

Almirante General Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, AJEMA

«APROVECHAMOS al máximo cada litro de combustible»

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada asegura que la situación económica obliga «a sacar día a día el mayor rendimiento posible de nuestros escasos recursos»

Tiene el aire reservado de los hombres de mar. Sin embargo, en cuanto comienza a hablar esa sensación se esfuma y se descubre a un buen conversador, de discurso ameno y sonrisa afable. «Me gusta más el contacto directo con la gente que las cosas de despacho», admite Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río. Nacido hace 60 años en Las Palmas de Gran Canaria, hijo y hermano de almirantes, está al frente de la Armada desde el pasado 31 de julio.

En estos casi cuatro meses ha salido a menudo del cuartel general —«este barco atracado en mitad del Paseo del Prado»— para visitar unidades y dependencias y encontrarse con algunos de los 25.000 hombres y mujeres bajo su mando. «Quiero que me conozcan personalmente y darles un mensaje de ánimo y optimismo». El almirante general Muñoz-Delgado ha cogido el timón en una época complicada: «en plena tempestad, marcada por los vientos económicos desfavorables, que nos obligan a capearla de la mejor forma posible». Pero se muestra confiado en el futuro: «La nave que tengo el honor de mandar es moderna, robusta y marinera, y tiene una dotación, los miembros de la Armada, que trabaja con entusiasmo y dedicación para sacarla adelante, salir de esta zona de mar arbolada con seguridad para llevarla a puerto seguro».

—¿Cómo es la Armada de hoy?

—Es una de las más modernas que existen en la actualidad, dotada de las mejores unidades que nunca hemos tenido, con unas capacidades suficientes para su puesta a disposición de las estructuras operativas más demandantes y para el cumplimiento de las misiones permanentes asignadas. Partimos de una visión estratégica muy clara: la mar es vital para el desarrollo y la prosperidad de un país

«Estamos a la vanguardia de las marinas del mundo»

de condición marítima tan acusada como es España, y para garantizar su libre uso y proteger nuestros intereses marítimos, allá donde se encuentren, es imprescindible contar con una Armada a la altura que las circunstancias demanden. Tiene que estar preparada para actuar en el marco específico, conjunto y combinado, y para ello ofrece capacidades únicas, dadas sus peculiares condiciones de disponibilidad, permanencia en el escenario elegido y fle-

xibilidad. Ésa es la Armada de hoy, y es nuestra responsabilidad preservar este legado que tanto nos ha costado conseguir.

—¿Qué rumbo ha puesto para llevar a la Armada a buen puerto?

—Vivimos momentos difíciles, marcados por la profunda crisis económica, que nos obliga a ser muy rigurosos en la gestión de los recursos. Pero la Armada ha demostrado ser capaz de capear estos temporales. Para lograrlo, es más necesario que nunca que continuemos sacando día a día el mayor rendimiento posible de nuestros escasos recursos, aprovechando al máximo cada litro de combustible consumido, cada día que dediquemos al adiestramiento y a la instrucción, y poniendo la máxima dedicación y esmero en el mantenimiento de todos nuestros medios.

Los resultados no nos están defraudando, en buena medida gracias al entusiasmo que están poniendo todos los miembros de la Armada. Estoy orgulloso del buen trabajo que se está haciendo, una labor callada en la que no faltan sacrificios, con un espíritu de superación y una profesionalidad que los distingue.

—¿Qué se está haciendo para que los recortes presupuestarios afecten lo menos posible al adiestramiento y a la operatividad de las unidades?



«Estoy orgulloso del buen trabajo que están haciendo todos los miembros de la Armada, una labor callada en la que no faltan sacrificios».

— Se han adoptado varias medidas: se ha fijado un nivel mínimo de adiestramiento, donde se garantice la seguridad y además se realice un gasto más eficaz; se están intensificando los adiestramientos en puerto y efectuando los ejercicios necesarios para mantener el adiestramiento básico; y se está incrementando el número de ejercicios que no impliquen gastos en dietas para el personal, y que sean compatibles con el recurso de combustible.

— **¿Qué importancia tiene la seguridad marítima en el mundo actual?**

— En el nuevo panorama estratégico, el escenario marítimo está de actualidad, ya que uno de los cambios trascendentales para la seguridad mundial es la aparición de los *global commons*, espacios comunes de los que todos dependemos, pero que ningún Estado puede, por sí solo controlar.

Durante los últimos años se ha producido un preocupante aumento de actividades ilícitas y criminales en o desde la mar, como los movimientos del terrorismo internacional, la proliferación de armas de destrucción masiva, la piratería, el tráfico ilícito de drogas o la inmigración ilegal, que suponen una clara amenaza para la seguridad y la estabilidad de la comunidad internacional.

— **¿Cómo afecta esa amenaza a los intereses españoles?**

— En términos económicos un 90 por 100 de nuestras importaciones y un 65 por 100 de nuestras exportaciones se realizan por vía marítima. Es decir, la internacionalización de la empresa española pasa por el mar. De manera gráfica, el marcado interés de las empresas españolas en el Asia emergente, por ejemplo, no se entiende sin la contribución de la Armada a la operación *Atalanta*. De nada sirve que una empresa española envíe un contenedor a China si este buque es interceptado por los piratas, o si las rutas de petroleros o gaseros que zarpan desde terminales en el Golfo Pérsico o el Golfo de Guinea con destino a España, no llegan por la acción de los piratas, lo que haría variar el precio de estos productos. Sin olvidar los puestos de trabajo que dependen de la actividad pesquera en numerosos caladeros repartidos por todo el mundo.

— **¿Se han superado los problemas de captación que hubo en otros tiempos?**

— Sí. Ahora tenemos una media de 28 so-

«En el diseño de los nuevos buques hemos apostado decididamente por la calidad y la tecnología»

licitantes por plaza, datos que contrastan con los obtenidos años atrás. Evidentemente, no es algo achacable sólo a la situación económica actual, ya que la Armada ofrece a los jóvenes unas opciones de formación y futuro nada desdeñables.

—¿Cómo serán los oficiales que se forman con el nuevo modelo de estudios?

—No lo podremos saber fehacientemente hasta el verano de 2015 cuando los primeros reciban sus despachos y pasen a ocupar sus destinos en la Flota. Por ahora, lo que sí sabemos es que esta nueva formación se está desarrollando de forma satisfactoria y con buenos resultados académicos, tanto en la parte de enseñanzas militares y navales como en la parte correspondiente al título de grado, lo que permite afrontar con optimismo y confianza la plena implantación del modelo.

Estoy convencido de que serán tan buenos oficiales como los actuales en los aspectos militares y navales, ya que los nuevos planes de estudios integrados recogen casi la totalidad de la formación que, en este aspecto, ya se venía impartiendo en la Escuela Naval, y quizá un poco mejores en los aspectos científico-técnicos, por el valor adicional que supone el título de grado en ingeniería mecánica que cursan en el Centro Universitario de la Defensa de Marín.

—En el caso de los suboficiales, ¿qué aporta la nueva enseñanza?

—Sin duda, va a potenciar la figura del suboficial en la Armada, dotándole de una mejor formación, ahora más extensa (se incrementa de dos a tres años). Además, será más atractiva para los aspirantes, ya que obtienen una titulación oficial de técnico superior de formación profesional.

—Se han recibido los buques de acción marítima, la quinta fragata F-100, el Juan Carlos I y el Cantabria ¿Qué han supuesto estos programas?

—La entrada en servicio de estas unidades ha situado a la Armada a la vanguardia de las marinas en el mundo; dispone de los mejores medios de su historia más

reciente. Desde hace años hemos apostado decididamente por la calidad y la tecnología en las nuevas unidades y por dotaciones más reducidas y altamente cualificadas. Se busca contar con buques de mayor capacidad y con mucha mayor proyección para hacer frente a las misiones actuales. En este sentido, algunos de los buques que menciona como los BAM aportan un rendimiento muy superior a los patrulleros sustituidos, mayores en número pero sin capacidad de operar todo tiempo, en teatros alejados y durante periodos más prolongados.

No cabe duda de que las últimas unidades de que se ha dotado la Armada pueden considerarse de primer nivel en el panorama de la construcción naval militar mundial, y de ahí el éxito que están teniendo nuestros modelos y el interés suscitado en otras marinas aliadas y amigas.

—Su vida profesional ha estado muy vinculada a los submarinos, ¿Cómo valorará la próxima llegada de los S-80?

—Es una renovación necesaria. Los actuales submarinos de la clase *Galerna* comienzan a superar ya los 30 años de servicio y en esta década irán alcanzando el final de su ciclo de vida y, consecuentemente, causando baja. Los cuatro submarinos de la serie *S-80* que irán sustituyéndolos a lo largo de los próximos años aseguran el futuro del Arma Submarina y, con ello, el mantenimiento de una capacidad esencial como instrumento de disuasión ante una hipotética amenaza y como elemento de reacción, caso de que esta amenaza llegara a materializarse.

Por otra parte, el programa *S-80* es el mayor reto al que se ha enfrentado nunca la construcción naval española, no sólo porque el diseño y construcción de un submarino es extremadamente complejo, sino también porque, desde el punto de vista tecnológico, supone un salto cualitativo muy importante respecto al *S-70*. Cuenta con un sistema de combate, armas y sensores de última generación y un sistema de Propulsión Independiente del Aire (AIP), diseñado por la industria nacional, que incrementa notablemente la



autonomía en inmersión, mejorando así la discreción, que es la principal característica operativa del submarino.

—¿Qué otros planes de modernización se acometerán en los próximos años?

—El capítulo 6 de los presupuestos de la Armada para 2013 (que incluye la inversión en modernización y mantenimiento) desciende un 27,5 por 100 con respecto a 2012 y, teniendo en cuenta todas las fuentes de financiación, un 54,69 por 100 en comparación con 2008. A pesar de este escenario tan restrictivo, nuestra prioridad es iniciar en los próximos años la construcción de las nuevas fragatas *F-110*, con objeto de que puedan entrar en servicio a partir del 2020 y sustituir a las fragatas de la clase *Santa María*. Otra de nuestras prioridades es la construcción de una segunda serie de Buques de Acción Marítima, aprobada por el Gobierno, aunque pendiente de financiación.

Además, necesitamos obtener helicópteros de transporte táctico *SH-60F* —como solución interina mientras no se disponga del *NH-90* en su versión naval—, y sistemas aéreos no tripulados de empleo táctico (UAS). Estos programas no sólo



«Para la Armada es imprescindible disponer de una industria naval especializada y competente en la que apoyarnos».

son una prioridad de la Armada sino del Estado Mayor de la Defensa. También lo es la renovación de los vehículos anfibios de movilidad táctica (VAMTAC) para la Infantería de Marina. Todas estas prioridades quedarán reflejadas en el Planeamiento Militar que comienza en 2013.

—¿Qué importancia tiene la industria naval militar española?

—Es imprescindible. Necesitamos disponer de una industria naval especializada y competente en la que apoyarnos. Esta industria debe poseer experiencia y conocimiento (*know how*) en nichos tecnológicos tan exigentes como puede ser el diseño y la construcción de submarinos, fragatas o portaaviones. Este *know how* lleva aparejado un importante componente de I+D+i, que, a su vez, es fundamental para asegurar la operatividad de las unidades navales a lo largo del ciclo de vida.

Tenga en cuenta que el proceso de obtención de un nuevo buque de guerra tiene unas características especiales. A diferencia de otros programas, la industria está implicada desde el mismo momento en que comienza la definición de requisitos por la Armada, y ésta, por su parte, se implica

durante todo el proceso de construcción. Esa capacidad, además de la experiencia acumulada en la Armada durante casi 300 años de construcción naval propia, debe mantenerse independientemente de cómo evolucionen las estructuras del Departamento encargadas de la dirección de los programas de armamento.

—Rota será base del sistema antimisiles ¿Cómo valora la presencia, a partir de 2014, de los destructores *Aegis* norteamericanos?

—Ha abierto muchas posibilidades de colaboración con la *US Navy*, beneficiosas para la Armada y España. Unas están relacionadas con las operaciones. Por ejemplo, se están estudiando distintas opciones de cooperación en las áreas

«La llegada de los destructores *Aegis* abre muchas posibilidades»

de adiestramiento mutuo en la mar y en puerto, intercambio de información para contribuir al conocimiento del entorno marítimo (MSA), y también en doctrina y procedimientos de defensa frente a misiles balísticos, capacidad de la que en el futuro se podrían dotar las *F-100*.

En cuanto al mantenimiento, el uso conjunto de las instalaciones de ISEMER podría conllevar, además de una compensación económica, la rehabilitación de maquinaria, espacios, talleres, y la contratación de servicios de mantenimiento con empresas nacionales. En relación con el empleo de infraestructuras, está el compromiso norteamericano de adecuar muelles, servicios, viales y recubrimientos de diversos polvorines españoles próximos. Además, se abre una oportunidad de transferencia tecnológica: la posibilidad de conseguir el apoyo norteamericano para la obtención de la capacidad BMD, tanto en su versión naval con la modernización de las *F-100* como en la terrestre con la modernización de las baterías de misiles *Patriot* del Ejército de Tierra.

—¿Están dando resultados los esfuerzos para acabar con la piratería en el Océano Índico?

—Las estadísticas muestran que la incidencia de la piratería es cada vez menor. A ello ha contribuido notablemente la presencia de nuestras fuerzas navales y de nuestros aliados. Baste como ejemplo que, en febrero de 2011, los buques apresados por los piratas eran 35 y el número de rehenes superaba los 700 y, ahora mismo, quedan cinco buques retenidos y 141 rehenes. Otro índice del éxito de la operación es el número de buques secuestrados, siete en lo que va de año por 23 el año pasado y casi el medio centenar en los años 2010 y 2009.

Sin embargo, estas esperanzadoras cifras pueden cambiar su tendencia si se reduce la presencia de unidades navales en la mar. La amenaza sigue ahí, aunque se hayan minimizado sus acciones y sus efectos. Las Fuerzas navales desplegadas en la zona han aminorado el problema, pero la solución pasa por un esfuerzo global donde, además de las medidas militares, se deberán llevar a cabo todo tipo de iniciativas en el campo político, diplomático, jurídico y de ayuda al desarrollo, hasta conseguir un país estable.

Víctor Hernández
Fotos: Pepe Díaz