participante en el ATARES TA, suponen un cargo en horas de vuelo que debe ser compensado por España a otras naciones participantes en el acuerdo técnico, mediante horas de vuelo que se detraen del potencial de horas de vuelo de las aeronaves Ejército del Aire. Por este motivo, el Ejército del Aire, se ve en la obligación de mantener una estricta vigilancia sobre lo comprometido, con el fin de asegurar que dispone de la capacidad, en lo que se refiere a la generación de horas de vuelo, de poder compensar su balance, mediante la ejecución de misiones para otras naciones participantes en el ATARES TA.

³³ En septiembre de 2011, también se completó la concentración de todos los medios de transporte aéreo de la RAF en la Base Aérea británica de Brize Norton. ARRANZ, Miguel "Re: Preguntas Mandos de Transporte" [En línea] Mensaje en: < jsanaba@oc.mde.es > 21 Mar 2014 12:10 +0100 (EST) [ref. de 21 de Marzo de 2014] Message-ID: <6ECA7858A3447641A12CE7FEBD15530003EF9C2AA185@SERVER1.mcce.loc> Comunicación personal.

³⁴ HAAR de, Ron. MCCE Executive Officer entre 2009 y 2012. Conversación mantenida con el autor en Eindhoven, en el año 2010. Ron de Haar, oficial de la Real Fuerza Aérea Holandesa, antes de ocupar su puesto en el MCCE, fue jefe de una de las unidades conjuntas holandesas de vehículos de transporte terrestre.

Tal y como se explicaba anteriormente, durante los trabajos de elaboración del Acuerdo Técnico SEOS, durante los años 2009 y 2010, en los que el autor participó como miembro del grupo de trabajo, fue postura comúnmente aceptada, que el tratar de elaborar un Acuerdo Técnico para el transporte Multimodal podía acarrear problemas al ATARES TA. Esas reticencias dieron como consecuencia la creación del SEOS como paso previo necesario, antes del abordaje de cualquier proyecto que, por involucrar al ATARES TA, pudiera afectar negativamente a este mecanismo de compensación, que estaba dando unos frutos espectaculares en el campo de la cooperación internacional en el transporte aéreo militar.

Así, el SEOS TA se constituyó en un experimento de cooperación de transporte multimodal por superficie, orientado a la obtención de las mismas ventajas que ofrecía el ATARES TA, y con una clara vocación de integración con este último, en un acuerdo de cooperación en transporte puramente multimodal que pretendía denominarse MEOS (Multimodal Exchange of Services). Una vez que el SEOS demostrase su viabilidad, y se lograsen desarrollar los mecanismos necesarios para lograr las compensaciones entre ambos sistemas sin impactos negativos sobre el ATARES TA, se iniciarían los trabajos para la integración del ATARES y el SEOS en el MEOS.

A pesar de que España proporcionó un representante en el mencionado grupo de trabajo que desarrolló el Acuerdo Técnico SEOS, nunca existió una verdadera voluntad de participar en este proyecto. A los responsables nacionales siempre les pareció remota la posibilidad de ofrecer un producto nacional en el “pool” de medios que las naciones ofrecían, por las mismas razones que el ATARES TA, en opinión del autor, no ha sido explotado al máximo de su potencial por nuestro país: La estructura presupuestaria entre el Ministerio de Defensa como Órgano Central, el EMAD y, los Ejércitos y la Armada. Esas reticencias se materializaron en la no participación de España en el SEOS TA.

Hoy en día, el SEOS continúa rindiendo sus frutos en solitario, sin que hasta la fecha se hayan dado pasos en firme para el desarrollo del MEOS TA, aunque los países integrantes del mismo que lo desean, compensan bilateralmente sus balances entre SEOS y ATARES³⁵, lo que les permite corregir sus balances negativos en ambos sistemas, cuando estos son producto de limitaciones en su capacidad de transporte en uno de los dos sistemas, y excesos de capacidad en el otro. Estas correcciones de carácter bilateral, no hacen más que perseguir el concepto final que subyacía detrás de la creación del MEOS: Compensar las capacidades por exceso y por defecto que las naciones participantes tenían en las distintas modalidades de transporte, producto de unos diseños de capacidades poco acordes con la demanda actual que sus Fuerzas Armadas tienen en cuestiones de transporte.

³⁵ ARRANZ, “Re: Coordinadas...”, op. cit. Según el correo referenciado, durante el año 2013 se produjeron dos compensaciones bilaterales entre balances ATARES y SEOS.

Las razones que dieron lugar a esas limitaciones, excesos y defectos, son múltiples, y varían con cada caso nacional, pero es posible que detrás de las mismas se encuentren las limitaciones presupuestarias, combinadas con las dificultades para analizar las necesidades desde una perspectiva “conjunta” nacional. Pero la oportunidad brindada con la creación del MCCE, los éxitos obtenidos con el ATARES y, una vez más, las limitaciones presupuestarias, han empujado a los “movers”, como se conoce en el mundo del M&T militar a las personas dedicadas a esta actividad, a buscar ingeniosas soluciones capaces de compensar esas limitaciones desde una perspectiva conjunto-combinada muy evolucionada.

Es posible que un catalizador de ese proceso evolutivo de lo conjunto-combinado en el M&T sea esa generosidad, que sin duda lo fue en el proceso de construcción de la Unión Europea desde sus orígenes. Se trata de generosidad bien entendida, con mecanismos que controlan la posibilidad de que algún participante abuse de la generosidad de los otros³⁶, lo que permite a su vez trabajar con confianza, y establecer unas metas muy ambiciosas que permiten imaginar un conjunto de naciones, que sin haber completado el proceso de integración política europea en el pilar de la Política Exterior y de Seguridad Común, comparten escenarios en los que despliegan las capacidades de sus Fuerzas Armadas mediante un sistema de M&T, organizado y dotado de recursos fundamentalmente compartidos, que le permite obtener sinergias y producir eficiencias que superan la realidad.

Sin embargo, en España, y a pesar de los esfuerzos por participar en la construcción de ese sistema internacional con nuestra participación en el MCCE y en el EATC, el M&T a nivel nacional está lastrado por la ausencia de soluciones ingeniosas que permitan desarrollar la capacidad de M&T en lo “conjunto”. Esta situación es la que, en opinión del autor, limitó el interés nacional por participar en el SEOS, y produjo vacilaciones en la adhesión al proyecto del EATC, y del mismo modo, probablemente lastrará y limitará nuestra capacidad para integrarnos en desarrollos conjunto-combinados en el futuro.

El punto en el que se encuentra el desarrollo de las estructuras y organización del M&T en España es, probablemente, una consecuencia de la estructura presupuestaria nacional, que no dispone de una única partida dedicada al transporte dentro de las FAS, sino de diferentes partidas correspondientes a los servicios presupuestarios correspondientes al Ministerio de Defensa como Órgano Central, el EMAD y, los Ejércitos y la Armada. Dentro de éstos, podemos encontrarnos, incluso, que las partidas sean gestionadas como conceptos de gasto independientes según el modo de transporte, como consecuencia de una clasificación del

³⁶ La naturaleza del ATARES TA, por ejemplo, con el fin de facilitar los apoyos entre las naciones participantes, le hace vulnerable a la posibilidad de que alguna nación se sirva de los servicios prestados por otras naciones participantes, sin límite alguno. Por ello, el acuerdo técnico, incluye ciertas limitaciones que, sin coartar el intercambio de servicios, impiden materialmente situaciones que se consideraron podrían ser abusivas, en cuestiones de balance negativo.

bien a transportar según el motivo del transporte, ya sea con fines operativos, o bien de entrenamiento, o relacionadas con la logística de generación.

Solamente en lo que se refiere al despliegue, sostenimiento y repliegue de las Operaciones, que bajo la autoridad del Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) planea y dirige el Comandante del Mando de Operaciones (CMOPS), se ha logrado crear una organización y procedimientos que recrean lo que podría ser un Mando Conjunto de Transporte. La principal razón por la que esto ha sido posible, es la existencia de una partida presupuestaria común para las operaciones, bajo cuyo paraguas pueden asumirse los costes generados por el M&T relacionados directamente con la ejecución de las Operaciones de Mantenimiento de la Paz (OMP).

La existencia de esta partida común de la que todos los actores, Ministerio de Defensa como Órgano Central, el EMAD y, los Ejércitos y la Armada, pueden beber, permite recurrir al empleo de todos los recursos orgánicos disponibles en las FAS, así como a la contratación de otros ajenos a las mismas, sin que se produzcan costes añadidos a los presupuestados por los Ejércitos y la Armada en lo que respecta a la generación de fuerzas.

Sólo el caso del empleo de medios aéreos de otras naciones a través del ATARES TA se está resistiendo a esta fórmula, y entre las razones que explican este problema volvemos a encontrar las cuestiones presupuestarias. Como explicábamos anteriormente, la compensación de los vuelos realizados por otras naciones a España debe realizarse con medios del Ejército del Aire. Al no existir un mecanismo que permita realizar estos vuelos de compensación contra el presupuesto dedicado a las OMP, el Ejército del Aire tendría que asumir su coste con sus propios presupuestos, inicialmente diseñados para asumir la generación y preparación de la Fuerza.

Prueba de lo expresado en el párrafo anterior, es el éxito que se ha alcanzado en cuestiones de optimización de espacio remanente en coordinación con el Mando de Operaciones de Portugal³⁷. En este caso, los apoyos mutuos entre ambos Mandos de Operaciones no son contabilizados en base al ATARES TA por diferentes motivos, siendo el fundamental la no participación de Portugal en dicho Acuerdo Técnico³⁸. Aunque estos apoyos son de mínima entidad en cuanto al volumen transportado, y a la ausencia de impacto para las operaciones

³⁷ SANCHEZ-ARJONA LAMPARERO, Fernando. "Re: Pregunta portuguesas" [En línea] Mensaje en: <jsanaba@oc.mde.es> 04 abril 2014 08:11 +0200 (EST) [ref. de 7 de abril de 2014] Message-ID: <76677DD60FEFBA4083F73E1AE1C05DCF3DA8DF36@SRECCEAMBW15.correo.mdef.es> Comunicación personal. Fernando Sanchez-Arjona, es el oficial español que lideró estas coordinaciones con el Mando de Operaciones portugués., con quién el autor de este artículo compartió destino en la Sección J4 del Mando de Operaciones, dedicados ambos a cuestiones de M&T, entre el verano de 2011 y hasta el finales de 2013,.

³⁸ ARRANZ, "Re: Coordinadas...", op. cit. Portugal es participante en el MCCE, pero no lo es en el ATARES. Durante su permanencia como oficial de la Célula de Transporte Aéreo del MCCE, el autor realizó varios intentos por conseguir atraer la atención de los representantes portugueses sobre las bondades del ATARES TA, sin obtener respuesta.

nacionales de M&T de ambos países, puesto que no representan modificaciones de horarios ni de itinerarios, hay tres factores que no debemos desdeñar:

1. El número de operaciones de transporte aéreo realizadas a favor de uno u otro país durante el año 2013, equivale al 50% de las realizadas por España, como proveedor o receptor, en el marco del ATARES TA, en el mismo periodo de tiempo³⁹.
2. El ahorro económico que estas operaciones han supuesto para ambos países es considerable si tenemos en cuenta que en todas ellas, las necesidades de transporte eran limitadas en peso y volumen, y haber dedicado medios específicos a las mismas hubiese supuesto un elevado coste.
3. La oportunidad que representaba la existencia de transportes programados simplificó enormemente la labor de planeamiento de los movimientos, que en caso contrario habrían precisado de una meticulosa búsqueda de los medios óptimos para la ejecución de los mismos.

Para Portugal, la participación en el ATARES TA, probablemente no haya supuesto nunca un atractivo. La posición periférica de este país, vecino de España, frente al núcleo central Europeo, unido a una flota de medios aéreos militares pequeña⁴⁰ en comparación con algunas de las naciones participantes en el ATARES TA, podrían encontrarse entre las causas que pudieran haber disuadido a los responsables portugueses de su participación en el Acuerdo Técnico.

Si bien es cierto que la posición geográfica tanto de España como de Portugal, no parece, a priori, favorecer los intercambios con otros países, es importante tener en cuenta que en cuestiones de transporte, estar próximo a los países de origen de las peticiones de transporte no tiene porqué ser determinante si contemplamos que los medios deben regresar a sus bases de origen. Es suficiente, por lo tanto, que la nación participante se encuentre en la ruta entre el origen, bien de la plataforma de transporte, o bien del transporte a realizar, y el destino final del transporte a realizar; las distancias a recorrer no varían en este caso, puesto que la plataforma debe volver a su base de origen al finalizar el servicio.

Por otro lado, contar con un vecino con recursos de transporte orgánicos, es garantía de poder encontrar soluciones de transporte poco costosas, pues los costes de posicionamiento de dichos recursos para el inicio del movimiento se reducen con la proximidad geográfica de ambas naciones.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ JANE'S World Air Forces. Portugal - Air Force [En línea] 2014 Disponible en web: <<https://janes.ihs.com/CustomPages/Janes/DisplayPage.aspx?DocType=Reference&ItemId=+++1319104&PubAbbrev=JWAF#Transport>> Fecha de la consulta 04.04.2014.

En lo que se refiere al tamaño de la flota, no es preciso ahondar mucho para entender que su capacidad de transporte no es lo más importante cuando hablamos de capacidad para atender peticiones externas, sino la proporción entre su capacidad de transporte frente a sus necesidades nacionales de transporte. Bélgica⁴¹ y el Reino Unido⁴² son un ejemplo de ello: Mientras el Reino Unido con una flota unas siete veces superior en capacidad de transporte a Bélgica, es un consumidor habitual de recursos proporcionados por otros participantes del ATARES TA, Bélgica es un proveedor habitual.

Llegados a este punto, probablemente, el lector estará preguntándose a qué puede deberse este éxito de entendimiento entre militares portugueses y españoles que, por qué no decirlo, tanto tiempo se ha resistido a lo largo de nuestra Historia, y que frente a un sistema como el ATARES TA, de cuyos beneficios y alcances hemos hablado líneas atrás, ha demostrado también su validez.

En opinión de este autor, los siguientes factores podrían haber contribuido a obtener los resultados relatados:

1. La proximidad geográfica de ambos países ha permitido encontrar soluciones de transporte por superficie, en la Península Ibérica, que han completado los movimientos sin necesidad de recurrir a desviaciones de ruta de los medios programados.
2. La participación en operaciones en los mismos teatros, ha contribuido a la existencia de medios programados por ambos países en dichas rutas.
3. La no existencia de compromiso en el mantenimiento de balances, debido a que se ha tratado siempre de cargas parciales que no suponían incremento de costes para el país proveedor, ha permitido a ambos participantes trabajar con confianza y sin presiones.
4. Para España, la inexistencia de un balance que compensar, ha supuesto la posibilidad de salvar las limitaciones que la diferenciación y atomización de partidas presupuestarias impone en el empleo del ATARES TA.

De los cuatro factores relatados, los dos primeros podemos clasificarlos como factores habilitadores del escenario de colaboración, mientras que los dos finales, podríamos decir que han sido factores contribuyentes para que ambos países superaran sus recelos y

⁴¹ JANE'S World Air Forces. Belgium - Air Force [En línea] 2014 Disponible en web: <<https://janes.ihs.com/CustomPages/Janes/DisplayPage.aspx?DocType=Reference&ItemId=+++1318992&PubAbbrev=JWAF#Transport>> Fecha de la consulta 04.04.2014.

⁴² JANE'S World Air Forces. United Kingdom - Air Force [En línea] 2014 Disponible en web: <<https://janes.ihs.com/CustomPages/Janes/DisplayPage.aspx?DocType=Reference&ItemId=+++1319141&PubAbbrev=JWAF#Transport>> Fecha de la consulta 04.04.2014.

limitaciones en la consecución de un objetivo: La producción de sinergias en el transporte aéreo inter-teatros, mediante el aprovechamiento de capacidades remanentes.

La integración de España en el EATC supondrá la necesidad de emplear el ATARES TA en todo su potencial. Las peticiones de transporte que lleguen al EATC deberán estar justificadas por su naturaleza, puesto que un abuso del sistema correría el riesgo de generar balances negativos para España en el ATARES. Además, sería conveniente aliviar la rigidez presupuestaria con el fin de que no existan limitaciones compensatorias entre partidas presupuestarias nacionales difícilmente cuantificables con carácter previo a su ejecución, puesto que el volumen de peticiones que se atenderán con recursos de otras naciones se va a multiplicar, y ello exigirá un sistema flexible que permita que los gastos producidos en horas de vuelo puedan ser compensados al Ejército del Aire mediante las partidas correspondientes.

Lo cierto es que las condiciones para evitar esos problemas que se apuntan en el párrafo anterior aún no existen en la organización del M&T militar español. Será precisa la creación de un mecanismo que permita el acceso a los medios de transporte aéreo orgánicos de manera eficiente y sin limitaciones:

1. Eficiente, porque sólo recurra al mismo cuando las condiciones del M&T realmente lo recomienden por la naturaleza del transporte, las limitaciones impuestas en la ruta y los tiempos necesarios para su realización, independientemente del origen de la petición de transporte.
2. Sin limitaciones, porque la estructura presupuestaria permita trabajar con este sistema sin que la compartimentación de las partidas suponga un elemento de fricción entre los respectivos responsables de su administración.

UN MANDO CONJUNTO DE TRANSPORTE ESPAÑOL

Articular un sistema que sea capaz de presentar las condiciones óptimas para afrontar con éxito los retos de futuro del M&T de las FAS españolas no es una empresa fácil. Requerirá buenas dosis de imaginación y generosidad por parte de todos los implicados, con el fin de lograr soluciones geniales.

Lejos de pretender producir una de esas soluciones geniales, pero con la intención de aportar ideas, basadas en la experiencia y la reflexión, que ayuden a inspirar al lector en la creación de sus propias soluciones, les propongo que imaginemos.

Buscamos una configuración que permita la superación de estas limitaciones a que nos referíamos líneas arriba, y la eficiencia en la ejecución de las operaciones de M&T en general. Imaginemos como podría ser un escenario en el que dispusiéramos de un Mando Conjunto de Transporte Multimodal bajo la autoridad del Jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD). Un Mando que tendría la responsabilidad del planeamiento, la coordinación, y la dirección de los movimientos entre puntos geográficos entre los que una Unidad requiriese apoyos externos para su ejecución, bien con medios orgánicos o bien mediante la contratación de los mismos de capacidad de contratación, siempre que dicho movimiento no fuese parte de una acción táctica u operacional, en cuyo caso sería responsabilidad del Mando Operacional superior nacional correspondiente a dicha Unidad⁴³.

Ese Mando Conjunto de Transporte Multimodal, con los medios que se le asignasen para su ejecución, y dotado de presupuesto propio, podría compensar económicamente al Ejército/Armada correspondiente la ejecución de las misiones de M&T que le encomendase a esas Unidades orgánicas de los Ejércitos o de la Armada puestas bajo su autoridad, o pagar a terceros, compañías o naciones, que trabajasen para dicho Mando. La coordinación de la previsión de esfuerzos para cada año fiscal, permitiría a los Ejércitos y a la Armada realizar sus previsiones y planes de mantenimiento en coordinación con dicho Mando, así como la elaboración de los presupuestos y su distribución conforme al mecanismo de compensaciones que se determinase.

Este sistema de gestión permitiría una dirección y planeamiento centralizado, y una ejecución descentralizada. Los Ejércitos y a la Armada tendrían la libertad para gestionar sus Unidades y operar sus medios desde el conocimiento que sólo ellos tienen, mientras que la decisión de los medios a emplear para cada petición de transporte recaería en ese Mando de Transporte que aplicaría procedimientos de optimización en el empleo de los recursos asignados, y dispondría de la libertad necesaria para poder participar en proyectos internacionales como el EATC, o el SEOS, aprovechando al máximo el potencial que ofrecen estos proyectos.

El lector fácilmente podrá visualizar las ventajas que la creación de un Mando de Transporte podría proporcionar, pues las hemos ido citando y analizando a lo largo de este artículo. Este podría ser su resumen:

1. Procedimientos robustos basados en criterios de optimización que permitan la economía de medios y presupuestaria, basados en conceptos como la naturaleza del bien a transportar, las rutas a emplear, los tiempos necesarios para efectuar el

⁴³ En aquellos casos en que este Mando superior de la cadena operacional lo considerase necesario, siempre podría recurrir a una solicitud de generación de fuerza a los Ejércitos /Armada, o bien a apoyos puntuales por parte del Mando Conjunto de Transporte Multimodal.

transporte y el aprovechamiento de las capacidades, desterrando definitivamente prácticas ajenas a la optimización.

2. Capacidad para aprovechar los recursos existentes sin que factores como el origen de la petición, o la naturaleza de la operación a la que asiste el M&T (operativa, entrenamiento, o logística de generación) puedan limitar las decisiones, aunque, evidentemente, puedan ser factores ponderables en la decisión.
3. Sinergias producidas por la concurrencia de recursos de la misma o diferente naturaleza procedentes de los Ejércitos y la Armada no sólo en cada modo de transporte, sino en la elaboración de planes de transporte multimodal.
4. Libertad para participar en proyectos internacionales y aprovechar sin limitaciones las sinergias producidas por dicha participación.

El resultado final: Incremento de las capacidades de transporte, economía presupuestaria, y la consiguiente contribución al prestigio de España en los foros internacionales.

i

*José María Santé Abal**

TCOL.EA.DEM

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