

# LA OTAN EN EL AÑO 2006

José María TREVIÑO RUIZ



## Introducción



A cumbre de Praga de noviembre de 2002 sentó las bases de la transformación de las capacidades militares de la Alianza para el siglo XXI, una transformación que buscaba una fuerza expedicionaria ligera y ágil, bien equipada y mejor adiestrada, capaz de responder a un amplio espectro de misiones en potencia. Esta fuerza se llamaría a partir de ese momento NRF o NATO Response Force.

La cumbre de Praga significó asimismo la desaparición de los dos mandos estratégicos tradicionales, ACLANT y ACE, que pasarían a denominarse respectivamente Mando Aliado de Transformación (ACT), ubicado en Norfolk, y Mando Aliado de Operaciones (ACO), situado en Mons.

La recién creada NRF debería obtener su Capacidad Operativa Plena o Full Operational Capability (FOC) a mediados de 2006 con el ejercicio LIVEX Steadfast Jaguar en Cabo Verde, adquiriendo la Capacidad Operativa Inicial o IOC en octubre de 2004 en Turquía con la NRF 3 bajo el Mando de Fuerzas Conjunto de Nápoles o JFC Naples, capacidad que sería revalidada en el Noble Javelin, ejercicio LIVEX realizado en Fuerteventura durante el primer semestre de 2005 empleando una DJTF o Deployable Joint Task Force, a flote primero y en tierra después.

La creación de la NRF supuso el compromiso de las naciones para tener disponibles 75.000 efectivos, 25.000 de la NRF de guardia, 25.000 de la NRF en adiestramiento para ser certificada y relevar a la anterior, y los 25.000 de la NRF que ha finalizado su turno.

La responsabilidad del mando de la NRF recaería en los tres cuarteles generales conjuntos de nivel operacional que dependen del ACO: Brunssum en Holanda, Nápoles en Italia, y Lisboa en el vecino Portugal. Así las NRF 1 y 2 fueron mandadas en 2003/4 por JFC Brunssum, las 3 y 4 por JFC Naples en 2004/5 y las 5 y 6 lo están siendo por JC Lisbon en 2005/6. Recordemos que cada NRF tiene una duración de seis meses, comenzando el 1 de julio el turno de las impares para dar paso el 1 de enero a las pares.

## Antecedentes

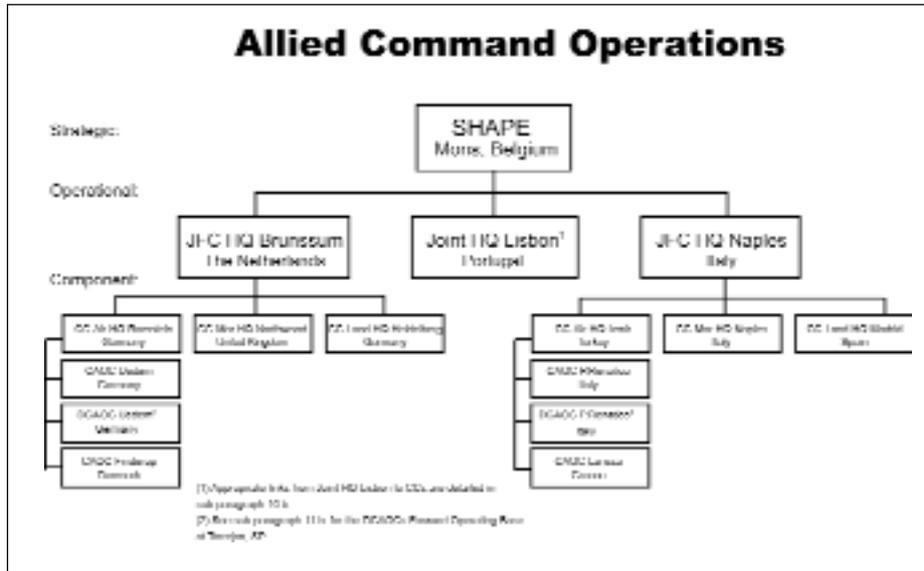
Durante la larga etapa de la Guerra Fría, la OTAN, nacida con el Tratado de Washington de 1949, basó su estrategia en neutralizar a un poderoso agresor que intentaría atacar a través de las fronteras de la Alemania Occidental. Desaparecida esa amenaza monolítica, ha sido sustituida lenta y progresivamente por unos riesgos polifacéticos o de acuerdo con la terminología de inteligencia, riesgos asimétricos que han tenido su máximo exponente en los atentados de las Torres Gemelas del 11-S 2001, en las estaciones de cercanías de Madrid el 11-M 2004 y recientemente en el metro de Londres el 7-J 2005.

De acuerdo con estos riesgos, la Alianza debería contar con unas fuerzas más ligeras, flexibles y de alta movilidad, listas para operar lejos de sus bases en terceros países, rápidamente movilizables partiendo de unos niveles de alerta reducidos y sin dependencia de las armas nucleares. Estas fuerzas de reacción rápida, incluyen un mando componente terrestre del nivel de una o dos estrellas, LCC, otro marítimo, MCC y un tercero aéreo o ACC, pudiendo contar con un cuarto de operaciones especiales, SOC, si la situación así lo requiere, al igual que un elemento de operaciones psicológicas cada vez más imprescindible, incluido en el componente terrestre.

Naturalmente esa fuerza de reacción rápida, la ya nombrada NRF, necesita de unos medios de transporte estratégicos tanto marítimos como aéreos, asignatura pendiente de la Alianza especialmente en lo referente al transporte aéreo estratégico, auténtico talón de Aquiles de la OTAN al carecer de él todas las naciones, si exceptuamos a los Estados Unidos y parcialmente al Reino Unido, debiendo recurrirse al alquiler de aviones comerciales como los *Antonov 124* o los *Ilushyn 76*, tan en boga hoy en día para el transporte de las tropas y material ligero en las operaciones de paz y ayuda humanitaria.

La introducción de esta nueva fuerza ligera y expedicionaria, la NRF, cuyo EM en el teatro de operaciones se denomina DJTF, al mando de un oficial general de una o dos estrellas, auxiliado por unas 90 personas en el supuesto más complicado, viene de facto a complementar el concepto nacido a comienzos de los 90 de Combined Joint Task Force o CJTF, concepto que supuso la mayoría de edad de lo conjunto y multinacional, pero que tenía la gran desventaja de su magnitud al suponer la movilización de unos 150.000 efectivos de los tres ejércitos, incluyendo un componente terrestre formado por un Cuerpo de Ejército con varias divisiones, una Task Force de varios portaaviones y la capacidad por parte del componente aéreo de poder proporcionar 1.000 salidas diarias de aviones, es decir, algo impensable con los pies puestos en la tierra en el siglo XXI, mirando los efectivos disponibles y los ajustados presupuestos de defensa de las naciones europeas.

Las reducciones cuantitativas, que no cualitativas, sufridas en las FAS de las naciones que componen la OTAN en los últimos 15 años, a raíz de la caída del muro de Berlín, desaparición del Pacto de Varsovia y desmembración de



la URSS, suponen aproximadamente el 30 por 100 de los efectivos de personal, buques y aviones. Este drástico recorte no había tenido su eco en la estructura de mando de la OTAN, por lo que Praga supuso también el cierre de todos los cuarteles generales con carácter regional y la transformación de parte de ellos en operacionales o componentes estáticos, con la importante reducción de 20 a 11 Cuarteles Generales de Mando, así como la supresión de 6 de los 10 CAOC (Centro de Operaciones Aéreas Combinadas) hasta ese momento existentes.

Así aparte de los ya nombrados Cuarteles Generales Operacionales de Brunssum (antiguo CINCNORTH), Nápoles (ex CINCSOUTH) y Lisboa (ex CINCSOUTHLANT), convertidos en flamantes mandos operacionales, Heidelberg (LCC), Northwood (MCC) y Ramstein (ACC) se convertían en sede de los mandos componentes de Brunssum, al igual que Madrid (LCC), Nápoles (MCC) e Izmir (ACC) lo hacían de JFC Naples.

El Cuartel General de Lisboa mucho más pequeño y con una plantilla equivalente a un tercio de sus dos hermanos mayores, no tendría mandos componentes estáticos asignados en permanencia; por el contrario si los tendría cuando le fuese asignada la responsabilidad de mandar la NRF, en su turno rotatorio con Brunssum y Nápoles.

El antiguo AIRSOUTH, transformado en ACC se trasladaría desde Nápoles a Izmir, Turquía, con los problemas de personal que ello generaría. Verona, antiguo LANDSOUTH, fue definitivamente cerrado, pasando su responsabilidad como LCC de Nápoles al antiguo Cuartel Subregional SW de Retamares



Larissa en Grecia, teniendo Uedem y Poggio Renático la capacidad de ser desplegados, pudiendo utilizar ambos, de ser necesario, las instalaciones de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz en España.

### La situación actual

Hasta aquí el importante programa de transformación de la Alianza, dividiendo claramente los cometidos de operaciones y de doctrina entre SACEUR en Mons y SACT en Norfolk, respectivamente, operaciones que a su vez serán mandadas por los Cuarteles Operacionales Conjuntos de Brunssum, Nápoles y Lisboa. Así Brunssum se encuentra actualmente empeñada en las operaciones en Afganistán con más de 10.000 efectivos aliados desplegados en esta nación, cometido que previsiblemente dure varios años, de la misma forma que las operaciones en los Balcanes ya duran más de una década, con más de 20.000 personas en este teatro estratégico a cargo de Nápoles.

Lisboa, actualmente al mando de la Fuerza de Respuesta de la OTAN, ha tenido la oportunidad de utilizar por primera vez los efectivos de la NRF 5 en la operación de socorro a los Estados Unidos después del paso del huracán Katrina el 29 de agosto de 2005, organizando el transporte aéreo del material ofrecido por las naciones aliadas, mediante su recogida por medio de la aviación de transporte táctico, almacenándolo en la base aérea de Ramstein para posteriormente y con ayuda del transporte estratégico bien de la OTAN, con los aviones del NAEW, o de la USAF con los C-5 y C-17, trasladarlo al aeropuerto de Little Rock, Arkansas, donde se centralizó todo el puente aéreo proveniente de Europa, coordinado por el Mando del Norte o NORTHCOM-MAND norteamericano.

Apenas finalizada la operación del *Katrina*, a finales de septiembre, el 8 de octubre un terrible terremoto devastaba la región norte de Cachemira, a caballo entre la India y Pakistán, con especial incidencia en esta última nación, causándole 73.000 muertos y otros tantos heridos, con tres millones de personas sin techo al derruirse sus viviendas.

Si en el caso del *Katrina*, se movilizaron los componentes aéreos y marítimo de la NRF 5, aportados por Francia e Italia respectivamente, si bien este último no llegó a utilizarse dado el reducido volumen de la carga a transportar, en la operación de Pakistán los tres mandos componentes, el terrestre español, NRDC(SP), el marítimo italiano, ITMARFOR y el aéreo francés, FR JFACC, fueron inmediatamente movilizados, gracias a su *status* de tan sólo cinco días de preaviso o Notice To Move (NTM).

El Ejército español, con excelente criterio y generosidad, ofreció una compañía de ingenieros reforzada, más la unidad nacional de apoyo, lo que supuso unos 400 efectivos que fueron aerotransportados con todo su material e impedimenta a Bagh, operación que requirió unos 50 vuelos de aviones

## TEMAS GENERALES

B-707 de Ejército del Aire y aviones *Ilyushin-76* y *Antonov-124* para transportar a este contingente al aeropuerto de Lahore, al sur de Islamabad y a unos 500 km del área afectada, efectuándose el resto del desplazamiento por carretera.

Italia ofreció en la conferencia de generación de fuerzas *ad hoc* una compañía pesada de ingenieros, cuyo transporte debía hacerse por vía marítima, dado que su material no era aerotransportable, descartándose la utilización de buques anfibios para este desplazamiento al ofrecer Dinamarca el flete del ro-ro *Tor Anglia* para el transporte de los 175 vehículos italianos hasta el puerto paquistaní de Karachi, efectuando el transporte posterior hasta el área de Bagh, por ferrocarril y carretera.

Por último el componente aéreo francés, por la experiencia adquirida con el *Katrina*, dispuso inicialmente el transporte de todo el material ofrecido por las diferentes naciones dentro del teatro europeo a Ramstein, para desde aquí trasladarlo a Islamabad, realizando además el traslado de más de 2.000 toneladas de material de las Naciones Unidas almacenado en Incirlik, Turquía, hasta la capital de Pakistán, y posteriormente otras 300 toneladas más almacenadas en Izmir.

Para coordinar todas estas operaciones *in situ* una reducida (*tailored*) DJTF, compuesta por 25 personas del Cuartel General de Lisboa, se desplazó a Islamabad para realizar una serie de gestiones ante las autoridades militares paquistaníes y enlazar con los comandantes componentes avanzados en el área, de Francia y España, al mismo tiempo que el ACC establecía un DOB o Deployable Operating Base en el aeropuerto de Lahore para facilitar la llegada de los efectivos españoles, que más tarde establecerían su base definitiva en Arja, cerca de la ciudad de Bagh, a unos 130 km al NE de Islamabad. Una tercera compañía de ingenieros, esta vez polaca, sería igualmente aerotransportada hasta Islamabad para actuar a las órdenes del LCC español.

## La preparación

Si bien la nueva estructura de mando de la OTAN o NCS, no supuso un problema para Brunssum y Nápoles, pues estos cuarteles generales ya eran sede de Mandos Operacionales, antiguos AFNORTH y AFSOUTH, con responsabilidades operativas en Afganistán y los Balcanes, no era éste el caso de Lisboa, cuartel Subregional Marítimo sin otra responsabilidad que la de controlar un área marítima y organizar un par de ejercicios navales al año.

Sus efectivos, o *peace establishment*, fueron prácticamente doblados con la nueva responsabilidad, con lo que el día de la creación del flamante JC Lisbon, la plantilla se encontraba al 40 por 100, debiendo alcanzar en junio de 2005 el 75 por 100 si quería pasar la Interim Operational Capability, además de realizar con éxito el ejercicio ALLIED ACTION 05, donde sería evaluado y certificado.



Las antiguas agrupaciones OTAN: STANAVFORLANT y STANAVFORCHAN navegando en el mar del Norte en junio de 1990. El buque de la izquierda es la fragata *Asturias*, primera unidad militar española que se integró en una fuerza de la OTAN. (Foto: colección M. M. J.).

Ambas tareas parecían inalcanzables, pues se carecía de la cantidad y la preparación del personal necesario, y por si fuera poco el ejercicio se realizaría a bordo del buque de mando norteamericano USS *Mount Whitney*, hasta el momento buque de mando de la II Fleet, con base en Norfolk, y que iba a relevar al USS *La Salle* en el Mediterráneo, insignia hasta enero de 2005 de la VI Fleet.

A la tarea de acondicionar el *Mount Whitney* a su nuevo cometido, especialmente en lo relativo a medios CIS Aliados, se sumó la de crear un Cuartel General para 1.000 personas en la Base de San Clemente de Sasebas, sede de la Brigada de Infantería Ligera Urgel IV, aprovechando las instalaciones del antiguo CIR, para actuar como EXCON o control del ejercicio. De nuevo la franca y efectiva cooperación del Ejército de Tierra español hizo posible el milagro.

El apretado programa de adiestramiento incluía los ejercicios JOINT VISION 04, en el Instituto de Altos Estudios Militares portugués, y LOYAL DILIGENCE en la mar junto con un desplazamiento de la DJTF a Stavanger para realizar un Battle Staff Practice apoyado por el Joint Warfare Center,

## TEMAS GENERALES

práctica que sería rematada con un embarco en el USS *Mount Whitney*, que sirvió al mismo tiempo de comprobación de todos los equipos y sistemas CIS OTAN, de reciente instalación en el buque. A mediados de mayo todo el EM de Lisboa se desplazó a Gaeta para embarcar a bordo del *Mount Whitney*, con la esperanza de pasar la dura IOC con éxito, algo que se consiguió finalmente el 8 de junio. El relevo en Nápoles a finales de ese mismo mes de la NRF 4 por la NRF 5 supuso la mayoría de edad del Cuartel General de Lisboa, que gracias a la generosa aportación de las naciones había conseguido elevar su plantilla a un holgado 84 por 100, quedando listo el JC Lisbon a partir del 1 de julio para realizar las siete misiones propias de la NRF:

- Operación de Evacuación No-combatiente (NEO).
- Operaciones de Respuesta de Crisis, incluyendo Mantenimiento de la Paz.
- Apoyo de Operaciones Contra el Terrorismo.
- Operaciones de Embargo.
- Operaciones de Entrada Inicial (IEO).
- Asistencia Humanitaria.
- Demostración de Fuerza.

## Conclusiones

De la lectura de los párrafos anteriores se desprende el importante esfuerzo realizado por la Alianza para conseguir su *aggiornamento*, la percepción de la amenaza es totalmente distinta en el siglo XXI, la necesidad de contar con una fuerza expedicionaria lista para partir en menos de cinco días es incuestionable, fuerza que con unos efectivos próximos a 25.000 personas debe ser capaz de realizar una serie de misiones entre las que se incluye una entrada inicial en un escenario hostil y mantenerse en él al menos 30 días preparando la llegada de fuerzas superiores o *follow on forces*, teóricamente de una CJTF.

El recorte de los presupuestos de defensa y de los efectivos en la mayoría de las naciones han hecho que estas últimas se planteen un uso más racional de los medios, mirando claramente la inversión de cada euro en el presupuesto común de la Alianza. La NRF, cuya creación ha sido un acierto sin duda al ser una fuerza mucho más susceptible de utilizar que la mastodóntica CJTF, en sus 7.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> ediciones ha sufrido sin embargo en la pertinente conferencia de generación de fuerzas la reserva de las naciones a empeñar a fondo sus efectivos de forma altruista para completar los efectivos de los diferentes mandos componentes.

Así la generosidad de España al comprometer la práctica totalidad del componente terrestre o LCC para la NRF 5, y su utilización en la operación PREMIS (Pakistán Relief Misión), le supuso un gasto adicional inicial para

transportar sus efectivos al aeropuerto de Lahore de 17,5 millones de euros. La Armada española fue igualmente generosa al ofertar por segunda vez (fue la primera en ofertar el mando componente marítimo de la NRF 1), el MCC con fecha 1 de julio de 2006 para la NRF 7.

Si el 20 de noviembre de 2002 se cerraron 9 de los 20 cuarteles generales de la OTAN, de los 11 que aún perduran seis corresponden a mandos componentes estáticos: dos terrestres Heidelberg (515) y Madrid (509), dos marítimos Northwood (229) y Nápoles (199) y dos aéreos, Ramstein (548) e Izmir o Esmirna (663), lo que implica unas plantillas de 2.663 personas, que unidos a los 970 del ACO en Mons, los 982 en Brunssum, los 834 de Nápoles y los 320 de Lisboa, elevan esa cifra a 5.769 personas sólo en los EEMM de ACO, a los que hay que añadir los de ACT y los de las diferentes agencias aliadas, de las que una sola, NCSA antigua NACOSA, responsable de los sistemas CIS, cuenta con casi 3.000 funcionarios, si bien es cierto que ninguno de los cuarteles generales tiene sus plantillas totalmente cubiertas, pero el hecho de contar con prácticamente 10.000 personas trabajando dentro de la Alianza para poder desplazar un fuerza de 25.000 indica *grosso modo* un desequilibrio en el binomio eficacia costo.

España es el cuarto generoso contribuyente en fuerzas para la Alianza con casi 3.000 efectivos desplegados en Afganistán, Balcanes y recientemente en Pakistán, con un importante compromiso marítimo al aportar con carácter rotatorio uno de los tres cuarteles marítimos a flote o HRF (M), certificados por la OTAN, el buque anfibio *Castilla*, ese importante esfuerzo debe tener su eco o reflejo en la estructura de mando, donde naciones con menos aportaciones tienen un mayor peso en el nivel de mando de los diferentes cuarteles generales.

La reciente creación del mando operacional de Lisboa es un ejemplo, su comandante pertenece a la nación capaz de proporcionar un buque de mando para albergar un EM de una CJTF, 519 personas, fuerza que posiblemente no se active jamás, ya que hasta ahora lo único que ha activado la NRF es una modesta DJTF, que como máximo cuenta con 90 personas, cifra perfectamente adaptada a las capacidades de mando y control (C2), del *Castilla*, donde para certificar su HRF(M)SPHQ tuvo que embarcar un EM de 145 sin ningún problema. La construcción del buque de proyección estratégica, de concepción conjunta, futuro *LHD* español, incrementará aún más las posibilidades de optar, si así se decide por el importante mando operacional de Lisboa, incrementando nuestro peso en la Alianza, y recibiendo así una justa compensación al esfuerzo y sacrificio realizado por España en beneficio de la OTAN.