

Contralmirante Eugenio Díaz del Río, comandante de la SNMG-2

# «La mar es un espacio de libertad»

La agrupación naval de la OTAN, bajo mando español, está lista para actuar de forma inmediata en cualquier lugar del mundo y para todo el espectro de operaciones navales

**D**urante un año el contralmirante Eugenio Díaz del Río Jaúdenes, vigués, de 51 años, estará al frente de la Agrupación Naval Permanente de la OTAN número 2, también conocida como SNMG-2, por sus siglas en inglés. Con la fragata *Blas de Lezo* (F-103) como buque de mando, la agrupación multinacional está formada por un número variable de buques tipo fragata y logísticos, pertenecientes a las armadas holandesa, alemana, italiana y turca. En su alocución en la ceremonia de relevo de mando, celebrada el 15 de junio en la base naval de Aksaz (Turquía), Díaz del Río resaltó el esfuerzo que España realiza para mantener los compromisos adquiridos con sus socios. Un ámbito, el de la Alianza Atlántica, en el que se ha movido durante gran parte de su carrera y que ha forjado su profundo conocimiento de los desafíos del entorno marítimo actual.

—Durante doce meses va a mandar una fuerza naval multinacional preparada para desplegar en cualquier parte del mundo ¿cómo afronta este reto?

—Con ganas, con ilusión y consciente de la responsabilidad que supone asumir directamente el compromiso de España con la OTAN, sin olvidar el esfuerzo que nuestra participación supone. Desde mi punto de vista, el reto fun-

damental es la imprevisibilidad y variedad de las operaciones para las que esta Agrupación tiene que estar preparada. Pero no debemos olvidar que la necesaria «flexibilidad» es una de las características principales de la Fuerza Naval. También añadiría, en segundo lugar, el reto individual y colectivo, de mantener a mi Estado Mayor plenamente operativo, dedicado, motivado e ilusionado durante un año entero en la mar.

*«Los aliados reconocen el esfuerzo que hace España al asumir este mando»*

—En su opinión, ¿qué importancia tiene el dominio del entorno marítimo para el progreso de la humanidad?

—La mar es claramente un espacio de libertad; uno de los espacios globales (lo que solemos llamar un *Global Common*) sujeto a una ley internacional y por tanto bastante laxa. El ser humano ha tratado siempre de dominar este espacio y creo que se debe a tres factores fundamenta-

les: por su capacidad de transporte, por los recursos que se pueden encontrar y por la posibilidad de interacción entre pueblos. El espacio marítimo, o la mar como solemos decir los marinos, puede ser usado tanto para fines lícitos como para otros que no lo son.

—¿En el mundo actual es mayor la necesidad de controlar los mares?

—Como marino, creo de manera absolutamente convencida que el control de la mar ha sido siempre una cuestión fundamental que, ciertamente, no siempre ha disfrutado de la importancia que tiene hoy en día. No voy a entrar en los conocidos datos de porcentajes de la población mundial que vive en zonas costeras, ni de tráfico comercial que se desplaza por vía marítima, y otros muchos indicadores que refuerzan la importancia del control de lo que ocurre en el entorno marítimo. Lo que es evidente es que el comercio mundial está basado en el transporte marítimo que ofrece un coste reducido. La realidad es que la mayor parte de los bienes de los que disfrutamos y usamos a diario (podría citar como ejemplo las lentejas de cualquier supermercado) están almacenados en la mar, no en tierra, al igual que la mayoría de los recursos energéticos, aunque nos parezca algo sorprendente. Una interrupción en el normal funcionamiento de las líneas de comunicación marítimas



NATO/PHO MARCOM

«Una interrupción en el normal funcionamiento de las comunicaciones marítimas podría tener graves consecuencias para el 90 por 100 de los países del mundo».

podría tener graves consecuencias para cualquier nación que dependa de la mar, como son el 90 por 100 de los países del mundo. Lo que se persigue con la Seguridad Marítima es que las actividades lícitas puedan realizarse con total normalidad y, al mismo tiempo, evitar que el medio marítimo se pueda emplear para realizar actividades ilícitas en la mar o desde la mar.

— ¿Cómo enfoca la OTAN esta situación dentro de la nueva Estrategia Marítima que se elaboró en 2011?

— Como en todos los problemas complejos, la Alianza también ha considerado la importancia de la Seguridad Marítima, dentro de su concepto de Organización para la Defensa compartida, como una condición que requiere una aproximación integral al problema. En pocas palabras podríamos decir que se

está haciendo un verdadero esfuerzo en concienciar a todos los actores en el ámbito marítimo de la importancia de que todos contribuyan en la consecución de lo que en España hemos denominado Conocimiento del Entorno Marítimo y en el ámbito sajón se denomina *Maritime Security Awareness*. Si conseguimos detectar los cambios podremos anticipar los problemas y por tanto ser proactivos en cuanto a las soluciones se refiere. Al hablar de problemas estoy pensando no solo en piratería, tráfico de drogas, inmigración ilegal o tráfico de armas, también en vertidos, catástrofes naturales, pesca ilegal, protección medioambiental, expoliación del patrimonio subacuático, etcétera.

Resumiendo, diría que el enfoque de la estrategia marítima aliada se basa en conocer lo que pasa en la mar para decidir lo que hay que hacer y después, disponiendo de los medios necesarios, poder actuar. Y además esta tarea es permanente, los 365 días del año.

— ¿Los conflictos en mares lejanos afectan directamente a los españoles?

— No me cabe la menor duda por lo que he expuesto anteriormente, pero además la globalización amplifica sus efectos. Esto se debe al trazado de las líneas de navegación marítimas y de donde importamos nuestras necesidades. Además, hay que tener en consideración que estas rutas principales suelen atravesar alguno de los cuellos de botella o *Choke Points* internacionales como el estrecho de Malaca, Canal de Suez, estrecho de Gibraltar o canal de Panamá, que las hace más vulnerables si cabe.

— La SNMG-2 es una de las cuatro agrupaciones navales de respuesta permanente de la OTAN ¿qué caracteriza a este tipo de agrupaciones?

— Fundamentalmente, la disponibilidad y el nivel de adiestramiento de las unidades que las componen. Estas agrupaciones, como sabe, son cuatro, dos de unidades del tipo fragata, las SNMG-1 y SNMG-2, y otras dos de unidades para lucha contra minas, la SNMCMG-1 y la SNMCMG-2. Las primeras son las denominadas *Standing NATO Maritime Group 1 y 2*, las segundas son las *Standing NATO Mine Countermeasures Group 1 y 2*. Las cuatro agrupaciones están perma-

nentemente en la mar, y cuando están en puerto deben estar listas para salir a la mar en menos de 48 horas. Se les denomina Fuerzas de Reacción Inmediata (IRF). Entre nuestros requisitos ésta estipulado que las IRF deben estar listas para actuar de forma inmediata en cualquier lugar del mundo y para todo el espectro de operaciones navales.

—Durante su mandato, la SNMG-2 va participar en *Active Endeavour*, ¿cómo ha evolucionado esta misión y qué cometidos tiene actualmente?

—La operación comenzó como una respuesta de la OTAN frente al ataque en 2001 a las torres gemelas de Nueva York, en el Mediterráneo oriental con numerosas unidades en patrulla para la detección de terroristas. En 2004 se amplió a todo el Mediterráneo con lo que el esfuerzo en unidades se vio considerablemente incrementado. Esta necesidad de medios aconsejó la búsqueda de alternativas. En 2009 la revisión del concepto de la operación apuntó a lo que en la OTAN se denomina pasar de una operación basada en los medios (*platform-based*) a una operación basada en compartir información (*network-based*).

En esta línea evolutiva, hemos pasado de una operación con una gran profusión de medios con carácter permanente y dedicados en exclusividad, a una misión con menos medios, activados de forma periódica y donde los nuevos sistemas desarrollados (AIS, LRIT, satélites, etcétera) juegan un papel muy relevante.

—Después tiene previsto participar en la operación *Ocean Shield* de lucha contra la piratería en el océano Índico ¿Qué relación tendrá con *Atalanta* y con las otras operaciones que se desarrollan en el área?

—En la lucha contra la piratería en el Índico hay diversos foros para la coor-

dinación de esfuerzos de la comunidad internacional. En primer lugar, y desde 2008, el *Shared Awareness and Deconfliction* (SHADE), que es un foro donde se reúnen los principales responsables de las fuerzas navales que contribuyen a la lucha contra la piratería en el cuerno de África (CMF, UE y OTAN). En las reuniones que periódicamente se celebran en Bahrein los responsables de las diferentes fuerzas navales se coordinan entre sí para un reparto racional de competencias.

Otro foro más reciente es el *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* que, desde su creación en 2009, busca iniciativas que sustancien la resolución 1851 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Dentro del foro existen

cinco grupos de trabajo que se reúnen periódicamente especializados en cinco áreas de estudio diferentes, todas ellas orientadas a buscar una solución duradera y definitiva al problema de la piratería.

Si a estos dos foros unimos la coordinación diaria existente entre todas las fuerzas por medio de los diferentes sistemas de mando y control de OTAN, UE y CMF, que son plenamente interoperables entre sí, es evidente que existe una estrecha coordinación.

—¿Están autorizados, como EUNAVFOR, para perseguir a los piratas en tierra y neutralizar sus depósitos logísticos?

—La OTAN hace de forma regular un revisión estratégica de la operación en la que se revisan también las Reglas de Enfrentamiento. Está próxima una de estas revisiones donde, sin lugar a dudas, se tendrán en cuenta la evolución de la situación en el Índico y las lecciones aprendidas hasta ahora.

—Este año se han reducido mucho los ataques piratas ¿Está siendo efectiva la presión de las fuerzas navales?

—Sí. No hay duda de que el número de ataques pirata en un periodo determinado, como apunta, es un buen indicador del rendimiento de la operación. Como en toda actividad la OTAN y la UE buscan indicadores para medir lo más objetivamente posible el rendimiento de las actividades en las que gastan el dinero de los contribuyentes. En el caso de las operaciones contra la piratería en el Índico los resultados nos confirman que las medidas tomadas están siendo objetivamente efectivas.

«Los resultados nos confirman que las medidas tomadas contra la piratería están siendo efectivas»



NATO/HQ MARCOM

—¿Qué peculiaridades tiene el mando de un Estado Mayor multinacional como el que lleva embarcado la fragata *Blas de Lezo*?

—Es menos difícil de lo que a priori pudiera parecer, tenga en cuenta que todos los oficiales, suboficiales y marineros que forman el Estado Mayor provienen de marinas de la Alianza Atlántica que desde hace muchos años disponen de procedimientos y tácticas comunes. Yo, que creo que soy el más veterano, siempre he trabajado con



## «La fragata F-100 está reconocida como una de las mejores plataformas navales del mundo»

tácticas y procedimientos OTAN por lo que le puedo asegurar que la interoperabilidad está garantizada. Las dificultades pueden venir por otras cuestiones, más que por el hecho de la multinacionalidad, aunque este extremo pudiera generar fricciones adicionales en algún caso concreto. Me refiero a

nece la F-103, la clase *Álvaro de Bazán* o F-100, está internacionalmente reconocida como una de las mejores plataformas navales del mundo. La fragata es un buque multipropósito con una marcadísima capacidad de control del espacio aéreo y con unas capacidades de mando y control que la hacen idó-

**ra la aportación que hace España al ámbito naval multinacional?**

— Siempre decimos que es mejor preguntar al «cliente» para saber cuál es su valoración del «producto» recibido. No obstante, mi percepción personal es que tanto los hombres y mujeres que individualmente participan en Estados Mayores multinacionales como las unidades navales que se integran en operaciones o ejercicios internacionales gozan de un merecido respeto y prestigio.

Además, en los momentos difíciles de contención del gasto que nos está tocando vivir, esfuerzos tan importantes como el que hace España asumiendo el mando de esta agrupación tienen un reconocimiento indudable. El cumplimiento de los compromisos adquiridos, sin duda, refuerza la confianza de nuestros aliados. Soy consciente de que esta situación me afecta directamente y mi empeño y esfuerzo irá para cumplir con mi responsabilidad lo mejor posible.

**— Es aficionado a volar aviones tele-dirigidos, ¿que opina de los sistemas UAV — como los *Pelicano* y *Atlante* que se desarrollan en España — y de sus posibilidades de empleo desde las cubiertas de vuelo de las fragatas?**

— La tendencia a reducir los riesgos asumidos por las fuerzas propias así como la reducción de costes de las operaciones nos ha llevado a la proliferación de este tipo de sistemas. Creo que los UAV serán sistemas vitales para nuestra Armada que, sin lugar a dudas, debemos mantener en sus tres características principales: equilibrada, expedicionaria e interoperable.

Sin ser un experto en el conocimiento de los sistemas por los que me pregunta, estoy convencido de que el equipo que lidera el programa de adquisición de este sistema sabrá escoger el que mejores resultados ofrezca. Dicho esto, personalmente me encantaría emplear en operaciones navales sistemas UAV desarrollados en España, y estoy seguro de que los tendremos; tengo gran confianza en nuestra industria.

**Victor Hernández**



Eugenio Díaz del Río pronuncia un discurso en la ceremonia de relevo de mando de la SNMG-2, en la base turca de Aksaz.

que la verdadera peculiaridad de estos despliegues es que la convivencia se prolonga por un periodo de un año y en un entorno con limitaciones en cuanto a comodidad e intimidad. Esto hace que la figura del mando que me toca desempeñar sea muy importante para mantener la motivación, ilusión y ganas de todo el equipo. Esto sí que es un reto.

**— Desde el punto de vista de las capacidades ¿qué aporta la F-103 como buque de mando de esta agrupación?**

— La clase de fragatas a la que perte-

nece para el cometido de ser el buque de mando (o buque insignia) de una agrupación naval de estas características. No obstante, el barco se ha reforzado con algunos sistemas de mando y control y de comunicaciones que son necesarios para ejercer el mando OTAN. Estos sistemas se irán pasando entre los tres buques insignias que está previsto que vaya a tener durante este año de mando español.

**— Usted ha tenido destacados destinos en la OTAN, ¿cómo se valora fue-**