



TROPAS ESTADOUNIDENSES
REGRESANDO A CASA
EN TRANSPORTES C-17.

Entrar juntos ¿salir juntos?

El embudo afgano

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

EN LA CUMBRE DE LISBOA DE 2010 LOS PAÍSES DE LA OTAN SE COMPROMETIERON A CONCLUIR LA MISIÓN ISAF EN AFGANISTÁN EN DICIEMBRE DE 2014. DE ESTA MANERA SE PONDRÍA FIN, AL MENOS EN EL CALENDARIO, AL CONFLICTO MÁS LARGO EN EL QUE SE HA INVOLUCRADO ESTADOS UNIDOS EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS Y, POR EXTENSIÓN, LA MAYORÍA DE LAS NACIONES PARTICIPANTES EN LA ISAF, ENTRE ELLAS ESPAÑA. LA AGENDA DE LOS ALIADOS PREVEÍA COMENZAR EL REPLIEGUE DE PERSONAL Y EQUIPOS EN 2012, CON UN 10% DE LOS CONTINGENTES DESPLEGADOS, Y ASÍ SE HARÍA PROGRESIVAMENTE HASTA CULMINAR EL PROCESO CUMPLIENDO CON LA MÁXIMA “ENTRAMOS JUNTOS, SALIMOS JUNTOS”. PERO LOS CAMBIOS SUFRIDOS EN ALGUNOS GOBIERNOS, LA CRISIS ECONÓMICA Y LAS BAJAS SUFRIDAS EN AFGANISTÁN HAN ALTERADO ESTE CALENDARIO Y COMPLICADO LA COORDINACIÓN DEL REPLIEGUE.

UN ESCENARIO COMPLEJO

Afganistán es la pesadilla para cualquier especialista en logística militar, más si es estadounidense o de cualquier nación implicada en la ISAF (International Security Assistance Force). Este país situado en el corazón de Asia, sin salida al mar, es en su mayoría montañoso y desértico o semi-desértico. Con un territorio de dimensiones similares a las de Francia, los



años de aislamiento y guerras han impedido la construcción de vías de comunicación aceptables ni en extensión ni en estado de conservación. El transporte ferroviario está limitado a dos enlaces con Turkmenistán y Uzbekistán, en el norte. Además de por vía aérea, cualquier porte terrestre necesita cruzar las fronteras de alguno de sus vecinos: China, Irán, Pakistán o las exrepúblicas soviéticas de Turkmenistán, Uzbekistán y Tayikistán. Ninguno de ellos especialmente partidario de las naciones occidentales ni de sus actuaciones en el escenario mundial. A primera vista Pakistán quizá parezca la solución más razonable para muchos de los problemas, aunque con unos cuantos peros. Después del 11-S Islamabad se convirtió en “socio estratégico” de Washington en la lucha global contra el terrorismo. Este acercamiento, y las ingentes ayudas económicas entregadas por los estadounidenses, convirtieron a Pakistán en un aliado fiable y “abierto” du-

«Los problemas con Pakistán han obligado a Washington y sus aliados a buscar “enfoques alternativos” para sus necesidades logísticas»

rante la invasión de Afganistán y en el posterior apoyo a la misión ISAF. Desde que el 7 de octubre de 2001 comen- zasen las operaciones militares contra el régimen de los talibanes con la operación “Enduring Freedom”, no solo fue necesario llevar hasta Afganistán tropas y equipos militares, también to-

do lo necesario para mantenerlas operativas, como alimentos, repuestos, combustible, medicamentos, etc. Para los primeros, tropas y equipos, además de todo aquello considerado como sensible o clasificado, se utiliza el transporte aéreo. Para los segundos, lo acostumbrado son las rutas terrestres a bordo de contenedores. En estos años lo habitual ha sido que la carga llegase a uno de los dos puertos principales de Pakistán, Karachi o Muhammad Bin Qasim, se cargase en camiones y viajase

hasta Afganistán cruzando por los pasos fronterizos de Torkham y Chaman. Pero la inestabilidad interna de Pakistán, la inseguridad provocada por los insurgentes y las crecientes diferencias con Estados Unidos tras la muerte de Osama Bin Laden, en una operación desconocida para Islamabad, o por el ataque accidental a un puesto fronterizo en el que murieron cerca de 25 militares paquistaníes, han obligado a Washington y sus aliados a buscar “enfoques alternativos” para sus necesidades logísticas.

Sin duda la ruta PAKGLOC (Pakistan Ground Line of Communication), es la más rápida y económica de todas las posibles. De Karachi a la frontera en Torkham se recorren 1.762 kilómetros y la ruta media completa es de 78 días. Los ocho primeros años de conflicto Pakistán no cobraba nada por el uso de sus carreteras. En el noveno se comenzó a pagar a las autoridades del país unos 250 dólares por contenedor/vehículo como tasa por el desgaste de las infraestructuras. Con la muerte de Bin Laden y el ataque contra el puesto fronterizo, Pakistán consideró que su soberanía había sido violada y tomó dos decisiones: cerrar los pasos y pedir un tributo de 5.000 dólares por contenedor/vehículo que transportase carga hacia o desde Afganistán. El jefe de la Dirección Nacional de Carreteras de Pakistán, Mohammad Ali Gardezi, ha comunicado que este impuesto es una compensación por los daños que los camiones con contenedores de la OTAN han ocasionado a las carreteras paquistaníes, unos daños valorados en 1.500 millones de dólares por el minis-

terio de Transporte de Pakistán. Pese a las desavenencias, y por mantener la puerta medio abierta, se ha firmado un acuerdo para que los convoyes de la OTAN puedan cruzar Pakistán hasta finales de 2015. Pero el bloqueo en los

«La escasez de aviones y tiempo podría causar una fuerte puja entre los aliados por hacerse con sus servicios y con los slots para realizar los vuelos»

pasos y el sobrecoste han hecho necesario olvidar las fronteras del sur y mirar hacia el norte, a las carreteras que utilizaron los soviéticos en su retirada de Afganistán. Conocida como NDN (Northern Distribution Network), esta ruta parte de Rusia y cruza Asia Central con cargamentos poco sensibles y “no letales”, los conocidos como “impedimenta militar”. Esta ruta es de tipo “multimodal”, combinando tramos por vía aérea, terrestre y marítima. Hay dos opciones principales. En la primera las cargas llegan por barco al puerto de Riga, en Letonia; se montan en trenes que cruzan Rusia, las estepas de Kazajistán y llegan hasta Termez, en la frontera que separa Uzbekistán de Afganistán. Desde allí, hasta Kabul, se completa el recorrido con camiones. Son unos 4.560 kilómetros de ruta frente a los 1.762 del periplo paquistaní. La segunda opción es la caucásica o georgiana. Por mar se llevan las cargas hasta Poti, en la costa de Georgia, son recogidas por camiones que viajan hasta Bakú, Azerbaiyán; desde allí en ferry llegan a Aktau, Kazajistán, pasan a viajar en trenes hasta Termez y, como en el caso anterior, completan el recorrido en camión hasta el interior de Afganistán. En total 3.429 kilómetros de ruta. En tiempo, respecto a los 78 días del PAKGLOC, están los 98 del NDN ruso y 122 del NDN caucásico. Como se puede ver, aunque elimina las incertidumbres y dependencias de Islamabad, el recorrido por el norte es más largo y mucho más caro. De media, transportar un contenedor desde EE.UU. hasta Afganistán por la red NDN cuesta unos 20.000 dólares, cifra que se quedaría en un tercio de haber recorrido la PAKGLOC. De todas las opciones la más cara, pero más efectiva, es la aérea. Cargar un vehículo o contenedor permite tenerlo de regreso en apenas horas, evitar daños a equipos valiosos, prescindir del paso por países

COLUMNA DE VEHÍCULOS ESTADOUNIDENSES DE CAMINO A UNA BASE.



HUMVEES PREPARADOS PARA SU EMBARQUE EN CAMIONES.





“complicados”, anular la posibilidad de ser emboscados por insurgentes a lo largo de la ruta y no tener que hacer pagos “extra” por la omnipresente corrupción. Valga como ejemplo el canadiense. En su repliegue a través de Pakistán, en 2011, un cuarto de sus cargas “desaparecieron”. En el otro lado de la balanza aérea está la factura, varias veces superior al transporte por tierra o mar con una media de 14.000 dólares por tonelada. Además, las flotas estratégicas estadounidense y británica tendrán mucho trabajo que cumplir con las necesidades de sus propias fuerzas; y la opción civil, como las dos docenas de Antonov An-124 disponibles en el mercado *charter*, podrían ser el

centro de una fuerte puja entre los aliados por hacerse con sus servicios y con los turnos para realizar los vuelos. Coordinar un calendario de operaciones y rutas será, como poco, complejo.

EL “RETROGRADE” ESTADOUNIDENSE

En palabras del general Steven Shapiro, encargado del repliegue estadounidense, “la retirada de Afganistán es

uno de los mayores desafíos de la historia de las operaciones de transporte militar en términos de escala y complejidad”. En la declaración de Chicago de 2012 la OTAN consideró “irreversible” la retirada “gradual y res-

«El departamento de Defensa estadounidense estima que tiene en Afganistán 36.000 mn. de dólares en equipos y material»

pensable” de los más de 100.000 militares desplegados en Afganistán. Unos meses después, en su quinto discurso sobre el estado de la Unión y primero tras ser reelegido, el presidente Obama anunció una drástica retirada de soldados estadounidenses, incluso superando largamente las cifras pactadas para este 2013. De los 66.000 desplegados en este impopular escenario quedarán a final de año 32.000. La cuestión, antes de que la ISAF arrie su bandera, es ¿qué hacer con todo el material y equipos acumulados a lo largo de estos años? El departamento de Defensa estima que tiene en Afganistán 36.000 millones de dólares en equipos y material. Tan solo el Ejército de EE.UU. cuenta en sus registros con 1,38 millones de artículos cuyo valor suma 28.000 millones de dólares. Por ello los logistas estadounidenses trabajan duro para sacar del país cerca de 100.000

«Estados Unidos dejará vehículos, repuestos, material y equipos valorados en 6.000 mn. de dólares»

contenedores y 50.000 vehículos, entre ellos 14.000 MRAPs (Mine Resistant Ambush Protected). Esta operación, cuyo coste estará entre los 5.000 y 6.000 millones de dólares, deberá estar finalizada antes de 2014. Antes todo debe quedar inventariado, limpio y listo para poder ser enviado a cualquier punto del globo. Entre otras muchas cuestiones se revisará que no queden armas ni municiones olvidados o, por requerimiento del departamento de Agricultura, se revisarán los envíos para que no viajen plantas o animales a Estados Unidos, con especial atención a los que no existen en su territorio para evitar daños medioambientales. Atrás sí que se quedarán vehículos, repuestos, material y equipos valorados en 6.000 millones de dólares. Son todos aquellos considerados como no vitales, obsoletos, fuera de precio de mercado o cuyo transporte cuesta más que el propio objeto trans-

portado. Parte serán donados a las fuerzas de seguridad afganas para que continúen la lucha contra los talibanes y aseguren la estabilidad del país. Muchos serán destruidos para que nadie saque un último uso de ellos. Lo que no se dejará en territorio afgano son las armas pesadas, las antiaéreas o el denominado “material sensible”, como los equipos de mando y control. De este modo se quiere evitar lo que sucedió tras la retirada soviética en 1989, cuando en el país se quedaron decenas de carros de combate, misiles antiaéreos, etc. Todo un moderno y poderoso arsenal que nadie quiere ver ahora en manos de los talibanes.

CAMINO A EUROPA

El Reino Unido, la segunda nación en importancia por tamaño de fuerzas en Afganistán, ha estimado que tiene en el país equipamiento militar por valor de 4.000 millones de libras esterlinas, incluyendo cerca de 3.000 vehículos blindados y unos 11.000 contenedores. El 60 % de estos contenedores regresará. Los que contengan material sensible y viajen aerotransportados en los C-17 de la RAF tendrán un coste unitario de unas 30.000 libras. Si hacen el viaje de vuelta por una de las rutas multimodales el coste será de entre 5.000 y 12.000 libras. Se quedarán en Afganistán 4.500 contenedores, y al igual que los estadounidenses, y tal como ha propuesto el ministerio de Defensa, muchos de sus equipos serán vendidos, cedidos o destruidos. Fuentes militares británicas han calculado que cerca de 1.200 vehículos de todo tipo serán entregados a los afganos en lo que sería la mayor cesión de equipo militar realizada jamás por el ejército británico. Nuestro país, como participe en la ISAF, no es ni ajeno al repliegue, ni al ajuste de calendario, ni a las muchas incertidumbres que supone traer de regreso, todos a la vez, la mayor parte del material desplegado en Afganistán. El repliegue español, en este 2013, comenzó la primera semana de enero al ceder a las fuerzas afganas una base de patrullas utilizada para vigilar los trabajos en la Ruta Opal, nombre que recibe el tramo entre Qala i Naw y Darra i Bum de la Ring Road. El primer gran paso llegó poco después con la entrega de la base de Ludina y,



CAMIONES
ESPERANDO SU TURNO
PARA INICIAR
UNA NUEVA RUTA
CON CARGA.



POLICÍA PAKISTANÍ
VIGILANDO VARIOS CAMIONES
CON CARGAS PARA LA ISAF.



HELICÓPTEROS BLINDADOS Y OTROS EQUIPOS SE TRANSPORTAN POR VÍA AÉREA.

tras ella, en marzo fue el turno de Mοqur. Está previsto que el relevo con las fuerzas afganas pueda hacerse en otoño en la base de Qala-i-Naw para que, antes de que acabe el año, se complete el repliegue de todas las tropas españolas destinadas en la “complicada” provincia de Baghdis, un distrito en el que ha estado el grueso del contingente español y que ya controlan plenamente las fuerzas de seguridad afganas. De esta manera, y como sucede con otros miembros de la ISAF, la retirada de tropas será superior al 40% inicialmente previsto. En 2014 solo quedarán militares españoles en el cuartel general de la OTAN de Kabul y en Herat. En esta base la presencia podría ir más allá del fin de la misión ISAF ya que España ha ofrecido a Afganistán continuar ejerciendo el control del aeropuerto y la operación del hospital con capacidad ROLE 2. Como casi todo lo que suceda después de la retirada, esto dependerá de nuevos acuerdos de la OTAN o bilaterales con las autoridades de Kabul. Respecto al coste, el repliegue podría suponer una factura de entre 30 y 60 millones de euros. Son estimaciones del Estado Mayor de la Defensa basadas en posibles rutas y medios disponibles. Y mientras se acerca el 2014 los 50 países que integran la ISAF, una de las coaliciones militares más grandes de la historia, tienen como objetivo



PATRULLA DE LA ISAF RECORRIENDO UNA CARRETERA AFGANA.

concluir la transición de la seguridad del país al ANA (Afghan National Army) y a la ANP (Afghan National Police). Para ello están preparando y entrenando a militares y policías locales hasta completar la plantilla prevista de 350.000 efectivos, casi tres veces el tamaño de las Fuerzas Armadas británicas. Aunque la OTAN decidió en fe-

«Después de 2014 la ISAF ha comprometido la entrega anual, y a lo largo de una de década, de 4.100 millones de dólares para las fuerzas de seguridad afganas»

brero mantener una misión reducida después de 2014, cuando concluya la misión ISAF en ese país, serán los propios afganos los encargados y responsables de combatir a los insurgentes, apoyar la gobernanza y dar la necesaria protección a la población civil. Como soporte a esta labor los aliados de la ISAF han comprometido la entrega anual, y a lo largo de una de década, de 4.100 millones de dólares para las fuerzas de seguridad afganas. Estos también contarán con todos los equipos y materiales cedidos y con las bases. Según el Ministerio de Defensa afgano en el país se han creado en estos años 814 bases militares de la OTAN e ISAF. El secretario general de la Alianza, Anders Fogh Rasmussen, prometió entregar a las fuerzas de seguridad afganas las bases más fáciles de mantener y que proporcionasen mayores niveles operacionales. El 1 de marzo, según el mando de la ISAF, ya se habían cerrado más de 250 bases y otras 380 estaban transferidas a los afganos. La agenda corre cuando quedan algo menos de dos años para cerrar un conflicto que ha costado la vida de más de 3.000 militares de la ISAF, heridas a otros miles y ha dejado decenas de miles de afganos muertos. Mientras tanto, las carreteras de la región se convertirán en modernas rutas de la seda por las que rodarán ríos de metal hacia Occidente ■