

Almirante Eugenio Díaz del Río Jaúdenes

# «LA SEGURIDAD MARÍTIMA ES ESENCIAL PARA EL DESARROLLO DE LOS PUEBLOS»

El comandante de la operación *Atalanta* señala que el enfoque integral de la Unión Europea en Somalia «contribuye al progreso económico y social de la región»

**E**L 19 de febrero el vicealmirante Eugenio Díaz del Río tomaba posesión como comandante de EU NAVFOR *Atalanta* en el cuartel general de la operación, en la base naval de Rota. Cinco días después añadía un tercer galón dorado sobre el entorchado de las bocamangas al ser nombrado Almirante de la Flota. En su alocución en la ceremonia de Rota, Díaz del Río (vigués, de 59 años) resaltó el esfuerzo que España realiza para mantener los compromisos adquiridos con sus socios de la OTAN y la UE, un ámbito 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.

Como comandante de *Atalanta*, asegura que sus prioridades serán implementar el nuevo mandato de la UE y continuar explorando vías de cooperación con otros actores presentes en el área para seguir incrementando la efectividad y eficacia de la operación. «Tengo el profundo convencimiento de que tenemos todo lo necesario para lograrlo», afirma.

—España asumió el mando operativo de *Atalanta* en marzo de 2019 ¿Cuál es el balance de estos dos años?

—Realmente, no puede ser más positivo. El traslado del OHQ desde Northwood hasta Rota supuso un hito en la operación, y fue completado con total éxito, en un tiempo récord, y sin variar la respuesta a la amenaza ni un ápice. El Cuartel General quedó establecido en Rota, con parte de la Sección de Operaciones (MSCHOA) en Brest, Francia, funcionando a pleno rendimiento en todo momento. Para España

**«Contar con un cuartel general de nivel estratégico debe ser motivo de orgullo para nuestras FAS y para España»**

supuso una gran responsabilidad, pero al mismo tiempo una gran oportunidad, liderar la primera operación de la UE, y durante este periodo ha quedado demostrada la capacidad para dirigir esta operación a nivel estratégico, aportando, además, medios y capacidades en el área de operaciones, como el destacamento *Orión*, en Yibuti, y regularmente buques de guerra, tanto fragatas como buques de desembarco anfibio.

Por otro lado, el hecho de que esta responsabilidad recayera en España, denota la total confianza de la UE en nuestras capacidades, y esto se debe al gran trabajo desarrollado en todas las misiones internacionales en las que hemos participado. Poder contar con un cuartel general de nivel estratégico debe ser motivo de orgullo para nuestras Fuerzas Armadas y para España.

—Los ataques piratas en el Índico se han reducido mucho ¿Sigue siendo necesaria la presencia de fuerzas navales?

—La misión principal de la operación *Atalanta* es la de disuadir, prevenir



ESP 0140

y reprimir la piratería en el área de operaciones asignada, que incluye parte del océano Índico, con especial relevancia en las aguas territoriales de Somalia y Golfo de Adén, junto con la protección de todo buque identificado como vulnerable que transite la zona, con especial atención a los pertenecientes al Programa Mundial de Alimentos. Actualmente podemos decir que, debido a la presencia de fuerzas navales en la región, como es el caso de EU NAVFOR *Atalanta*, la piratería se encuentra reducida a niveles mínimos, aunque el ataque pirata sobre el pesquero español *Txori Argi* en abril de 2019, junto con otro pesquero surcoreano, el *Adria*, también con españoles a bordo, demuestran claramente que la amenaza sigue ahí y que no está erradicada, lo cual

exigirá resolver las causas de la piratería en Somalia. Por consiguiente, es necesario continuar con el esfuerzo de la UE en este sentido, y la operación *Atalanta* es un frente esencial, junto con nuestras misiones «hermanas», EUCAP y EUTM-Somalia. De nuestro trabajo depende el mantenimiento de la seguridad marítima y la libertad de navegación en una región considerada como uno de los centros de gravedad estratégica del mundo, fundamental para el desarrollo económico y social de toda la cuenca somalí.

—¿Qué tareas contempla el nuevo mandato de la misión?

—Nuestra continua presencia ha obligado a las mafias locales y regionales a diversificar sus ramificaciones,

desarrollando otras actividades ilegales que impliquen menos riesgo. El 1 de enero entró en vigor un nuevo mandato, rubricado por la Decisión del Consejo de la Unión Europea 2020/2188, donde se capacita a EU NAVFOR *Atalanta* para monitorizar la pesca ilegal, contrabando de armamento, carbón y narcóticos, además de poder actuar ejecutivamente, tras la autorización de la autoridad pertinente de la UE, contra estas actividades.

—¿Una mayor seguridad marítima puede resolver el conflicto de Somalia?

—Somalia cuenta con la costa más larga que tiene un país en el continente africano. Hoy nadie duda de la importancia de la economía azul, y en Somalia esto reviste un carácter esencial. La seguridad marítima supone el pilar imprescindible para el desarrollo de los pueblos. Es en este contexto donde la operación *Atalanta* es clave en la región, formando parte del enfoque integral que sustenta la acción de la Unión Europea en Somalia. No cabe duda de que cuando veamos mares seguros sin necesidad de la presencia de fuerzas navales extranjeras en el Cuerno de África, estaremos ante el indicador más fiable de que Somalia se ha desprendido del conflicto que la atenaza, y cuenta con el nivel de desarrollo que su pueblo se merece.

—¿Cómo se coordina *Atalanta* con las otras misiones de la Unión Europea en el área?

—El apoyo en las misiones «hermanas» es fundamental para alcanzar la seguridad nacional que permita el tan necesario desarrollo económico y social. Por ejemplo, EUCAP-Somalia se ocupa de apoyar el desarrollo de las capacidades civiles en el ámbito policial y marítimo, por lo que la coordinación directa entre ambas misiones es clave para garantizar el éxito. Por otro lado, EUTM-Somalia, se ocupa de la formación militar de las fuerzas armadas somalíes, por lo que completa el apoyo integral que la Unión Europea desarrolla en el país.

—¿Cómo repercute en nuestra vida diaria la inseguridad en esos mares lejanos?



—El *continuum* exterior-interior cuando hablamos de seguridad es algo que nadie duda hoy. Lo que sucede allí repercute en nuestra seguridad aquí. Me refiero a los diferentes campos de la seguridad humana, como la seguridad energética de los países de la UE, o la seguridad económica de empresas, o algo con lo que me siento especialmente comprometido como es la seguridad de los navegantes y la llegada de ayuda humanitaria por mar a Somalia. El 90 por 100 del tráfico mundial se realiza por vía marítima, y el Índico Occidental es lugar de tránsito esencial de mercancías procedentes de Asia hacia Europa, el Atlántico y el Mediterráneo, sin olvidar el transporte de crudo desde el Golfo Pérsico, o la seguridad física de los atuneros españoles que faenan en la región y que son un ejemplo de buen hacer. En este sentido, las relaciones con la industria naviera y sus asociaciones globales, como Inpesca, Albacora, BIMCO, Intertanko, ICS, Intercargo o OCIMF, por nombrar las más relevantes, resulta esencial para apoyar las mejores prácticas que permitan reducir al mínimo el peligro para las tripulaciones.

—¿*Atalanta* puede ser una referencia en otros lugares del mundo que sufren el flagelo de la piratería, como el golfo de Guinea?

—Es indudable que la experiencia adquirida durante estos doce años es de un gran valor y sirve de referencia hoy para otras regiones, con las adaptaciones necesarias, dado que ninguna región es igual a otra, ni tampoco las causas, que siempre se originan en tierra.

Un aspecto concreto en el que EU NAVFOR *Atalanta* ha desarrollado un marco que puede servir de referencia es la construcción de una relación sólida con la industria marítima, que nunca antes había existido y que se ha basado en una confianza mutua inquebrantable. Esta confianza permite un tráfico más seguro y un conocimiento detallado del comportamiento de los buques en tránsito u operando en la región que me facilita el cumplimiento

de la misión. También quiero destacar la generación de foros, como SHADE, que permiten sentar en torno a la misma mesa a actores cuyas relaciones no son habitualmente todo lo fluidas que debieran, o servir de ventana única para programaciones de convoyes ofrecidos por fuerzas independientes o un sistema de alertas de incidentes plenamente consolidado.

La UE tiene en su mano el traslado de estas experiencias y lecciones aprendidas en *Atalanta* al proyecto piloto de Presencias Marítimas Coordinadas en el golfo de Guinea, y la industria naviera también reconoce claramente la utilidad de dichas lecciones aprendidas en esta región.



Díaz del Río recibe la bandera de la Unión Europea de manos del anterior jefe de *Atalanta*, el general Antonio Planells.

—El buque *Castilla* acaba de incorporarse a la misión ¿Qué peculiaridades tiene este despliegue en el actual entorno de pandemia?

—Como en el resto de misiones en el exterior, cumplir con los cometidos de la operación junto con las restricciones que exigen las medidas de protección contra el COVID suponen un reto, tanto individualmente como a todo el conjunto. Era de vital importancia conseguir el despliegue de nuestros medios en un ambiente libre de COVID. Hasta el momento esto se había conseguido con las pruebas PCR y cuarentenas pertinentes previas a los despliegues. Ahora, sumamos la posibilidad de vacunar a todas nuestras tripulaciones antes de partir, lo que supone en la práctica asegurar el entorno de posibles brotes de la enfermedad que pudieran mer-

las capacidades de los medios desplegados y poner en riesgo la vida de nuestras tripulaciones. Es muy destacable el esfuerzo realizado por todas estas tripulaciones y dotaciones desde el inicio de la pandemia, con visitas a puerto exclusivamente para reabastecimiento.

—¿Cómo afecta el nuevo mandato al destacamento *Orión*?

—El destacamento se encuentra en la ciudad de Yibuti, en pleno golfo de Adén. Desde allí debe realizar operaciones de reconocimiento y vigilancia en la zona de operaciones. Se ha producido una ampliación hacia el norte de esta zona de operaciones, si bien no es previsible que patrullen con frecuencia al norte del Bab-el-Mandeb, debido a las dificultades para sobrevolar, tanto el estrecho como el territorio de Eritrea, lo que obligaría a llegar al mar Rojo a través de territorio sudanés y dejaría escaso tiempo para el reconocimiento.

—¿Harán falta más medios para cubrir un área tan extensa?

—El reconocimiento y vigilancia aérea de la zona de operaciones está garantizado con los medios actuales, si bien es cierto que la exigencia será mayor al aumentar el área total a reconocer. La coordinación y cooperación con nuestros socios y aliados en la zona, como CMF (*Combined Maritime Force*) liderado por Estados Unidos, o fuerzas independientes, como Japón o Corea del Sur, con los que compartimos información y realizamos actividades conjuntas, seguirá siendo un factor fundamental para garantizar la monitorización permanente de toda el área.

El UAV *Scan Eagle* también se ha convertido en una herramienta fundamental. Las capacidades que ofrece este sistema no tripulado de la 11ª Escuadrilla son ideales para realizar las misiones de reconocimiento en zonas más próximas a la zona de despliegue de su buque-madre, permitiendo, además, centrarse al *P-5 Orión* en misiones que exijan un tránsito de vuelo mayor.

Víctor Hernández