

Nota nº 7

Entrevista CEAFE

Col. D. Arturo Alfonso Meiriño, Subdirector General de Relaciones Internacionales de la Dirección General de Armamento y Material del Ministerio de Defensa español



1- Buenos días Coronel, en la situación actual, marcada por la profundidad de la crisis económica, debo preguntarle por la incidencia de la misma en el Presupuesto de Defensa y en los programas de armamento, donde se han anunciado (más) recortes dolorosos y la palabra clave es austeridad.

La crisis económica, que tiene dimensiones mundiales y que está afectando a muchos Gobiernos, se ha traducido en España en una disminución del 7% del presupuesto de Defensa en el periodo 2008-2011 en términos reales. En el ámbito de inversiones (programas de adquisición e I+D) la situación viene agravada por cuanto el compromiso financiero adquirido en su momento y asociado a los programas actuales consume una gran parte de las mismas, como es el caso del programa *Eurofighter*.

El coste del sostenimiento de las operaciones en el exterior también pesa considerablemente.

Se está realizando un análisis de los programas especiales, con el objetivo de mantener los que están en curso y ver de qué manera se pueden sacar adelante aquellos que están en fase de viabilidad o inicial de desarrollo, por cuanto su paralización supone, en la práctica, la pérdida de los mismos. En concreto se están barajando nuevos modelos de financiación, en los que la industria participe: *leasing*, compra de servicios, partenariado público-privado..., lo que está en el mercado.

No obstante, los recortes señalados afectarán a los programas en curso y será necesario revisar y priorizar los programas futuros de mejora y modernización de capacidades ¹.

1 El presupuesto de Defensa para 2011 ha tenido una reducción del 7,7 % respecto al de 2010. En el caso de las inversiones ésta ha alcanzado el 16 %, si bien es cierto que España no ha cancelado ninguno de los principales programas. No obstante, el Secretario de Defensa, Constantino Méndez, ha reconocido que la deuda por ellos alcanza los 26.000 millones de euros, y que el modelo, erróneo y terminado, de adquisición mediante créditos anticipados por Industria (15.000 millones) generó una capacidad financiera ilusoria en tiempos de bonanza, que ahora en tiempos de reducción presupuestaria agrava la situación por cuanto añade la devolución de aquéllos. En estos momentos Defensa negocia cómo aplazar los pagos al menos 5 años más, hasta 2030, y busca fórmulas para reducir esos gastos y generar ingresos: negociaciones de venta de Leopards a Arabia Saudí, intento de venta de un submarino S-70 a Tailandia, división en dos de la *tranche* III de Eurofighter... Aunque el 29 de julio el Consejo de Ministros autorizó la compra de 5 nuevos Buques de Acción Marítima (BAM), por 740 millones de €, el dinero para nuevas inversiones parece que será escaso en los próximos años, por lo que sistemas futuros como las fragatas F-110 e incluso el 8x8 anunciado como seguro están en el aire, y otros ya lanzados, como el S-80, puede ver reducida o retrasada la entrega de las unidades contratadas.

2- Esta situación de disminución de recursos parece empujar a una mayor cooperación en materia de inversiones. Así lo han manifestado los Ministros de Defensa tanto en la OTAN como en la Unión Europea (UE) que han puesto en marcha iniciativas que persiguen adquisiciones y utilizaciones multinacionales (*smart defence* y *pooling&sharing*).

Como decía antes, los recortes en los presupuestos de Defensa, como consecuencia de la crisis económica, son algo general, y por eso tanto la OTAN como la UE están estudiando y proponiendo fórmulas que nos permitan, en común, seguir obteniendo las capacidades que necesitamos para las operaciones de ambas Organizaciones y la propia defensa nacional.

La EDA ha lanzado la iniciativa de *pooling&sharing*, en un primer momento más con la idea de compartir (*sharing*) las capacidades existentes que de poner dinero para financiar la adquisición de nuevas capacidades (*pooling*), por cuanto ahora el problema es precisamente que no hay dinero.

El ejemplo es el proyecto de la *European Air Transport Fleet* (EATF), donde se ponen en común los medios existentes actuales o futuros (C-130, Transall, A400M) permitiendo que países que no disponen de los mismos tengan acceso a ellos con un coste muy inferior al de la adquisición nacional y evitando la duplicidad de gasto en sistemas existentes.

Pero esta fórmula no sirve para conseguir aquellas capacidades que no se poseen. Para ello hay que lanzar nuevos programas, lo que siendo muy difícil en el contexto de crisis descrito, se facilita estableciendo un *pool* que los financie en común, al reducir la inversión de cada Estado.

Y esto mismo hace la OTAN con el enfoque multinacional para capacidades militares, conocido de forma abreviada como *smart defence*. La Alianza ha establecido una *task force* que presentará en la reunión ministerial de octubre una lista de los proyectos más comúnmente apoyados por los países miembros.

Es cierto que, aunque existe un Grupo de capacidades OTAN-UE que intenta que los planes de adquisición de capacidades sean coherentes y que con ocasión del lanzamiento de estas iniciativas se han establecido contactos entre la EDA y el Mando Aliado de Transformación (ACT), la situación de coordinación debería mejorar.

Personalmente, como representante español tanto en las reuniones de la EDA como en el CNAD (Conferencia de Directores Nacionales de Armamento) de la OTAN, insisto siempre en que debemos evitar las duplicaciones de esfuerzos.

Y me refiero básicamente a los recursos humanos, que también son escasos, por cuanto la duplicidad de financiación de programas es seguro que no se va a producir. Ningún Estado participaría en programas similares en ambas Organizaciones.

3- Pese a esos contactos entre OTAN y UE sobre la planificación y adquisición de capacidades militares, para los países europeos miembros de ambas se sigue planteando una elección entre las prioridades europeas y atlánticas. E incluso allí donde éstas coinciden, la decisión de que sea una u otra Organización la que desarrolle el programa supone la adjudicación de los mismos a muy diferentes equipos industriales. Sobran los ejemplos: transporte aéreo estratégico (C-17 vs A400M); defensa antimisiles y AGS como programas OTAN industrialmente estadounidenses; Galileo no es una carencia atlántica, por cuanto Estados Unidos puede aportar su GPS, y por ello nunca se desarrollaría en OTAN, pero sí se trata de una carencia europea... Capacidades a las que podrían unirse en el futuro cercano las espaciales, por cuanto el SACT, el General S. Abrial, ha manifestado que no es razonable que la Alianza carezca de ellas.

Si añadimos el objetivo que dio origen a la cooperación europea en materia de armamentos y que ha asumido la EDA, reducir la dependencia de proveedores no europeos, ¿cabe afirmar que OTAN y UE van hacia una mayor colaboración o competición?

Estamos a la espera tanto de las prioridades que presentará la OTAN como consecuencia de su proyecto “*Smart defence*”, como he señalado, así como del resultado del proyecto de *pooling& sharing* de la EDA.. Allí donde aliados americanos y europeos estén interesados parece que deberá ser la Alianza la que dirija el programa. Y en aquellos casos en los que sean Estados miembros de la UE los que coinciden en la necesidad de obtener una capacidad concreta parece razonable que la responsabilidad de adquirir esas capacidades recaiga en la EDA con la posibilidad de ser gestionados posteriormente por la OCCAR². Este parece ser el criterio razonable para un desarrollo coherente de las capacidades aliadas y de la UE. Es importante subrayar que las capacidades que desarrollen los europeos vienen a reforzar las propias capacidades de la OTAN, pues una gran parte de los miembros de la UE son socios de la Alianza o participan en ella a través del grupo de países *pfp* (*partnership for peace*).

Respecto a las consecuencias industriales de qué Organización desarrolle el programa, son evidentes. En los programas trasatlánticos el peso de la industria estadounidense será muy importante, mientras que en los proyectos específicamente europeos se buscará que básicamente sea la industria europea la que esté involucrada en el desarrollo y producción de los sistemas requeridos. Con ello no se persigue la creación de una Europa fortaleza, pero sí la aspiración legítima, establecida por los Estados participantes en la EDA, de que Europa tenga determinadas capacidades industriales y tecnológicas que, habiendo sido consideradas clave, reduzcan la dependencia actual de proveedores externos a la UE. La EDA, a través de su estrategia para el fortalecimiento de la base tecnológica e industrial de la defensa (EDTIB en sus siglas en inglés) ya trabaja en este sentido desde el 2007 en que los Ministros de Defensa aprobaron dicha estrategia. En concreto los Futuros sistemas aéreos y dentro de ellos los Sistemas Aéreos no tripulados son un área particular de estudio

Si he señalado la cooperación y los contactos existentes entre OTAN y UE es también evidente que en el ámbito del transporte aéreo estratégico ambas Organizaciones han llevado a cabo soluciones separadas y distintas.

Sobre si en el espacio puede darse una situación similar está por ver. La OTAN dejó fuera los sistemas espaciales por cuanto Estados Unidos lideraba ese sector, que considera estratégico, y no necesitaba la colaboración de los europeos. El éxito de la cooperación europea nos ha hecho líderes en diversos ámbitos del sector espacial. Junto a la Agencia Espacial Europea (ESA) colaboran ahora también la Comisión Europea y la EDA. No obstante, las dos primeras se centran en programas y tecnologías civiles, aplicables también en el ámbito de la seguridad, y teniendo la mayoría la posibilidad de doble uso civil-militar. Incluso en el 7º Programa Marco de I+D de la Comisión Europea (2007-2013) el espacio ha tenido su propio presupuesto³.

Estamos en el modelo clásico. La OTAN ha podido ver que está perdiendo oportunidades en este campo y estudia su participación. El tiempo dirá si desarrolla capacidades espaciales y si ello implica una mayor colaboración trasatlántica o es un caballo más de batalla entre OTAN y UE.

2 Se está discutiendo en el Consejo de la UE la aprobación de un Acuerdo Administrativo entre la EDA y la OCCAR, que serviría para transferir los proyectos de la Agencia en programas colaborativos gestionados por la OCCAR. Debe también apuntarse la competencia de la EDA para comprar sistemas *off-the-shelf*, es decir, adquirir un mayor número de sistemas de un empresa de defensa en nombre y representación de un grupo de Estados participantes (solución similar a la utilizada por la OTAN para la adquisición de los AWACS, C-17 y AGS).

3 La EDA ha reforzado su cooperación con la Comisión Europea en el ámbito espacial, así como en otros programas y políticas con relevancia para la Defensa, como el espectro radioeléctrico, mercado interior, vigilancia marítima, cielo único europeo, I+D.

Con la Agencia Espacial Europea ha firmado el 20 de junio de 2011 un Acuerdo Administrativo para maximizar la eficacia de las inversiones y aprovechar las sinergias en tecnologías espaciales. Un primer acuerdo de aplicación se concluirá sobre el mando y control por satélite de UAVs, a los que pueden seguir otros en los siguientes campos de interés común: ISR, observación de la tierra, comunicaciones por satélite, conocimiento de la situación espacial y las tecnologías espaciales críticas para la no dependencia europea.

Recuérdese que el Tratado de Lisboa ha establecido expresamente la competencia de la UE en el ámbito espacial.

Sobre la defensa antimisiles se están estudiando las contribuciones nacionales al plan americano que ha sido aceptado y asumido por la OTAN en la Cumbre de Lisboa de noviembre de 2010. Las restricciones presupuestarias van a influir de manera importante en éstas⁴.

4- Terminando con los programas de armamento multinacionales en los que España forma parte, o pretendía, nos hemos encontrado con decisiones recientes de socios europeos que pueden traer importantes consecuencias en los mismos. En concreto, el Tratado franco-británico de defensa ha puesto en riesgo la continuación del UAV Talarion de EADS, al haber comprometido el desarrollo bilateral de un MALE⁵, y ha añadido más incertidumbre al futuro de la versión STOVL del JSF (F-35B), la única capaz de operar en el BPE español y sustituir a los Harrier⁶, al haber procedido a su cambio por la versión naval (F35C) para sus nuevos portaaviones clase Reina Isabel a los que incorporará, al menos a uno, catapultas haciéndolos así interoperables con los Rafales y el Charles de Gaulle. ¿Qué opina de este Tratado bilateral externo a la CSDP y sobre sus posibles consecuencias en las capacidades españolas?

Durante la Presidencia española de la UE, se analizaron las posibilidades de la cooperación estructurada permanente recogida en el Tratado de Lisboa, pero vimos enseguida que políticamente no se admitían las dos velocidades en este ámbito. Francia, gran impulsora de la misma, ya manifestó los problemas que su implantación podría conllevar en el marco UE.

No obstante la idea se ha puesto en práctica de forma bilateral y al margen de la UE.

Lo que han hecho Francia y Reino Unido, países serios en defensa y con las fuerzas armadas e industrias militares más potentes de Europa, es simplemente avanzar a través de un Tratado bilateral para que sus proyectos no se queden aparcados por esta falta de acuerdo a 27. Yo entiendo que haya habido esa reacción por parte de esos dos países aunque desde mi perspectiva europea no pueda compartirlo.

No obstante, es necesario subrayar que ambos países han dejado claro que no se trata de un club cerrado, y que los demás países interesados podrán participar en esos programas. Lo que no quieren permitir es que uno o varios Estados, por razones políticas, bloqueen esos programas de armamento que consideran necesarios para su seguridad y peso internacional.

En realidad se trata de una cooperación europea que resultará en un aumento de nuestras capacidades. Si en St. Malo el impulso de estos dos países fue político para la puesta en marcha de la política europea de defensa, ahora es de contenido técnico, de cooperación militar e industrial para adquirir capacidades militares concretas y determinadas.

Sobre el F35B España ha estado interesada en la evolución del proyecto desde el principio, pues no existe ningún otro avión en desarrollo con estas características. Y, frente a tu pregunta, como ha puesto de manifiesto el fracaso del programa europeo de avión de entrenamiento, veo muy difícil la posibilidad de un desarrollo europeo de un avión de características STVOL/VTOL⁷.

4 El USS Monterey ya está en Europa, siendo el primer destructor con sistema Aegis antimisiles enviado por Estados Unidos en ejecución de su escudo europeo. Tanto los actuales interceptores antimisiles (SM-3, THAAD, GMD) como los sensores (radares de gran alcance, satélites de alerta temprana) son estadounidenses. La contribución industrial europea, con algún demostrador en marcha (Spirale, evolución del Aster-30), es una incógnita en estos momentos. Para que las fragatas F-100 pudieran servir a esta defensa antimisiles deberían cambiar su radar y su misil interceptor por el SM-3.

5 BAE y Dassault ya le han dado un nombre: Telemos.

6 En el mismo caso se encuentra la aviación embarcada italiana. El cambio de modelo británico reduce el número de aviones de la versión de los Marines, la menor y más costosa, que se suma a los numerosos problemas técnicos que se han producido durante su desarrollo que han llevado a que el Pentágono ponga el problema en periodo de prueba por 2 años, transcurridos los cuales sin su solución llevaría a su cancelación.

7 Es una insistencia personal destacar la importancia estratégica (militar, industrial y económica) que tendría tal desarrollo, por la excelencia que los europeos, entre ellos España, hemos alcanzado en el diseño y desarrollo de

Respecto a los UAVs, se trata de una prioridad para España participar en los programas europeos que se lancen. Si Talarion se abandonara España participaría en el programa que lo sustituyese. Es una capacidad y un ámbito industrial y tecnológico estratégico para nosotros dentro del marco europeo⁸.

5- ¿Qué papel desea España en la industria de defensa europea?

España contribuyó a la aprobación del paquete de Defensa de la Comisión, que supuso la aprobación de dos Directivas que se transponen este agosto⁹, y participa en el Código de Conducta de la EDA. Ambas iniciativas quieren terminar con la fragmentación de nuestro mercado de defensa, para posibilitar la racionalización, la consolidación y con ello el fortalecimiento a nivel global de la industria de defensa europea.

Pese a que se han manifestado temores de que la apertura del mercado de armamento a nivel europeo podría llevar a la desaparición del sector a nivel nacional, la industria española de armamento que tiene un reconocido prestigio a nivel internacional, tiene que aprovechar las oportunidades que la nueva política de defensa europea brinda y beneficiarse del acceso a un mercado mucho mayor. Para ello sería bueno que se diseñase, como en otros Estados miembros (Francia, Reino Unido), una política industrial de defensa: señalar los sectores que se desean mantener por su carácter estratégico y apoyarlos en los procesos de adquisición. Las Directivas traen transparencia y competición, pero dejan puertas abiertas para que la autoridad contractual puede establecer determinados requisitos: mantenimiento de la vida operacional de los sistemas sobre el terreno, seguridad de suministro, de información, subcontratación...

Lo que hay que hacer es aplicarlas con inteligencia y aprovechar las oportunidades que abren.

6- Esa política industrial, ¿pasa por alianzas europeas (como la que mantuvo Navantia con DCNS para fabricar el *Scorpène*), por integraciones en grupos paneuropeos (como CASA en EADS) o en la consolidación de la industria española, a semejanza de Reino Unido y Francia, que permitiese la creación de un “campeón nacional”?

La reestructuración de la industria de defensa europea comenzó en el 2000 con la creación de la *LoI*, cuyos 6 países miembros, que representan el 90% de la misma, pretendían crear grupos europeos. Algo que sólo ha sucedido en el sector aeroespacial con la creación de EADS¹⁰.

No obstante no hay que olvidar que la mayoría de las empresas del sector relacionado con la defensa son privadas, lo que ha supuesto que se guíen en sus decisiones por la búsqueda del mayor beneficio para sus accionistas. Ello ha llevado a que algunas miren más al mercado estadounidense que a Europa a la vista de los derroteros por los que se mueven los presupuestos de defensa en el viejo continente. Es el caso de la mayor empresa europea del sector, la británica BAE, que tienen más negocio en Estados Unidos que en Europa¹¹.

barcos de proyección estratégica y/o anfibios, capacitados para embarcar este tipo de aviones. Estos barcos, a diferencia de los grandes portaaviones, estarían al alcance de muchos Estados aportando una capacidad inédita de proyección de fuerzas europeas, muy adecuada al tipo de misiones actuales, y haciéndola permanente, al evitar los largos periodos en el que los grandes portaaviones permanecen en el dique seco. Dicho avión supondría un revulsivo para la venta del paquete completo, en Europa y en los mercados de exportación, haciendo a los europeos poseedores y proveedores de la capacidad de aviación embarcada, aumentando su influencia política global.

8 Pero sí es importante la participación o liderazgo de EADS, como empresa en la que participamos y porque ha decidido establecer su Centro de Excelencia de UAVs en Huelva. España debería, junto a la propia compañía que tiene unas enormes reservas de *cash* actualmente, apostar por este proyecto con Alemania si finalmente Francia lo deja.

9 Directiva 2009/43/EC sobre transferencias intraeuropeas de productos de defensa y Directiva 2009/81/EC sobre adquisiciones (“coordinación de procedimientos para la concesión de ciertos contratos de trabajos, de suministro y de servicios por las autoridades contratantes o entidades en los ámbitos de la defensa y seguridad”).

10 Y en gran medida en el misilístico con la creación de MBDA.

11 Los italianos, con Finmeccanica y Fincatieri, están intentado lo mismo. Habrá que esperar para ver el resultado, pero no parece probable que alcancen el nivel de gran proveedor del Pentágono de BAE.

Por el contrario, en el sector naval el peso de las empresas públicas es muy importante, pero sus intereses son muy dispares. Basta para ejemplificarlo el dato de que en la EDA comenzamos un estudio del sector para encontrar posible sinergias y tuvimos que abandonarlo ante las dificultades de encontrar sendas comunes

Como decías, España participa en todas estas fórmulas, tanto en alianzas como en la integración en grupos europeos, y siguen sobre la mesa.

Pero si España quiere tener un peso específico en el mercado europeo e internacional de la defensa tiene que replantearse su estructura empresarial: ¿Es mejor tener muchas empresas pequeñas o una o algunas medianas y/o grandes?

7- Permítame ampliar un poco más esta cuestión. La idea del “gigante” español ha sido defendida por el Secretario de Estado de Defensa, Constantino Méndez. ¿Qué empresas aglutinaría? ¿Se contrapone esta idea a la de aumentar nuestra participación en EADS, si esto es una opción real para España, pudiendo incluso suponer su salida?

Para la participación en grandes programas industriales internacionales sí sería positivo un gigante nacional, a semejanza de BAE en Reino Unido, Thales en Francia o Finmeccanica en Italia.

Sobre qué empresa lideraría o qué empresas podrían formarlo, personalmente creo que debe ser una empresa que sea muy activa en el exterior. Y no sólo me refiero a empresas grandes, también hay varias de tamaño medio con muchísima proyección por su carácter tecnológico¹².

Sobre la ampliación de España en el capital de EADS desconozco si existe esa intención o la contraria. Lo que sí debe decirse es que España participa en un porcentaje muy superior al de su capital en los principales programas de la compañía: en el A400M representamos el 15%¹³.

12 Entre las grandes, aparecen Indra y Navantia. La primera es privada, tecnológica y tiene capacidad financiera. Ha dejado pasar la oportunidad de adquirir Telvent, que finalmente Abengoa ha vendido a la francesa Schneider. La segunda es pública y arrastra 3 ejercicios seguidos de pérdidas, pero es un integrador de plataformas navales completas y ha comenzado a actuar también como proveedor de sistemas terrestres. Entre las pequeñas, deben citarse GMV, Sener, Amper, Tecnobit... algunas de ellas con serios problemas económicos.

13 Personalmente soy un defensor de la consolidación de la industria de defensa europea en grupos paneuropeos. Creo que es la mejor fórmula para establecer plenamente un mercado interior de la defensa y unas fuerzas armadas europeas interoperables y con sistemas comunes. Igualmente el peso de estos grupos en el mercado de exportación es mucho mayor, por cuanto detrás está la UE o gran parte de ella y no sólo un Estado miembro, que en la mayor parte de concursos internacionales compite con otros campeones nacionales europeos.

España detenta el 5,47% del capital de EADS, propiedad estatal a través de la SEPI, y resultado básicamente de la integración de CASA en el grupo. El problema es que carece de influencia en la dirección política de la empresa, que se reparten a partes iguales Francia y Alemania. Esta situación es la que hace, periódicamente, que surja el asunto de la salida del grupo. Sin embargo, me parece una mejor opción el aumento del porcentaje español bien comprando participaciones de los socios francés y alemán, bien aportando al grupo una empresa pública o privada, en este segundo caso sustituyendo al Estado como accionista español en EADS. No bastará con ello, España deberá comprometerse en programas del grupo en porcentaje similar al peso que gane. Otra cosa es que nuestros socios no nos lo permitan, más cuando esta entrada vendría a solucionar los problemas que les origina el hecho de que sus socios industriales de referencia, Daimler y Lagardère, han manifestado su deseo de salir o reducir de manera importante su participación. También una participación italiana, o de otro/s socios europeos, equivalente a la española, sería muy bienvenida y podría evitar la situación de que el socio minoritario y con menos capacidades industriales y tecnológicas aportadas fuese el árbitro decisorio de las disputas franco-alemanas.

Las razones que me hacen defender esta participación aumentada son: el apoyo al proyecto europeísta; la generación de empleo altamente cualificado en España, que ha supuesto el nacimiento de sectores industriales de los que carecíamos (misiles, satélites, helicópteros...); inversión en I+D: EADS es la 10ª empresa europea y 30ª mundial que más dinero destina, 2.878 millones de euros en 2010 (casi la misma cantidad que las 27 empresas españolas que se sitúan entre las 1000 que más invierten en I+D en la UE -2.912 millones, con Indra destinando 175 e ITP 50-). *Vid. The 2010 EU Industrial R&D Investment Scoreboard*.

8- Y terminaré preguntando por las perspectivas de las exportaciones españolas de armamento.

Existe un claro apoyo a la internacionalización de la industria de defensa y aeroespacial, es una prioridad. Para favorecerla se está elaborando un *mapping* en estrecha colaboración con la industria de defensa, y con sus asociaciones, para señalar dónde tenemos o podemos tener intereses. El desarrollo de acuerdos Gobierno-Gobierno será muy importante en esta labor, porque ahora el modelo de exportación supone transferencias de tecnología y creación de puestos de trabajo en el país comprador.

Las exportaciones de la industria de defensa son hoy una necesidad, como vía de obtención de ingresos y mantenimiento de las capacidades industriales y tecnológicas al haber desaparecido, en la medida explicada, las fuentes tradicionales de financiación.

Cabe citar varios concursos en los que industria española tiene importantes opciones: flota de superficie de Brasil; *Eurofighter* en India, Corea del Sur y Japón; patrulleros en Malasia, Leopard a Arabia Saudí, el BPE en Turquía...desde el Ministerio de Defensa apoyaremos el éxito de estas ventas.

Esto ha sido todo. Muchas gracias, Coronel.

Ha sido un placer.

Entrevista realizada por D. Félix Chaverri, Director de CEAFE, el 15 de julio de 2011.