

PRESENTE Y FUTURO DEL CONCEPTO LOGÍSTICO DE LA NRF

Ignacio Camón Alamán
Capitán de fragata

Antecedentes

La doctrina sobre logística multinacional fue creada en la década de los años noventa, cuando se desarrolló el concepto de Fuerzas Operativas Combinado-Conjuntas (CJTF) y desplegaron por vez primera fuerzas de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) fuera de su territorio. Hasta entonces, la logística OTAN había sido considerada siempre una responsabilidad nacional. El Centro Logístico Multinacional Conjunto (MJLC) se presentaba como un mecanismo de coordinación a nivel operacional, y se creaban también las Unidades Logísticas Integradas Multinacionales (MILU).

Los beneficios que se perseguían con la creación de una logística multinacional eran la reducción del coste total de la huella logística, la capacidad de las naciones para contribuir al sostenimiento de la operación de una manera proporcional, una mayor flexibilidad de la fuerza, la conservación de los escasos recursos y un mejor aprovechamiento de la experiencia y especialización de las naciones.

La creación en el año 2003 de la Fuerza de Respuesta OTAN (NRF) dejó patente que para apoyar este tipo de operaciones era necesario también disponer de un concepto logístico más expedicionario, desplegable y eficiente. Se introdujeron entonces dos cambios muy importantes: la logística pasaba a ser una responsabilidad colectiva entre las naciones OTAN y se creaba una «brigada logística» a nivel teatro, lo que se conoce actualmente como el Grupo de Apoyo Logístico Conjunto (JLSG). También se introdujo el concepto de Control Logístico (LOGCON), una relación de mando y control entre el comandante OTAN y la estructura logística a nivel teatro, incluidos los Elementos Nacionales de Apoyo (NSE). Asimismo, se reconocía la importancia del proceso de Recepción, Transición y Movimiento a Vanguardia (RSOM) en el despliegue y red despliegue de las fuerzas, y se asignaba al JLSG la responsabilidad del planeamiento y ejecución de este proceso.

El JLSG: concepto, evolución y situación actual

El funcionamiento del JLSG se fundamenta en los principios que rigen la logística multinacional, e incluye la creación de una estructura logística de mando y control y la autoridad para la redistribución de los medios logísticos dentro del Área de Operaciones Conjuntas (JOA).

El JLSG debe planear, sincronizar y llevar a cabo el apoyo logístico a nivel teatro para el sostenimiento de las unidades de la NRF en la ejecución de misiones expedicionarias. Actúa como el elemento esencial de la NRF en el ámbito logístico. No es una organización permanente dentro de la OTAN, sino que sus puestos son cubiertos de forma rotatoria por medio de contribuciones nacionales, en la misma secuencia que el resto de fuerzas de la NRF. Una vez desplegado en su totalidad, el JLSG puede alcanzar alrededor de 1.800 personas. Como se ha mencionado anteriormente, este Grupo es responsable del planeamiento y ejecución del proceso RSOM de las unidades de la NRF, del suministro y almacenamiento de material y equipos y del apoyo médico a nivel teatro. Otro de sus cometidos es mantener una estrecha cooperación con los NSE y con las organizaciones internacionales y no gubernamentales, algo que se considera crucial para el éxito de la operación.

El JLSG se compone de una serie de organizaciones subordinadas dentro del espectro de las funciones logísticas. Su centro de gravedad radica en su capacidad de alcanzar una logística multinacional e integrada, que esté basada en tres pilares: unidad de mando, interoperabilidad conjunta y soluciones logísticas multinacionales. Llegados a este punto, hay que decir que aunque desde el año 2005 han desplegado diversos componentes del JSLG en apoyo de operaciones y ejercicios de la NRF, hasta ahora no se ha alcanzado realmente una verdadera unidad de mando también en la estructura logística.

Hasta hace pocas fechas, el JLSG no había sido utilizado en la historia reciente de la logística operativa OTAN. En Afganistán, durante los últimos años, la Fuerza Internacional de Asistencia a la Seguridad para Afganistán (ISAF) ha logrado algunos éxitos puntuales en el campo de la logística multinacional. Las políticas nacionales han dificultado el apoyo mutuo y la cooperación, y la distribución de recursos a nivel teatro no ha cumplido los principios logísticos de la OTAN. A pesar de estas limitaciones se han hecho algunos progresos, como el establecimiento de bases de apoyo avanzado y la creación de células logísticas, a través de las cuales algunas naciones proporcionan determinadas clases de suministros. Por medio de iniciativas de financiación y del empleo de la Agencia de Mantenimiento y Abastecimiento OTAN (NAMSA), la OTAN ha sido capaz de mejorar la infraestructura logística y de establecer estaciones de suministro de combustible en varios puntos a lo largo del Área de Responsabilidad (AOR). Sin embargo, continúa existiendo una cierta resistencia asociada al viejo paradigma de que la logística en la OTAN continúa siendo una responsabilidad nacional.

En lo que respecta a ejercicios, todos los realizados por la NRF hasta la fecha –los de la serie *Steadfast*– han sido diseñados conforme a este nuevo concepto. El primero fue el *Steadfast Jaguar*, realizado en el año 2006 en aguas de Cabo Verde, que tuvo un éxito limitado en el área de la logística. La falta de control y el exceso de medios logísticos nacionales incrementaron innecesariamente la huella logística en casi el 50%.

Uno de los más ejercicios más importantes fue el SFJR 08 (*Steadfast Joiner 2008*), diseñado específicamente para evaluar las capacidades y alistamiento de la NRF 12. El SJFR 08 desplegó todos los componentes de la NRF, y entre ellos el JLSG. El escenario utilizado fue una operación de respuesta a crisis fuera del área de responsabilidad de la

OTAN. En este caso, la NRF no actuó como fuerza de entrada (*Entry Force*), su rol más habitual, sino como elemento habilitador de una FoF (*Follow-on Force*). Una vez completado el proceso RSOM y el apoyo logístico a la fuerza de entrada, el JLSG tuvo que hacerse cargo de las operaciones de sostenimiento de las FoF, tales como movimiento, gestión y protección de convoyes, coordinación logística y apoyo médico.

Los sucesivos ejercicios de NRF realizados hasta la fecha han continuado utilizando el concepto JLSG. Una prueba fehaciente de la importancia que tiene este nuevo concepto logístico OTAN es el hecho de que el Comité Militar ha decidido que, a partir de ahora, el JLSG formará parte de todas las operaciones OTAN, y por tanto su participación no se limitará a operaciones de la NRF. De forma rotatoria, siempre habrá un JLSG en *stand-by* para la NRF o para cualquier otra misión de la OTAN.

La culminación, hasta el momento, de este nuevo concepto logístico ha sido la activación, por primera vez, del JLSG en una misión OTAN. El 30 de enero de 2010 se declaró oficialmente la plena operatividad del nuevo JLSG de la Fuerza Especial para Kosovo (KFOR), localizado en Pristina. Con ello se completó un hito muy importante en el proceso de adaptación de la estructura de la KFOR para hacerla más manejable y flexible. El JLSG realizará tareas relacionadas con el movimiento de tropas dentro y fuera de Kosovo. Además, estará a cargo de unidades de transporte, apoyo médico y del proceso RSOM, con la capacidad de apoyar todos los despliegues y redespliegues, y suministrará el combustible de la fuerza a través de la NAMSA. Se puede decir que desde el pasado mes de enero el apoyo logístico de la KFOR está en manos del JLSG.

El apoyo mutuo y la cooperación permitirán a las naciones reducir la huella logística sin limitar la eficiencia y eficacia del apoyo logístico. El resultado final será que las naciones que participan en la KFOR lograrán reducir el coste total de la operación, algo que será muy bien recibido en estos tiempos de crisis económica.

El futuro del concepto logístico de la NRF

Lo expuesto pone de manifiesto que la NRF continuará siendo la principal fuerza militar de la Alianza para operaciones expedicionarias. Sin embargo, su éxito dependerá en gran medida del funcionamiento de la logística, como no podía ser de otra manera. Y para lograrlo, la OTAN continúa inmersa en un proceso de «transformación logística» que engloba principios, doctrina y estructura. La clave está en lograr que los mandos de teatro tengan autoridad para sincronizar y redistribuir los medios logísticos y también para establecer estructuras multinacionales en la JOA.

Dada la naturaleza de fuerza multinacional de la NRF, la OTAN debería adoptar e implantar plenamente el principio logístico de autoridad del mando para asegurar que éste tienen la flexibilidad de asignar, comprometer y en su caso reponer los recursos logísticos en el teatro de operaciones, en el marco de las opciones multinacionales acordadas. En este sentido, y para que las operaciones NRF sean verdaderamente efectivas, la OTAN debería plantearse la creación de un mando logístico –no una agencia, grupo o centro logístico–, que actuara como un mando único para la ejecución y sincronización de la logística a nivel teatro y estratégico dentro de la OTAN.

Actualmente no existe ninguna organización logística permanente de este tipo en la Alianza. Un nuevo mando logístico no sólo serviría como Cuartel Logístico Conjunto Permanente de la OTAN; también podría conducir más de una operación simultáneamente y actuar además como centro de mando en apoyo de operaciones NRF, dentro de un JOA. Este mando logístico OTAN cumpliría el principio de unidad de mando en el planeamiento, sincronización y ejecución del apoyo logístico en operaciones artículo 5 y no artículo 5.

Esta nueva organización facilitaría además el desarrollo de soluciones logísticas multinacionales a largo plazo, un objetivo que aún no ha sido totalmente alcanzado, en parte debido al diseño rotatorio del vigente JLSG y también al escaso éxito de los MJLC, actualmente a nivel de mando conjunto de fuerzas OTAN. Los roles y responsabilidades de este Cuartel General irían dirigidas a asegurar un apoyo sincronizado a las fuerzas OTAN desde las agencias y organismos nacionales, apoyo a la nación anfitriona y la NAMSA. Una organización de este tipo asumiría la responsabilidad de desarrollar e implantar las diferentes modalidades de la logística multinacional y constituiría la piedra angular de la reforma logística de la OTAN.

Conclusiones

Aunque la OTAN continúa siendo principalmente una organización de defensa mutua, debe ser capaz de ejecutar operaciones de respuesta a crisis con la NRF, bien como unidad expedicionaria independiente o como fuerza de entrada inicial de respuesta gradual. Y la logística de la NRF es absolutamente esencial para el éxito de las misiones de la OTAN.

Durante los próximos años, la OTAN debe reformar su concepto logístico de forma global. La reforma de la logística debe incluir una estructura de mando y control y la revisión de la doctrina. Durante los últimos cinco años la OTAN ha hecho muy pocos progresos en el aspecto logístico sobre el terreno. Estos cambios son esenciales para construir la fuerza de respuesta que requiere el actual escenario estratégico, esto es una fuerza conjunta, expedicionaria y de despliegue rápido y flexible. La OTAN no puede ni debe seguir manteniendo una doctrina y organización logísticas basadas en largas colas logísticas con múltiples redundancias.

Bibliografía

Allied Joint Doctrine for Logistics AJP 4 (A) and (B) Ratification draft.

Allied Land Component Command, Madrid, en <http://www.nato.int/cc-land-madrid/news/jlsg.htm>.

MC 0526 Logistics Support Concept for NATO Response Force Operations, 15 junio de 2005.

MC 0477 Military Concept for NRF, 18 junio de 2003.

MC 0319/2 NATO Principles and Policies for Logistics, 28 mayo de 2004.

MCM-0001-2008 Military Concept for NATO, s Deployable Joint Staff Elements, 14 de marzo de 2008.

Northern Star Magazine JFC Brunssum april 2009, en <http://www.jfcbs.nato.int/HTM/NS/NS2009.HTM>.

NATO logistics reform: central to NATO Response Force (NRF) success. Col. Edward M. Daly, US Army, 15 de marzo de 2008, en <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf&AD=ADA480122>

North Atlantic Treaty Organization, en <http://www.nato.int/kfor/docu/pr/2010/02/p100201a.htm>

Wanted: a NATO Logistics headquarters, M. Gen. William N. Farnen, 1998, en http://www.dtic.mil/doctrine/jel/jfq_pubs/1318.pdf