

Entrevista con el Brigadier General (r) Rubén Montenegro. Presidente del Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos¹

¿Cómo describiría el aporte de la Fuerza Aérea Argentina a la Defensa Nacional?

Actualmente la Fuerza Argentina esta comprometida, con al marco que establece la ley de Defensa Nacional, en tres importantes aspectos: (1) la vigilancia del espacio aéreo nacional, particularmente dirigida a la detección de vuelos de carácter ilegal o furtivo en la zona de noreste del país; (2) Su activa contribución en la participación en despliegues de las Fuerzas Armadas Argentinas bajo el mandato de organizaciones internacionales;(3) La participación en ejercicios de carácter combinado, particularmente con fuerzas aéreas de la región.

¿Cuál es la política institucional implementada por la Fuerza Aérea Argentina para salvar la brecha entre la disponibilidad presupuestaria y los requerimientos de los niveles mínimos de operatividad de la fuerza?

La política institucional de la Fuerza Aérea, ante una situación de disponibilidad presupuestaria limitada ya desde hace años, esta dirigida actualmente hacia aspectos determinados como prioritarios tales como la recuperación de la capacidad operativa en responsabilidades consideradas esenciales y de las capacidades logísticas, fundamentalmente aquellas relacionadas con el mantenimiento de aeronave). Todo ello sin perder de vista la imperiosa necesidad de lograr y/o mantener el adecuado nivel técnico- profesional del personal de acuerdo con la tecnología y procedimientos que demanda el acelerado avance en materia aeronáutica.

¿Cuales son los beneficios que aportara al país la implementación del Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial?

La ventaja de establecer en el país un sistema de vigilancia del espacio aéreo propio radica, entre otros aspectos, en permitir que el Estado Nacional disponga

¹ Preguntas realizadas por la Lic. Gisela Armerding, Coordinadora del Programa Defensa y Seguridad del CAEI.

de una herramienta que le permita ejercer, básicamente, una efectiva vigilancia de aquellos espacios aéreos que, de no existir tal sistema, puedan ser violados por tránsito aéreo ilegal. Tal resultaría el caso de las fronteras aéreas nordeste y los espacios relacionados a las mismas.

¿Se puede complementar el mismo con el Sistema de Vigilancia del Amazonas (SIVAM) generando de ese modo un mayor grado de contribución a la seguridad regional?

En el caso particular que se plantea, debe señalarse que el SIVAM (Sistema de Vigilancia de la Amazonia) tiende a lograr el cubrimiento de la región norte de Brasil, el estado de Mato Grosso (centro) y parte del estado de Maranhao (nordeste). Un total de 5,2 millones de km² (el 61% del territorio del país). El sur de Brasil no está comprendido por el SIVAM, no obstante existe preocupación por parte de ambos gobiernos en mantener vigilada sus fronteras aéreas. En sintonía con ello la FAA, mediante un documento público (Objetivos y Políticas de la FAA - 2004), ha manifestado claramente otorgar una especial relevancia a la realización de ejercicios combinados, particularmente los relativos al control de los espacios aéreos fronterizos comunes con Brasil con el objeto de "desalentar el tránsito de aeronaves irregulares que realicen vuelos transnacionales".

¿Cómo evalúa el nivel alcanzado en medidas de confianza mutua entre las fuerzas aéreas regionales?

El nivel alcanzado, en cuanto a Medidas de Confianza Mutua (MMCCMM), resulta por demás satisfactorio particularmente con Chile y Brasil. En tal sentido se pueden resaltar, no solo el incremento de acciones de esta naturaleza en los últimos años (para el período 2005 el porcentaje de acciones de MMCCMM entre las FFAA de Argentina y las de Brasil y Chile, con relación al resto del continente fue del 56%) sino, además, el avance en cuanto a la calidad y profundidad de los intercambios que se realizan actualmente. En este aspecto cabe destacar el significativo interés que se ha puesto, también en los últimos tiempos, en la realización de operativos combinados entre los países de la región. En el documento de la FAA mencionado precedentemente se señala enfáticamente "mantener una estrecha relación con las Fuerzas Aéreas de países de interés, privilegiando el área del MERCOSUR y sus países asociados".

Teniendo en cuenta que actualmente países como Brasil, Colombia y Perú cuentan con una ley de derribo; ¿considera que Argentina debería adoptar también dicha mediada?

En primer lugar habría que señalar que una norma legal de ese tipo esta dirigida a autorizar el derribo de aeronaves presuntamente comprometidas en actividades ilegales. Naturalmente para derribar una aeronave "enemiga" en situaciones de "conflictos convencionales", no resulta necesario ninguna ley de este tipo. Un segundo aspecto sería plantearse si el grado de perturbación sobre el estado, que derive de los efectos de los vuelos ilegales, hace **imprescindible** adoptar este tipo de acciones teniendo en cuenta que un "derribo" equivale a la casi segura muerte de las personas que se encuentren a bordo de la aeronave. Un tercer punto estaría relacionado con la necesidad de establecer claras reglas en la cadena de responsabilidades y empeñamiento, particularmente para aquellos que se encuentren relacionados con la **decisión** de ordenar el derribo y quienes lo deben **ejecutar**. Otro tema seria la imprescindible necesidad de contar con un **eficiente sistema** que permita, a quién deba adoptar la decisión de ordenar un derribo, tener la certeza, o al menos casi, de que se va a operar sobre una aeronave al servicio de la delincuencia, habida cuenta de las consecuencias que producirá un derribo. En mi opinión creo que debería buscarse, antes de llegar una medida de esta naturaleza, una eficiente respuesta, para tratar de neutralizar este tipo de actividad mediante la acción **coordinada** y, sobretodo **oportuna**, de las fuerzas de seguridad (policías provinciales y fuerzas federales) y las distintas instancias judiciales ante la información que provee la FAA al detectar vuelos presuntamente ilegales.

¿Cuál es su opinión en relación con la compra por parte de Chile de aviones F-16, incita a una carrera armamentista subregional o es simplemente una política de modernización de las Fuerzas Armadas?

La "cuestión"si nos encontramos ante "una carrera armamentista o la natural renovación de material antiguo" ha sido planteada tanto por analistas como desde los gobiernos de algunos países de la región. Lo cierto es que resulta legítimo que aquellos gobiernos que consideran su equipamiento bélico obsoleto

lleven adelante la modernización o la renovación del mismo debido al alto costo que deriva de mantener en operaciones material de tales características. Este sería el caso de Chile según manifestaciones de autoridades de su gobierno. También en Brasil se está dando el mismo caso, al cual se pueden añadir las demandas de material aéreo, por ejemplo, para satisfacer las necesidades operativas del SIVAM. En ambos casos, también debe considerarse la imprescindible y firme decisión política de apoyar emprendimientos de tal naturaleza. Cabe plantearse entonces la pregunta; ¿se debe pensar en carrera armamentista porque hay países que obran en tal sentido, por razones como las expuestas, ante países que por motivos, también propios, le han otorgado a la renovación de su equipamiento militar una baja o segunda prioridad?. Obviamente, para muchos, el dilema seguirá latente en cuanto a los fines. Sin embargo, insisto en que lo que no resulta discutible es el derecho de cada nación a equiparse militarmente de acuerdo a sus posibilidades y demandas propias, siempre en el marco de la razonabilidad y los acuerdos internacionales a los cuales se haya sometido en esa materia.

¿Considerando la naturaleza de las amenazas no tradicionales, como vislumbra el escenario futuro de cooperación subregional en materia de defensa?

Teniendo en cuenta el carácter de fuerte transnacionalidad que tienen las "amenazas no tradicionales" y, en consecuencia, la capacidad de utilizar medios aéreos dotados de alta tecnología para violar las fronteras aéreas, en el caso particular de la Fuerza Aérea resulta sustancial lograr un grado de cooperación tal, con los países vecinos, que permita neutralizar, al menos, el movimiento aéreo ilegal. Por otro lado, en orden a la posibilidad de intervenir en la región, ya sea bilateral o multilateralmente, ante demandas de organismos internacionales como en el caso de Haití, creo que se impone una visión de cooperación cada vez mayor. En tal sentido ha resultado un paso importante la decisión de los gobiernos de Chile y Argentina de constituir un Estado Mayor Combinado para afrontar situaciones relacionadas con el ámbito de la defensa de ambas naciones, cuando las circunstancias así lo señalen. También, en ese orden, se puede inscribir el "Acuerdo Marco Sobre Cooperación en el Ámbito de la Defensa entre el Gobierno de la República de Argentina y el Gobierno de la República Federativa del Brasil" rubricado en Puerto Iguazú, por ambos mandatarios, el 30 de noviembre del 2005.

Brigadier General (r) Rubén Montenegro.

Presidente del Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos.

Buenos Aires, 17 de Mayo de 2006