

EL PODER AÉREO EUROPEO

El desarrollo de una política coherente de defensa para la Unión Europea (UE) ha sido un área de gran dificultad durante la mayor parte de la década de los noventa. La preocupación en este proceso, que llevó a algunas naciones a no ser muy colaboradoras, lo constituyó el temor de que cualquier mejora en la política de defensa europea sería a expensas de la cohesión de la OTAN. La Cumbre Anglo-Francesa de St Malo en diciembre de 1998 rompió este prejuicio. A pesar de la declaración británica en su Revisión Estratégica de continuidad en su política exterior de defensa centrada en la OTAN, el primer ministro Tony Blair defendió un papel más preponderante para Europa. La Declaración de St Malo lo definió claramente: "La Unión Europea debe tener la capacidad de operación autónoma, apoyada en medios de decisión y fuerzas militares creíbles con la disponibilidad adecuada, a fin de responder a crisis internacionales". Esta declaración continuaba diciendo: "Con la finalidad de que la Unión Europea tome decisiones y apruebe la acción militar allí donde la Alianza no esté involucrada como un todo, la Unión debe poseer las estructuras adecuadas y una capacidad de análisis de situación, fuentes de inteligencia, y una capacidad de planeamiento estratégico, sin duplicaciones innecesarias, teniendo en cuenta los medios existentes de la UEO y la evolución de sus relaciones con la UE. A este respecto, la Unión Europea también necesitará de medios militares adecuados; ya sean capacidades predesignadas en el Pilar Europeo (ESDI) de la OTAN, o medios nacionales o multinacionales europeos fuera de la estructura de la OTAN". Esto supuso un cambio radical de la posición británica y abrió el camino a los sucesivos desarrollos de 1999 en la defensa europea.

La Unión Europea Occidental (UEO) ha sido vista en el pasado como el principal foco en los esfuerzos de la Defensa

Europea. Circunscrita en términos de acceso a capacidades con una pérdida de adecuado planeamiento técnico militar, y un grado de incertidumbre sobre los tipos de operación que podría cubrir, fue emergiendo el consenso sobre la necesidad de transferir el cometido de la UEO, proporcionar la capacidad de defensa europea, a la Unión Europea. La reunión ministerial de la UEO en Bremen, a finales de mayo de 1999, impulsó el pensamiento nacido en St Malo y que había sido confirmado en Washington. Las aparentes e insuperables dificultades en las diferencias entre los miembros de la OTAN, UEO y UE parecían que ya no constituirían un punto de fricción. Estuvieron de acuerdo en que existía una "necesidad para la UEO de convertirse en un elemento operativamente eficaz con implicación y participación de todos las naciones de la UEO de acuerdo a su status y continuar su cooperación con la UE y la OTAN, en preparación para cualquier nuevo acuerdo que pudiera alcanzarse a la luz de los continuos desarrollos."

La declaración de Consejo Europeo en Colonia al mes siguiente lo colocó en un contexto más amplio, pero recogiendo los mismos puntos:

"Desarrollar, de manera más eficaz, las capacidades militares europeas a partir de las capacidades nacionales, bi-nacionales y multinacionales existentes, y reforzar nuestras propias capacidades para este fin.

Esto requiere el mantenimiento de un esfuerzo de defensa sostenido, la implementación de las necesarias adaptaciones y, de manera importante, el refuerzo de nuestras capacidades en el campo de la inteligencia, transporte estratégico, mando y control."

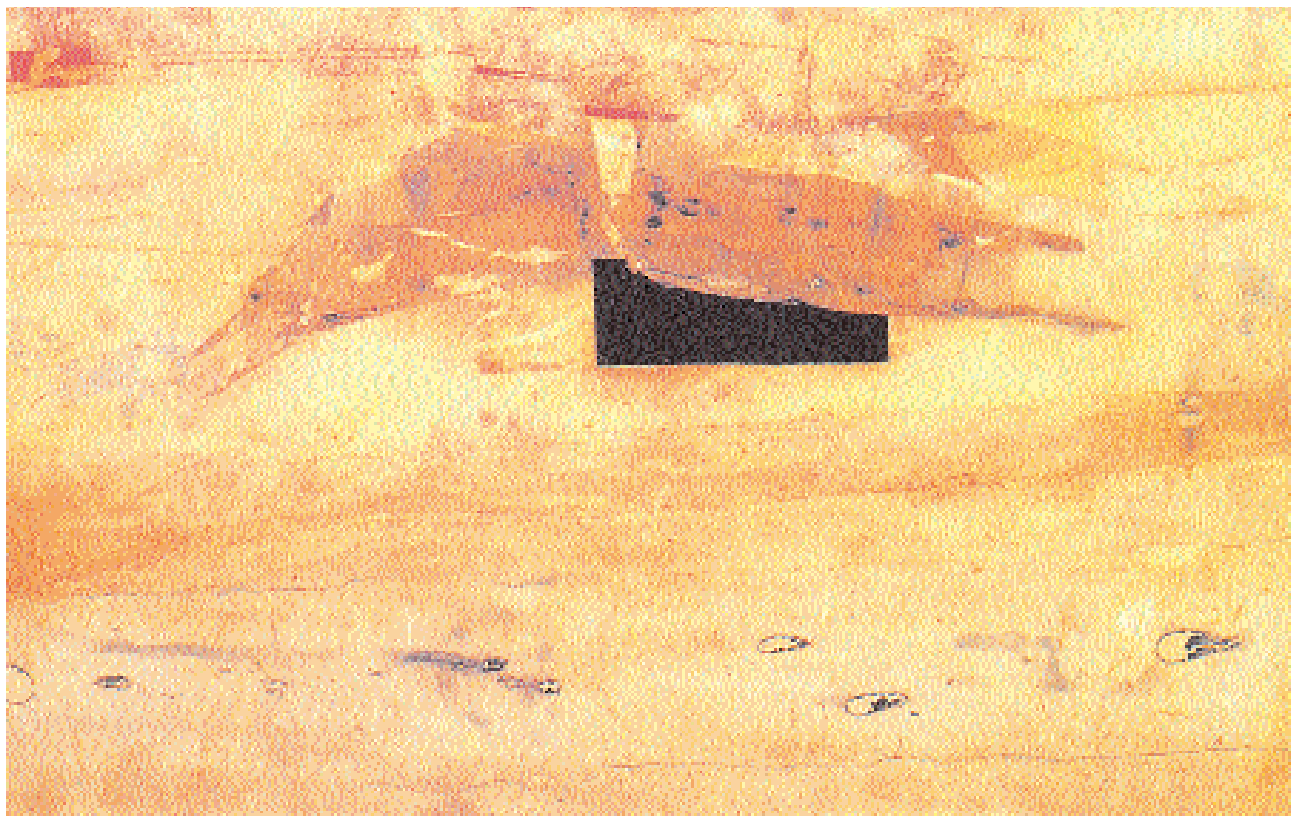
Es significativo que esta declaración fuera realizada por los 15 miembros de la UE incluyendo los cuatro países neutrales.

El Reino Unido continuó trabajando para mantener el ritmo de los desarrollos de la Defensa Europea. La declaración Anglo-Italiana de 20 de julio de 1999 defi-



Rafael E. Sánchez Gómez

*Teniente Coronel
de Aviación*



Angel Hurrado de Mendoza

nió algunos aspectos concretos en cuanto a lo que debía ser realizado. La UE debería adquirir capacidad para llevar a cabo la totalidad de las misiones Petersberg: asistencia a civiles - ayuda humanitaria y operación de evacuación-, gestión de crisis y operaciones de apoyo a la paz. La necesidad de una mayor eficacia europea en el ámbito de la OTAN fue declarada como una clara lección de Kosovo.

En noviembre de 1999, tuvo lugar la primera reunión conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa con la asistencia de Javier Solana como nuevo Alto Representante para la Política Común Exterior y de Seguridad (PESC). Se buscó cómo Europa podría ser más efectiva en el campo de la Defensa y en particular en cómo proporcionaría aquellas capacidades necesarias en crisis similares a la de Kosovo. Una nueva cumbre Anglo-Francesa tuvo lugar en el mismo mes, donde los dos principales impulsores de la defensa en Europa emitieron su visión sobre una nueva fuerza de despliegue rápido de hasta 60.000 hombres. Esto requeriría a la Unión Europea desarrollar una capacidad de entidad Cuerpo de Ejército, que debería ser desplegada en 60 días y sostenida al menos durante un año. La fuerza sería militarmente autosuficiente con las necesarias capacidades de mando, control e inteligencia, logística, apoyo al combate y los elementos aéreos y navales de combate adecuados. Todo este trabajo fue aglutinado en la Cumbre de Helsinki en diciembre de 1999.

Los Estados Miembros también decidieron impulsar el desarrollo de capacidades conjuntas de mando y control, inteligencia y transporte estratégico; áreas también identificadas por la antigua UEO. Fueron bien recibidas iniciativas ya anunciadas por ciertos Estados Miembros como:

- El desarrollo y coordinación de los medios militares de seguimiento y alerta temprana.
- La apertura de los cuarteles generales conjuntos nacionales existentes a oficiales de otros Estados Miembros.
- El reforzamiento de las capacidades de reacción rápida de fuerzas multinacionales europeas.
- La preparación del establecimiento de un mando de transporte aéreo europeo.
- El aumento del número de tropas desplegadas.
- La mejora de la capacidad de transporte marítimo estratégico.

Examinando la dimensión europea, cada nación Europea defenderá su peso específico y presencia internacional de acuerdo a su entidad y presencia económica. La declaración del Consejo Europeo de Helsinki es el punto de partida de un camino que habrá de proporcionar mejoras en las Capacidades Europeas de Defensa. No implicarse decididamente en el debate europeo de defensa, además de dejar el campo abierto a otros, constituiría un error pues intereses estratégicos podrían verse afectados por ello.

Existen muchas dificultades en el camino. La OTAN

reclama tener un proceso de planeamiento de fuerzas válido, y haber realizado un gran esfuerzo durante años en implicar a las naciones para la consecución de aquellos Objetivos de Fuerzas que se han ido estableciendo a lo largo de su historia. En la práctica, los resultados de este proceso han sido limitados, particularmente en la última década. Los acuerdos institucionales con seguridad retrasaron el desarrollo de la capacidad militar acordada. No obstante, existen medidas que podrían ser consideradas en el campo de las capacidades del poder aéreo que tendrían en cualquier caso un sentido práctico.

QUÉ PODER AÉREO NECESITA EUROPA

Para analizar las capacidades del poder aéreo que la Unión Europea debería disponer, se necesita establecer una serie de hipótesis acerca del esfuerzo que sería apropiado en la UE para su obtención. La UE y Estados Unidos (EE.UU.) son casi iguales en términos absolutos de riqueza. La UE está más poblada y tiene en su trastienda más conflictos potenciales que los EE.UU. Por otro lado, los EE.UU. tienen obligaciones de seguridad en Japón, Corea, y Europa. Teniendo en cuenta todos estos factores, parece una referencia razonable para las naciones europeas buscar cómo contribuir a una capacidad militar eficaz del mismo orden de magnitud que los Estados Unidos planean en la OTAN. Los EE.UU. planean generar diez Fuerzas Aéreas Expedicionarias, cada una con aproximadamente 15.000 hombres y 200 aviones. Por supuesto, Europa no necesitaría fijar como objetivo una capacidad mayor que ésta. Esto constituiría un reto para Europa. Haría de los europeos compañeros en igualdad cuando se opere en el ámbito de la OTAN, y aseguraría una capacidad para operaciones lideradas, de manera autónoma, por la Unión Europea cuando fuera necesario. Tal fuerza podría ser proporcionada en teoría; pero en la práctica requeriría una reestructuración profunda dada la manera en que las fuerzas militares son comprometidas en Europa.

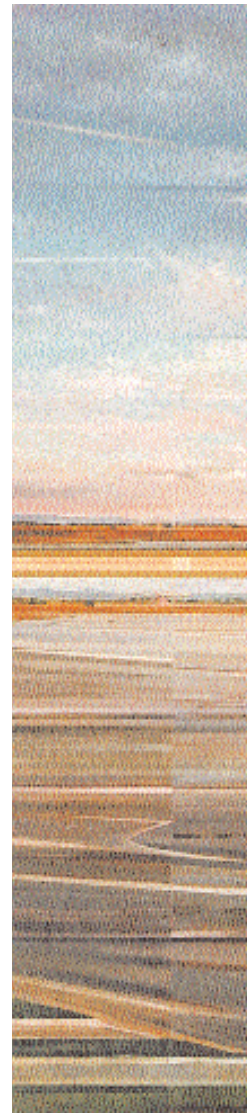
Para iniciar el trabajo en la mejora de las capacidades de defensa europea, los elementos claves lo constituyen la disponibilidad, la capacidad de despliegue y el sostenimiento. Son en la actualidad los elementos esenciales de cualquier estructura de fuerzas. El armamento de precisión, las comunicaciones seguras y los medios de transporte estratégico son considerados como áreas de alta prioridad. Para el poder aéreo existen importantes implicaciones en cada uno de estos seis aspectos. Para cubrir dichos desafíos Europa necesita reestructurar completamente su cara, pero no utilizable, capacidad militar. Es imposible mirar al poder aéreo de manera aislada; al mismo tiempo de lo improbable que los presupuestos dedicados a la Seguridad y Defensa en toda Europa aumenten sin un cambio significativo en la percepción de la amenaza. Esto significa que la reestructura-

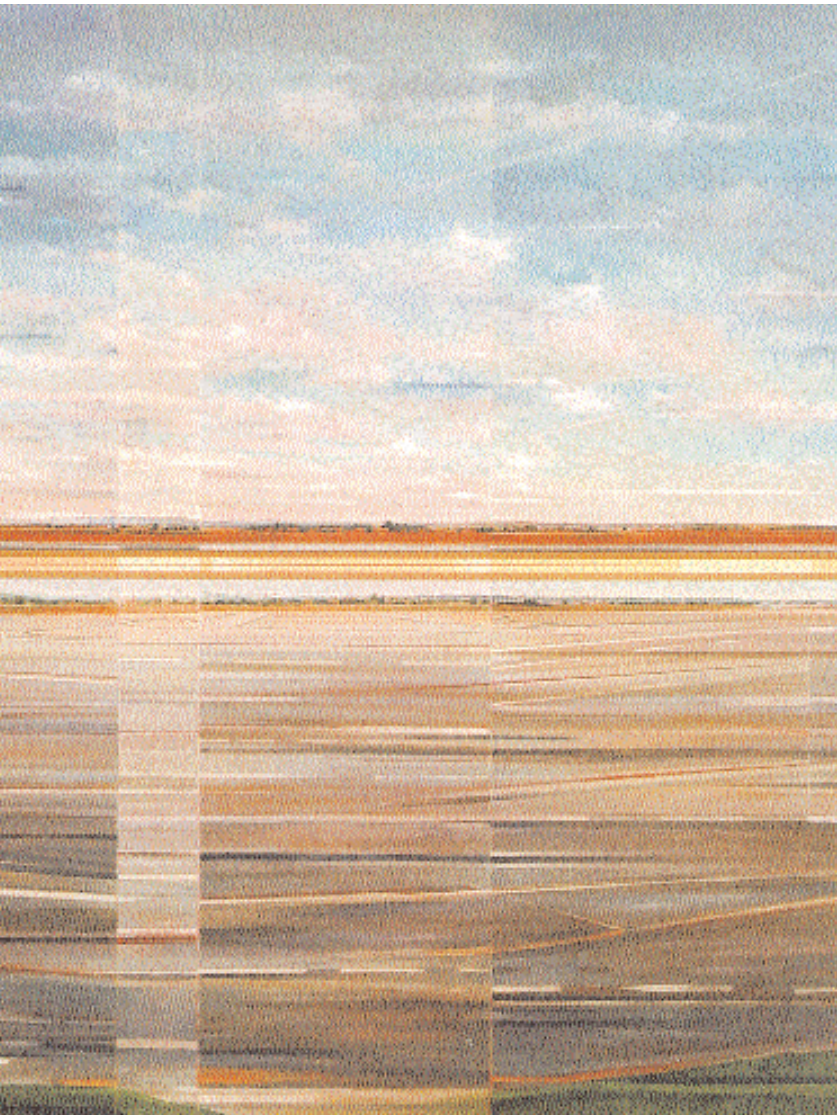
ción de las capacidades necesitará ser desarrollada en el marco de las mismas hipótesis de planeamiento vigentes con inclusión del terrorismo. De este modo, deberá ser establecido un equilibrio entre los diferentes elementos de la estructura de fuerza conjunta: tierra, mar y aire. No obstante, se podría empezar realizando una valoración inicial sin restricciones de qué medios del poder aéreo europeo se podrían desplegar, y entonces evaluar cómo podrían encajar en las prioridades de las hipótesis de planeamiento.

UNA CAPACIDAD TEORICA DEL PODER AÉREO EUROPEO

Usando la campaña de Kosovo como referencia para una operación militar dentro de la capacidad de las naciones europeas, se podría analizar el nivel de esfuerzo que quizás fuera necesario en el futuro. La campaña necesitó el alistamiento de la tradicional combinación de capacidades como defensa aérea, ataques estratégicos, apoyo aéreo cercano, reconocimiento, alerta temprana aerotransportada, reabastecimiento en vuelo, transporte aéreo estratégico, interdicción aérea y helitransporte de apoyo. Aunque los aspectos marítimos de la operación fueron limitados, se debe asumir que futuras campañas quizás necesiten de la adecuada combinación de medios de reconocimiento marítimo, defensa aérea, ataque y guerra antisubmarina.

Las naciones de la Unión Europea disponen de elementos en todas estas capacidades del poder aéreo. Reúnen aproximadamente 3.200 aviones de combate con una fuerza total de 380.000 hombres. Si los miembros no-UE de la OTAN fueran considerados (República Checa, Hungría, Islandia, Noruega, Polonia y Turquía), las cifras aumentarían a 4.300 aviones de combate y unos 530.000 hombres. Estos medios del poder aéreo están sin embargo estructurados para proporcionar una postura defensiva que fue apropiada para responder a las necesidades de defensa estática de la Guerra Fría. Todas las fuerzas tienen un potente elemento de defensa aérea que responde al requerimiento de la defensa de cada territorio nacional. Aunque la mayoría de los cazas pueden ser usados en misiones de ataque, no tienen la





Félix de Agüero

adecuada capacidad todo tiempo y sus tripulaciones no están entrenadas para este tipo de misiones como cometido primario. En operaciones ofensivas aéreas, naciones UE como Francia, Alemania, Reino Unido e Italia tienen una importante capacidad pudiendo desplegar alrededor de 500 aviones para misiones de ataque todo tiempo. Analizando el nivel de la capacidad aérea ofensiva necesitada en el Golfo y Kosovo, Europa necesitará trabajar para disponer, quizás, de un 50% más de aviones de ataque todo tiempo de los que se dispone en la actualidad. Esto sería un objetivo alcanzable si la prioridad dada a la defensa aérea fuera equilibrada.

Sin embargo, la plataforma aérea es solamente una parte del problema en las campañas aéreas modernas. Hoy nadie pone en duda que, en futuras operaciones, las armas de precisión constituirán la norma. Las cifras de las reservas de armamento nacionales no es algo que esté disponible de manera abierta, pero pueden

ser deducidas de los datos de armamento utilizado en la campaña aérea de Kosovo. De las 1.000 armas utilizadas por los aviones del Reino Unido solamente 250 fueron de precisión; en el caso de Francia, el total fue de 582 bombas de guiado láser. Los ministros de Defensa de estos países declararon en su momento, de manera más o menos directa, una inadecuada reserva de armas de precisión.

APROXIMACIONES A LA MEJORA LAS CAPACIDADES DE DEFENSA EUROPEA

En cualquier discusión acerca de las capacidades de defensa europeas, el argumento normalmente se sostiene con la petición de un mayor gasto en defensa. También se manifiesta que una mayor integración de las industrias de defensa europeas sería beneficiosa. Ninguna aproximación tiene perspectiva de tener éxito a corto plazo, ni de generar mejoras reales en capacidad sin una reestructuración radical. Poniendo a un lado las dificultades políticas, Europa puede sin duda organizar su defensa gastando más eficientemente, de una manera integrada del mismo modo que los Estados Unidos organizan sus fuerzas armadas en el ámbito federal. Tal aproximación para Europa no será posible durante muchos años o quién sabe si nunca, pues sería necesario que los Estados

Miembros de la UE cedieran su soberanía nacional, lo que en la actualidad es hasta cierto punto inaceptable. Existen dificultades similares, aunque algo menos profundas, con la idea de asignar cometidos militares a naciones específicas. Esta especialización ha sido estudiada detenidamente durante los últimos años de la Guerra Fría. Incluso con un punto de vista común de la misión, las naciones son reacias a depender de otros aliados en determinadas capacidades. Sin embargo, una especialización de hecho ha ocurrido cuando las naciones europeas han sido incapaces de igualar la tecnología de los US. Esta aproximación requerirá una estrecha coordinación, si no queremos abrir más lagunas en capacidad militar. Los objetivos acordados en la Cumbre de Helsinki de 1999 han proporcionado un adecuado mecanismo para coordinar los esfuerzos entre las naciones europeas. Sin embargo, esto llevará algunos años para ser desarrollado. Mientras tanto existe el peligro de

que la capacidad europea se degrade más.

Lo que se necesita es una acción a corto plazo que mejore la capacidad sin asumir importantes aumentos en los presupuestos de defensa. Esto solo puede ser conseguido buscando caminos para reducir gastos mediante la racionalización, evitando la duplicación de cuarteles generales, planeamiento, entrenamiento, apoyo logístico, adquisición, investigación, bases aéreas y otros servicios; la eliminación de gastos de funcionamiento innecesarios y de capacidades inapropiadas. Es un proceso muy doloroso, incluso cuando es llevado en un ámbito nacional, y todavía será más difícil si tiene que ser llevado a cabo en el marco de la Unión Europea. No obstante es la única opción inmediata disponible, y puede ser realizada de una manera relativamente rápida dada la voluntad política. En el caso de las capacidades aéreas, los problemas de racionalización tendrían una mejor solución con relación a las terrestres y navales, por razones obvias como la armonización de los procedimientos aéreos (comunicaciones, estándares de operación, reglas de enganche, métodos de planeamiento, terminología, etc.), el inglés como lengua universal en operaciones aéreas multinacionales y la operación con equipamiento común de numerosas naciones.

RACIONALIZACIÓN DEL PODER AÉREO EUROPEO A CORTO PLAZO

En la búsqueda de opciones para obtener un poder militar Europeo más efectivo, el reto es a menudo dirigido hacia un ejército europeo totalmente integrado. Efectivamente se puede tener la sensación de que los objetivos de Helsinki están en constante peligro tratando de conseguir este paso, que parece inalcanzable a menos que la UE evolucione hacia una organización políticamente mucho más integrada. A corto plazo (los próximos 5 años), parecería mucho más productivo buscar iniciativas para racionalizar las fuerzas existentes, las cuales pueden ser utilizadas más eficazmente en un entorno multinacional o en el propio ámbito de la UE. Un modelo para dicha actividad supranacional lo tenemos en la fuerza AWACS de la OTAN, que ha proporcionado con eficacia una capacidad de alerta temprana aerotransportada a los miembros de la OTAN a un coste de operación mucho más asequible al que hubiera necesitado una aproximación nacional independiente.

¿Qué capacidad necesita Europa que pudiera operar de modo similar a la fuerza AWACS OTAN? El transporte aéreo podría ser un ejemplo. Para el despliegue rápido de fuerzas es necesario disponer, de modo permanente, de una adecuada capacidad de transporte aéreo. La búsqueda de una alternativa para una rápida racionalización necesita identificar una capacidad que sea común a la mayoría de los Estados Miembros de la UE. El transporte aéreo táctico es una capacidad que la mayoría de las naciones necesitan, y que muchas de ellas cubren, al menos parcial-

mente, utilizando el avión C-130 Hércules. El agrupamiento (pooling) de algunos de estos aviones podrían proporcionar una capacidad Europea de transporte táctico de ala fija con alta disponibilidad. Una vez que las naciones estructuradas adecuadamente sus contribuciones, se obtendrían reducciones en los costes de operación nacional por medio del cierre de bases, unidades de entrenamiento y cuarteles generales. El nivel de ahorro dependería del grado de aceptación que cada nación hubiera sentido a la hora de poder confiar en la infraestructura de apoyo manteni-



da por un organismo de la UE. Unas 10 naciones europeas operan el avión C-130. Se podría imaginar una flota de 70 aviones que cubrieran todas las necesidades nacionales C-130 de Bélgica, Dinamarca, España, Grecia, Holanda, Portugal y Suecia (cuadro). Francia con 14 C-130 y el Reino Unido con 55, tienen las flotas más grandes de aviones de transporte; y quizás podrían contribuir parcialmente con 6 y 11 aviones, respectivamente, al núcleo acordado. Aquellas naciones que estuvieran listas para poner todos los medios de sus flotas de C-130 en un núcleo común, tendrían ventajas significativas en los costes de operación. También dispondrían de una mayor seguridad en la disponibilidad durante la operación diaria, dada la capacidad para programar o planear

servicios rutinarios apoyados en una flota mayor. Europa dispondría de una capacidad de transporte aéreo utilizable en operaciones humanitarias así como para operar en la OTAN. Las naciones siempre mantendrían la opción de retirar sus medios aéreos y tripulaciones en caso de necesidad nacional. El conjunto de esta fuerza no perdería potencial si una o más naciones renunciarán, por motivos nacionales, a tomar parte en una determinada operación.

Sin embargo, para reducir los costes habría que alcanzar un acuerdo muy distinto a los acuerdos multi-

deras generaciones de aviones de transporte. Al mismo tiempo tendría importantes beneficios al permitir reducir la duplicación en esta área de los costes de defensa en investigación y adquisición. Los costes de operación en un marco nacional, en lugar de emplear un núcleo común europeo, se mostrarían más claramente, y sería probable que las naciones empezarán a ver las ventajas de contribuir a dicho elemento de fuerza. Esto también repercutiría de manera directa en programas de adquisición de equipamiento común para el potencial avión sucesor.

En un plazo algo superior, también podría ser planteada la necesidad de una capacidad europea de transporte aéreo estratégico. La operación de una flota así podría ser fácilmente gestionada por la misma organización que ya operaría la capacidad táctica de los C-130. Esta capacidad estratégica sería posible considerando medios aéreos operando tanto desde una perspectiva militar como en régimen de alquiler proporcionado por una compañía comercial. En ambos casos, los costes serían más bajos que los que cada nación necesitaría para operar una pequeña flota de aviones de transporte estratégico.

La capacidad de reabastecimiento en vuelo es también una importante necesidad para todas las fuerzas aéreas europeas, y podría ser un candidato natural para su operación a través de una flota europea. Como opciones para cubrir esta necesidad podrían ser seleccionadas: la constitución de una flota multinacional de reabastecimiento en vuelo con una adquisición y apoyo común; modificación de los existentes C-130 en aviones con doble cometido de transporte y reabastecimiento en vuelo; o acuerdos públicos con empresas privadas donde los problemas de soberanía no existirían dado que la capacidad sería proporcionada por el sector privado.

Otras dos capacidades, caras en equipamiento y entrenamiento, pero que pueden ofrecer opciones de capacidades UE para operar con las fuerzas US disponibles en la OTAN, comprenden el reconocimiento y la Búsqueda y Rescate de Combate (CSAR). El uso de vehículos no tripulados (UAV) para el reconocimiento táctico y la necesidad de reconocimiento estratégico desde satélites europeos va a tener un considerable desarrollo. Ambas capacidades son esenciales si Europa es seria en su intención de crear una capacidad militar real. La organización para la explotación de la información será de nuevo mucho más efectiva con relación al coste si se opera en el ámbito supranacional. Esta capacidad debe ser considerada en el contexto de una capacidad de inteligencia UE, que dadas las dificultades políticas, militares y financieras, éstas deberían ser resueltas como parte de la integración a medio plazo.

Ninguna de las iniciativas de agrupar medios de transporte aéreo, de reabastecimiento en vuelo, de reconocimiento o de CSAR, desarrolladas adecuadamente, deberían minar la capacidad nacional. En realidad, para determinadas naciones aumentaría la disponibili-



Manuel Serrano Gutiérrez

nacionales vigentes. La fuerza debería operar desde una única Base de Operación Principal ubicada en la región central de Europa, pero con vuelos asignados para cubrir las necesidades de los ejércitos nacionales. Existiría una única organización para la operación y la logística en el apoyo a la fuerza. Y lo más importante, esta iniciativa debería producir ahorros en personal, cuarteles generales, infraestructuras, etc. en las estructuras militares de las naciones que contribuyeran. De esta forma, estos recursos podrían entonces ser redistribuidos para mejorar y modernizar otras capacidades.

En el tiempo, la gestión y operación de una flota común llevaría entre las naciones participantes a una percepción común de las características de las veni-

dad en capacidad y reduciría los costes. Se pueden, por tanto, encontrar puntos de encuentro para mejorar el apoyo al combate del poder aéreo en Europa, en un período de tiempo relativamente corto, por medio de una racionalización agresiva de las fuerzas existentes, y explotando, en algunos casos, las iniciativas hacia las relaciones público-privadas. Aunque en este tipo de iniciativas se mantendría siempre la voluntariedad de participación, las propuestas de capacidad y su revisión derivadas de la declaración realizada en la Cumbre de Helsinki ayudarán a estimular las contribuciones de los Estados Miembros de la UE. Desde un principio habría que pensar en un necesario presupuesto de defensa europeo, acorde al nivel de ambición política de la UE para el desarrollo de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), al cual los Estados Miembros podrían contribuir tanto en capacidad como en dinero.

INTEGRACIÓN DEL PODER AÉREO EUROPEO A MEDIO PLAZO

Mientras elementos del apoyo al combate ofrecen opciones para el agrupamiento y racionalización de las fuerzas del poder aéreo sin demasiados planteamientos de soberanía nacional, una aproximación similar para el poder aéreo de combate necesitará de mejoras en capacidad. Es improbable que a los principales miembros europeos les atraiga ceder sus capacidades de combate a una autoridad supranacional hasta que sea transmitida alguna señal de confianza a través del "pooling" de la capacidad de transporte aéreo y de reabastecimiento aéreo.

La capacidad del poder aéreo ofensivo y defensivo es políticamente el elemento de mayor dificultad para el agrupamiento y operación en el ámbito europeo. Los Estados Miembros de la UE mantienen una verdadera disposición a realizar acuerdos de fuerzas multinacionales, pero se mantienen en retener la capacidad para operar nacionalmente sus fuerzas.

Tan pronto como se convierta en políticamente aceptable, algunas de las capacidades de equipamiento comunes de las fuerzas de combate aéreo podrían ser agrupadas de manera similar a la descrita para la fuerza de C-130. Un ejemplo claro lo constituiría una fuerza de F-16 UE. La entrada en servicio del Eurofighter a partir del 2002 en cinco naciones Europeas (UK, Fr, Ge, It, Sp y Gr) ofrecerá una buena oportunidad para mejorar las capacidades y reducir costes mediante el agrupamiento de medios (control de configuración, interoperabilidad, etc.). Esto también aseguraría una aproximación común en la adquisición de armamento aéreo.

Un elemento clave de este plan a medio plazo sería el desarrollo de una capacidad de ataque de precisión UE. La provisión de adecuados niveles de armamento aéreo permitiría a las naciones contribuir, además de con aviones y tripulaciones, de otras maneras. Iniciar el proceso permitiría una visión común en la búsqueda y desarrollo de sistemas de armas

FLOTA EUROPEA DE AVIONES C-130

■ Bélgica	11
■ Dinamarca.....	4
■ Italia.....	10
■ Holanda	2
■ España.....	12
■ Suecia.....	8
■ Portugal.....	6
■ Francia.....	14
■ Reino Unido.....	55

aéreos (plataforma/armamento). La búsqueda de capacidades ofensivas a través de iniciativas nacionales darían resultados no muy óptimos. Una visión UE conjunta acerca de la importancia y naturaleza de los requisitos ofensivos de la próxima generación de aviones constituiría un potentísimo conductor hacia la obtención de una capacidad eficaz. Bajo los acuerdos actuales, Europa es probable que perpetúe la diversidad de sistemas aéreos, de limitada efectividad, en el área ofensiva.

Por otro lado, los aviones embarcados constituyen una de las capacidades más caras del poder aéreo. Pocas naciones europeas pueden permitirse desplegar una fuerza de este tipo; y para aquellas que mantienen esta capacidad (UK, Fr, Sp, It), los costes son muy elevados. Operados en el ámbito nacional, uno o dos portaaviones no constituyen una fuerza viable y segura, repercutiendo los costes en otras capacidades de la defensa. Parece que existe tiempo suficiente para que naciones UE interesadas busquen la manera en cómo pueden contribuir conjuntamente a una fuerza de 5 ó 6 portaaviones con sus buques de apoyo y aviones.

Las necesidades de Inteligencia trascienden a cada aspecto de las operaciones militares, y se necesitará una capacidad de inteligencia independiente si se quiere que las fuerzas UE operen de manera autónoma. El aglutinar la inteligencia relacionada con las capacidades del poder aéreo será algo difícil por razones como la diversidad del equipamiento, en muchos casos obsoletos; una explotación nacional celosamente guardada; y las dificultades bilaterales para compartir la información. Por estas razones, sería más sencillo crear desde cero una nueva capacidad de inteligencia UE. Constituiría una opción cara, pero permitiría un sistema moderno, totalmente integrado, que podría ser establecido de manera relativamente rápida.

En caso de que la Unión Europea quisiera enfocarse en un área de interés de acción prioritaria, entonces el sistema de inteligencia estaría en condiciones de proporcionar los datos necesarios a las operaciones militares. Las plataformas, los sistemas de comunicaciones, fusión, explotación y diseminación podrían ser diseñados totalmente interoperables con la OTAN, pero también para ser usados de manera independiente. Kosovo mostró que la incapacidad de compartir datos de inteligencia digital, o en algunos casos de elaborarlos, constituyó un problema en toda la operación.



Consuelo Hernández

LA FUERZA AÉREA EUROPEA

A largo plazo, y una vez que se haya obtenido la suficiente experiencia en el "pooling" de fuerzas, se podría contemplar el desarrollo gradual de una Fuerza Aérea europea. Crecería la confianza en lo que respecta a la mayor disponibilidad de medios aéreos a la UE y a la OTAN. Una fuerza así sería parte de una amplia integración de las capacidades de defensa europeas, que requerirían el desarrollo de un presupuesto de defensa europeo, cuyos mecanismos de operación constituirían una parte esencial hacia un uso más eficiente de los medios de defensa europeos.

Existe un paralelismo muy cercano entre estas iniciativas y la evolución de las diferentes fuerzas aéreas nacionales (terrestre, naval y aérea). Los Ejércitos de Tierra y Navales han sentido la necesidad de tener su propio poder aéreo, pero siempre con la ocupación de convertirse en demasiado dependientes de una fuerza aérea independiente, que sería controlada de manera centralizada al más alto nivel. Los costes, confusiones e ineficiencias a la hora de mantener fuerzas aéreas terrestres y navales independientes han llevado finalmente a crear un componente aéreo que pudiera operar el poder aéreo

conjunto de manera eficaz. El siguiente paso a la racionalización debería ser una integración del poder aéreo a través de las fronteras nacionales. Fronteras que quizás hayan tenido un significado físico en la perspectiva terrestre y marítima, pero irrelevante en el aire. Con voluntad política, Europa tendría la oportunidad de crear un poder aéreo moderno y eficaz a un coste incluso tan equilibrado como en los Estados Unidos.

Tras el euro, Europa deberá definir un esquema de seguridad que le dé estabilidad. La UE como organización europea con futuro, ha asumido sus responsabilidades de seguridad en el ámbito de la gestión de crisis y alcanzado un diseño de Organización Internacional satisfactoria para Europa. La defensa colectiva debería seguir delegada en la OTAN, aunque no indefinidamente. Conseguida la convergencia entre la ESDI y la PESD, podría entonces definirse una política de defensa común, e incluso, de forma similar al euro, unos criterios de convergencia de defensa en relación con las capacidades a adquirir, el nivel de profesionalización, la contribución financiera, la armonización de los presupuestos de defensa, la interoperabilidad de procedimientos y materiales, y el nivel de disponibilidad y adiestramiento ■