

Entrevista CEAFFE

Capitán de Navío **Frederick Price** RN, Agregado de Defensa de la Embajada del Reino Unido en España



1- El Reino Unido es uno de los 2 principales países europeos en capacidad militar, por presupuesto y por industria. Sin embargo, la situación de crisis económica le está afectando de manera severa, obligando a una reducción importante del gasto y a la retirada de sistemas de armas completos (grupo aeronaval, aviones de patrulla marítima...), lo que ha levantado incluso voces de alarma al poder verse comprometida su seguridad.

El Gobierno ha tenido que enfrentarse a una situación de desequilibrio presupuestario muy importante, de 38.000 millones de libras, no sólo consecuencia de la actuación del anterior gabinete, sino probablemente de las decisiones de los últimos diez años. Hasta ahora lo que se hacía era retrasar los pagos, alargando las entregas de los sistemas, reduciendo su número o simplemente aumentando el déficit.

El nuevo Gobierno de coalición ha querido terminar con esta forma de actuar y cortar este progresivo endeudamiento, lo que ha implicado algunas decisiones difíciles, pero necesarias. No hemos cortado ramas (reducciones de unidades, aunque en algunos casos también: *Eurofighter Tranche III B*, A400M) sino árboles, programas completos que se habían disparado en costes o prolongado en plazos (los *Nimrods* habían costado ya 4.000 millones de libras).

Es cierto que hasta 2020 no contaremos con un grupo aeronaval, lo que constituye una pausa en la programación y capacidad de la aviación marítima, pero hemos preferido mantener los Tornados, muy eficientes en Afganistán, y retirar los *Harriers*. El *Ark Royal* ha bajado ya su bandera por última vez y el *Illustrious* realizará las funciones de portahelicópteros hasta 2014.

Junto a estas medidas se ha procedido también a aprobar una nueva *Strategic Defence and Security Review*, que incorpora la palabra *seguridad* para señalar que la planificación de capacidades militares en adelante se realizará en conjunto con otros departamentos, como Asuntos Exteriores o el nuevo Consejo de Seguridad Nacional. Defensa no es una entidad autónoma, es una parte del conjunto que debe estar incorporada en la visión general y ayudar a conseguir los objetivos estratégicos del Gobierno nacional.

2- En esta situación de recortes y supresión de programas, ¿puede estar pesando sobre el Reino Unido ese papel de enlace trasatlántico? La *relación especial* con Washington y la participación en la Política de Seguridad y Defensa Común de la UE (CSDP) le hace estar presente en programas concurrentes, como el Eurofighter y el F-35/JSF o más claramente la participación en el A400M y la compra de C-17s.

En cuestión de aliados el Reino Unido tiene un importante papel a nivel mundial: estamos en la OTAN y también en la CSDP. Ha habido una percepción de que nuestra inclinación era pro OTAN o atlantista más que europeísta, pero no es verdad. Nuestro Gobierno reconoce los importantes lazos

con Europa y quiere desarrollarlos más.

Lo que sí manifiesta es un renovado enfoque en los programas con menos socios. La propia Estrategia referida señala que los grandes programas, complejos y con muchos participantes, está demostrado que se retrasan y se incrementa su coste más allá de lo permisible.

Tenemos que buscar sistemas eficaces al mismo tiempo que algún socio para evitar duplicaciones y limitar los costes de los programas.

3- Entre estas cooperaciones destaca el reciente Tratado de Defensa con Francia que eleva su cooperación bilateral a un nuevo nivel desconocido hasta ahora.

Francia y Reino Unido ya colaboran en determinados ámbitos (misiles, A400M), y, sobre todo, compartimos el ser los países europeos con una mayor capacidad militar: realizamos la mitad del gasto en defensa europeo y disponemos de capacidades únicas, como grandes portaaviones y fuerzas nucleares. Es en interés de ambos aumentar la cooperación en estas cuestiones.

Esto no quiere decir que no podamos celebrar otros acuerdos similares con otros países para ámbitos igualmente concretos. De hecho el Reino Unido desea hacerlo con Alemania y por qué no también con España. Lo que no buscamos son grandes proyectos multilaterales por sus pobres resultados.

4- Esta colaboración franco-británica, además del grupo aeronaval y las fuerzas nucleares, incluye el desarrollo de sistemas aéreos no tripulados (UAV/UAS), lo que afecta a la colaboración que Francia estaba llevando a cabo con otros países europeos (Talarion y nEURon) pues el Reino Unido tiene sus propios prototipos (Mantis y Taranis).

Los UAVs son sistemas muy capaces, que están demostrando en Afganistán que sirven para salvar vidas. En el Tratado franco-británico se establece el desarrollo común de estos sistemas, efectivamente, pero yo no puedo pronunciarme sobre cómo afecta esto a los productos de otras empresas o programas en los que el Reino Unido no participa.

El mercado británico, también en el sector de la defensa, está abierto a la competencia. No somos un país proteccionista, y las prioridades las establecen las necesidades operativas. Lo que es seguro es que en el futuro veremos un gran desarrollo de estos sistemas.

5- Para terminar con el Tratado de Defensa con Francia, ¿puede considerarse un St. Malo II y el principio de un refuerzo de la PCSD de la UE? ¿O es precisamente todo lo contrario por realizarse fuera de las estructuras y mecanismos que permiten la CSDP, como la cooperación estructurada permanente?

Estamos en el marco de post Lisboa. Puede haber relaciones estrecha bilaterales entre países sobre aspectos determinados, pero todos trabajamos en el mismo marco, tanto Reino Unido como España. Mi opinión es que este Tratado de Defensa no es un St. Malo II, que no se busca nada más que la cooperación acordada.

Lo que sí esperamos es que sirva de ejemplo para otros países.

Personalmente siempre estoy indagando en qué podemos colaborar más con España.

6- El asunto de la cooperación aeronaval con Francia nos permite enlazar con la *relación especial* que en materia de defensa mantienen Reino Unido y Estados Unidos. La incorporación de catapultas, necesarias para hacer compatibles sus portaaviones con los

Rafales franceses, ha supuesto el cambio de modelo de F-35, el B de los *Marines* por el C de la *Navy*. Decisión que, unido al retraso y problemas técnicos de esta variante (que ha llevado a ponerla en prueba durante 2 años), podrían hacer peligrar su continuación, lo que dejaría sin sustituto para los Harriers de los portaaviones/BPE españoles e italianos.

El sistema de propulsión de los portaaviones *Queen Elizabeth* no es nuclear, por lo que debemos incorporar las catapultas electromagnéticas EMALS en desarrollo actualmente por Estados Unidos para su nueva clase de portaaviones CVN-21 Gerald R. Ford. Cuyo coste es, además, enorme¹.

Las consecuencias sobre el programa F35B de nuestro cambio no pienso que sean definitivas, pues seguramente surgirán otros clientes internacionales. Debo reconocer que esta cuestión sí ha sido objeto de discusión y preocupación aquí en Madrid.

Añadiré que el BPE Juan Carlos I, como el portaaviones Garibaldi, por su menor tamaño ofrecen características que complementan los grandes portaaviones futuros británicos y el Charles de Gaulle francés. Algo que aumenta las capacidades europeas y que ofrece un importante ámbito para la cooperación, aunque la aviación embarcada no sea compatible.

7- Sobre la relación estratégica que mantiene Reino Unido con Estados Unidos querría preguntarle por el Tratado de comercio de materiales de defensa (*ITAR waiver*), ¿qué consecuencias espera que pueda tener para su base industrial y tecnológica? ¿Reduce las opciones de participación en programas con industriales europeos?

Para el Reino Unido la colaboración con Estados Unidos es muy importante, y con dicho Tratado se facilita la colaboración industrial en programas como el F-35/JSF, las transferencias de tecnologías que en el mismo se producen entre los industriales británicos y norteamericanos participantes.

Ello, en principio, no debería afectar a la colaboración de la industria británica en otros programas industriales europeos. La desarrollada con Francia a la que hemos estado refiriéndonos, y que se amplía con el Tratado bilateral, es un ejemplo de ello.

8- La industria británica de defensa, un sector muy importante y en crecimiento de su economía, participa ampliamente en el mercado estadounidense. De hecho su principal actor industrial, BAE Systems, realiza la mayor parte de su actividad en Estados Unidos. Igualmente su gran motorista Rolls Royce vende el doble al Pentágono que al *MoD* británico. ¿Existe un riesgo de pérdida de control sobre estas compañías que han desinvertido en Europa para crecer en Estados Unidos mediante numerosas adquisiciones?

No puedo hablar por BAE u otras empresas. Por la singularidad e importancia del sector existe cierto control gubernamental sobre sus decisiones (*Special Share*), pero se trata de actores empresariales globales, que conducen su empresa buscando el mayor beneficio para sus accionistas.

Es del dominio público que BAE tiene una importante presencia en Estados Unidos, habiendo devenido uno de los mayores proveedores del Pentágono.

Tengo opiniones sobre ello, pero se trata de asuntos muy sensibles que no puedo comentar. La decisión corresponde a Londres.

9- Sin embargo, aunque las exportaciones de armamento británicas a USA en la década 2000-2009 han sido casi 1.800 millones de \$ (SIPRI *Trend Indicator Values*, en US\$ a precios constantes 1990), el 74% de todas las europeas, su país ha comprado material estadounidense

¹ El coste actual del proyecto alcanza ya los 7.000 millones de libras, gran parte del aumento se debe al cambio en el diseño y a la compra de la/s catapulta/s estadounidense/s.

por importe de más de 4.000 millones, arrojando un saldo claramente negativo. El Reino Unido también se ha visto afectado negativamente por la decisión del DoD de comprar el avión cisterna a Boeing en lugar de a Airbus².

Bueno, cada país tiene el derecho de elegir el sistema que prefiera. Pero, efectivamente, el Reino Unido tenía una importante carga de trabajo en el *tanker* de Airbus, por ejemplo la construcción de las alas, con un valor de 3.200 millones de libras.

Sólo podemos desear a los Estados Unidos buena suerte con su elección, por cuanto, a diferencia de nosotros, no han elegido un avión que se ha demostrado funcionando en vuelo, tal como el MRTT A330 Airbus, sino uno que está en planos.

10- Sobre la OTAN, ¿responde el nuevo concepto estratégico de Lisboa a los intereses y expectativas del Reino Unido?

Sí, estamos muy satisfechos. Nuestro criterio es perseguir la eficiencia y evitar la duplicación y mientras tanto mantener la capacidad y reduciendo costes.

Se necesitaba hacer un repaso completo y el NCE va a servir de base para conseguir una OTAN más eficaz y más ligera, lo que es en beneficio de todos los aliados.

11- Finalmente, sobre las relaciones de seguridad y defensa con España. ¿Cuáles son los principales retos actuales y futuros?

Reino Unido y España ya tienen una cooperación industrial importante. Efectivamente, los S-80, el BPE, los BAM, el A400M tienen componentes británicos. El motorista español ITP tiene como socio clave a Rolls y BAE es responsable de buena parte del programa RG31, clave para España y liderado por GDSBS.

Personalmente creo que se puede hacer mucho más. El Reino Unido quiere aumentar sus exportaciones, colaborando con la industria y el Ministerio de Defensa español. Un buen ejemplo ha sido la presentación de varios productos británicos en unas Jornadas realizadas recientemente en Ferrol. Soy positivo, en este sentido.

Más allá de los asuntos industriales, la colaboración con España es muy importante, por su situación geográfica. Nuestros barcos y aviones transitan y cruzan su territorio recibiendo todo el generoso apoyo que necesitan. Además, las fuerzas británicas realizan operaciones de entrenamiento en territorio español y existe un creciente intercambio de personal militar, por ejemplo, visitas de alumnos en la ESFAS, el CESEDEN y oficiales de enlace.

Somos países aliados que colaboramos juntos en las operaciones de la UE y la OTAN, como es el caso actualmente de Afganistán, Atalanta y Libia

Esto ha sido todo. Muchísimas gracias.

Ha sido un placer.

Entrevista realizada por Félix Chaverri, Director de CEAFE

² Aunque en proporción inferior también participa en el KC-46A de Boeing: Cobham suministrará el sistema de repostaje en vuelo, Marshall Aerospace los depósitos de combustible...