

LOGÍSTICA MULTINACIONAL

Roberto Soria Martínez

*Comandante del Ejército de Tierra
Concurrente del XXX Curso de EMACON.*

Introducción

Durante los últimos años los componentes de las Fuerzas Armadas estamos asistiendo a cambios radicales en nuestros respectivos Ejércitos, primero fue nuestra integración en la Alianza Atlántica, este cambio afectó sobre todo en la llegada de nuevas ideas y supuso en el terreno personal la necesidad de estudiar nuevos reglamentos y aprender a utilizar unos procedimientos a los que no estábamos acostumbrados, en pleno proceso de cambio mental, la caída del muro de Berlín y el nuevo orden mundial, con una Europa sin la gran amenaza que representaba el extinto Pacto de Varsovia a la puerta de sus fronteras, obligó a plantear una revolución de ideas dentro de la OTAN. La amenaza para la seguridad de sus Estados miembros ya no estaba claramente identificada con la URSS y sus aliados del Pacto. La ausencia de un poderoso enemigo, temible pero bien conocido, y contra el que todos los planes y respuestas estaban perfectamente estudiadas, vacío de contenido la mayor parte de los planes de operaciones previstos ante posibles invasiones, e igualmente dejó obsoletas gran parte de las publicaciones militares aliadas.

Las relaciones internacionales han sufrido el cambio más radical desde que finalizó la Segunda Guerra Mundial. En todo el mundo pero especialmente en Europa, los riesgos de padecer una guerra dentro del área de aplicación de la Organización de Tratado del Atlántico Norte (OTAN) se han reducido sustancialmente, provocando una sensación de mayor seguridad en todos estos países. Este nuevo sentimiento de seguridad ha llevado a los pueblos de Europa a demandar de sus gobiernos una reducción en sus esfuerzos militares, que consideran desproporcionados ante la ausencia de amenazas.

Es en este escenario geopolítico, donde se empiezan a escuchar voces que predicán un concepto de apoyo logístico multinacional, en unos foros en los que la logística fue considerada siempre una responsabilidad exclusivamente nacional. Con este trabajo intentaremos averiguar la razón de este súbito interés por la logística multinacional, poniendo especial interés a lo sucedido dentro de la OTAN, y si este concepto de apoyo responde a una necesidad operativa real o es simplemente una moda. Iniciaremos el trabajo con un ejemplo histórico que tiene por objeto demostrar la íntima relación entre la logística y la táctica y de las dos con el ambiente físico y político de cada época histórica. Estudiaremos como se ha interpretado el concepto multinacional en diversas organizaciones internacionales, Organización de Naciones Unidas (ONU), OTAN, Unión Europea Occidental (UEO), etc., para comprender mejor su significado y alcance. Finalmente, analizaremos como puede afectar al Ejército de Tierra estos cambios, y como este último se está preparando para

adaptarse a esta nueva corriente de pensamiento militar, y a los cambios en los procedimientos que en un futuro próximo se pueden implantar.

Génesis histórica

Para entender lo que en este trabajo se quiere expresar, «la necesidad de adaptar nuestra forma de hacer la guerra en sus vertientes táctica y logística, a las condiciones que cada momento histórico demande». Nada mejor que iniciarlo dando un breve repaso a lo que la logística ha representado en los diferentes periodos históricos. Muchas veces se asocia la logística como ciencia, a una época cercana en el tiempo, y si alguien nos pidiera un ejemplo de logística conjunta, seguramente lo primero que se nos vendría a la mente serían las operaciones de desembarco de la Segunda Guerra Mundial, por esto considero interesante estudiar desde el punto de vista histórico lo íntimamente relacionada que está y ha estado a través de los años, la logística con lo que hoy llamaríamos arte operacional, y como 500 años a. de C. una campaña militar, se diseñó a la luz de las exigencias que la logística imponía a la táctica, utilizando medios terrestres y navales de forma armónica y coordinada, dando lugar a lo que para mí es la primera operación conjunta de la Historia.

Antecedentes remotos

Las guerras médicas tuvieron lugar en el siglo V a. de C., y en ellas se puede encontrar uno de los primeros ejemplos de organización logística avanzada, que además requirió de una operación conjunta para su realización. Para comprender mejor los hechos, debemos conocer los antecedentes, así pues, empezaremos por el principio, la primera guerra médica.

La primera guerra médica tuvo lugar en el año 490 a. de C., fue a los ojos de Darío, una pequeña expedición que pretendía enseñar a Atenas a meterse en sus asuntos, y a abstenerse de fomentar revueltas entre los griegos del Asia Menor, para ello diseñó una operación en la que en lugar de avanzar directamente sobre Atenas, decidió desembarcar en Maratón, situada a 42 kilómetros al noroeste de aquella ciudad. En un espacio reducido y con pocas posibilidades de maniobrar para la caballería persa, la superioridad táctica y el mejor armamento de los griegos, en especial sus armaduras y sus lanzas más largas, constituyeron una ventaja decisiva sobre los persas, y la causa de su victoria. Con energía admirable los griegos contramarcharon sobre Atenas, y los persas viendo que el asedio de la ciudad era inevitable decidieron renunciar a la expedición que les habría supuesto un alto precio, y para la que no estaban preparados.

Según cuenta Herodoto, vivía por aquel entonces en Atenas un ciudadano ilustre llamado Temístocles, que dotado de una clarividencia superior a sus contemporáneos, comprendió que Maratón no significaba otra cosa que el principio de la guerra contra Persia, y no su fin como muchos otros suponían. Convenció a sus compatriotas de que, a menos que Atenas dispusiera de una flota lo suficientemente poderosa para ejercer su dominio sobre el mar Egeo, su suerte estaba echada.

La suerte se alió con los griegos y antes de que Darío pudiera reanudar la campaña contra ellos, tuvo que acudir a Egipto a reprimir una revuelta, muriendo antes de terminar de sofocarla. Su sucesor Jerges, no sólo no tuvo que terminar de restablecer la situación, sino

que perdió un valioso tiempo en afirmarse en el trono, que era también codiciado por otros nobles persas. Estos retrasos, unidos al descubrimiento de unas minas de plata en Maroncia, permitieron a los griegos disponer del tiempo y el dinero necesarios para alistar 100 triremes nuevas a su ya poderosa flota.

Restablecido el orden en Egipto en el año 484 a. de C., Jerges inició los preparativos para la invasión de Grecia, los cuatro años que empleó en ello demuestran que la expedición tenía un carácter formidable. Este fabuloso Ejército podía estar constituido por unos 150.000 a 180.000 hombres, cifra tan elevada que no era posible fuera transportada por mar, hubo pues que elegir una ruta terrestre. Se construyeron dos puentes de barcas en el estrecho del Esponto, a base de unir con seis largos cables 314 trirremes y galeras en el puente del Oeste y 360 en el puente del Este. Se tendió otro puente sobre el río Estrimón y se establecieron depósitos a lo largo de la carretera por la que iba a transitar el Ejército.

En la primavera del año 480 a. de C., Jerges con una flota de 1.207 buques de guerra y 3.000 transportes, inició la campaña. El Ejército de Tierra era demasiado grande para trasladarse por mar, y demasiado grande para suministrarse a sí mismo, por lo que hubo de utilizar la flota a tal propósito. Así las cosas el Ejército estaba atado a la costa, y la flota al Ejército, ambos atados de pies y manos. Los griegos estaban seguros de la línea por donde esperar el ataque enemigo, y a los persas les resultaba imposible apartarse de ella. En estas limitaciones del atacante y en la adecuada estrategia del defensor podemos encontrar las causas de la primera victoria histórica de un defensor sobre un atacante mucho más numeroso.

Siendo el Peloponeso la ciudadela de independencia griega, era preciso sostenerse en el istmo de Corinto a toda costa, pero si se concentraba la defensa en este punto, se tendría que abandonar al enemigo toda la Grecia Septentrional y Central. Se decidió contener al enemigo lo más al Norte posible, y para compensar la inferioridad numérica de sus fuerzas tanto en tierra como en el mar, sólo cabría la esperanza de lograrlo si el ejército se mantenía en los desfiladeros y la flota en los pasos marítimos de poca amplitud.

Temístocles jefe de la flota griega, mediante un engaño (envió un falso espía a los persas) hizo creer a Jerges que los griegos estaban desmoralizados y propicios a la rendición. Éste pensando que podía rodear a la flota griega, que a la sazón se encontraba bloqueando el estrecho de Salamina, mandó 200 naves egipcias a cerrar la salida del estrecho por el Sur, y lanzó el grueso de sus naves contra la flota griega, que no presentó batalla y se replegó hacia el interior del estrecho, las naves persas comenzaron a remar más deprisa y el resultado fue una masa congestionada, expuesta e indefensa ante el contragolpe lanzado por las galeras griegas desde todos los flancos. Fue el punto culminante de la guerra y el fin de la hegemonía naval persa en el mar Egeo. Privados de su fuente de suministros, el Ejército persa dejó de avanzar, y Jerges ante la amenaza de que la flota griega destruyera los puentes sobre el Bósforo, cortando completamente su línea de suministros, mando a su flota a defenderlos, para posteriormente iniciar el repliegue de su ejército hacia la península del Asia Menor.

En resumen, podemos concluir como la logística necesaria para mover un Ejército tan poderoso, necesitó de una larga y minuciosa preparación, y como el dominio de las líneas

de comunicaciones, con la posibilidad de cortar la corriente de abastecimientos del invasor, resultó crucial para el éxito de un pequeño ejército defensor ante un enemigo mucho más poderoso.

Antecedentes próximos

En toda la Historia se pueden encontrar muchos ejemplos de operaciones conjuntas y combinadas, pero no es tan fácil encontrarlos de operaciones donde los aliados llegasen a algo más que reunirse durante un cierto periodo de tiempo, nunca demasiado prolongado, y presentar batalla al enemigo común, para inmediatamente después volver a disgregarse.

No es hasta después de la Segunda Guerra Mundial, y ante el enorme peligro que las ansias expansionistas de los comunistas soviéticos, representaban para el mundo occidental, que la Alianza Atlántica se ve en la obligación de preparar planes de operaciones capaces de responder a tan impresionante amenaza. Es quizás la primera aparición en la Historia, de planes conjunto-combinados con vocación de permanencia en el tiempo y diseñados para hacer frente a largas campañas. Como es una constante histórica los grandes avances que suponen una revolución, sólo aparecen cuando los pueblos se ven en la necesidad de afrontar grandes retos.

A pesar de la magnitud del reto, no apareció la necesidad de crear una organización logística multinacional. Bajo el principio estratégico de «defensa adelantada», y en la idea de no ceder ni un metro ante el posible ataque acorazado de las tropas del Pacto de Varsovia, los países decidieron desplegar sus tropas desde tiempo de paz y de forma permanente, enfrente de las mejores unidades enemigas, en la zona más sensible la gran llanura centroeuropea en Alemania.

El número de unidades que se llegó a desplegar fue de cuatro cuerpos de ejército de carácter nacional, desplegados sucesivamente desde el Báltico hasta las estribaciones de los Alpes, de forma que cada uno de ellos tenía asignada una franja que desde la frontera con los países del Pacto de Varsovia llegaba hasta su zona de retaguardia situada en sus propios países o en puertos del Atlántico en Bélgica, Holanda y Francia. La idea desde el punto de vista logístico, consistía en dar a cada país la responsabilidad de una zona de terreno tal, que le permitiera desarrollar su maniobra logística de manera independiente de los demás. Para mejorar la capacidad de respuesta logística se recurrió asimismo, a la acumulación a vanguardia de gran cantidad de materiales y recursos, y a la mejora, con fondos comunes, de todas las infraestructuras necesarias para un rápido refuerzo de las unidades, y para mejorar la fluidez de la corriente logística, entre otras obras se construyó una enorme red militar de oleoductos.

Como se puede apreciar un gran esfuerzo militar, plasmado en una estrecha cooperación e integración de varios países en una alianza, no hizo necesario recurrir al uso de una logística multinacional. La pregunta podría ser: ¿Si en una situación tan peligrosa, en la que se realizó el mayor esfuerzo bélico de paz de la Historia, no hizo falta recurrir a la logística multinacional, porque en estos momentos en los que las amenazas parecen no existir está de moda este concepto? Ésta es la pregunta que intentaré contestar en el resto de este trabajo.

La logística multinacional ¿necesidad o moda?

La misión genérica de los Ejércitos de la OTAN es disuadir a los enemigos de sus países de iniciar una guerra contra los mismos, y si esto falla luchar y ganar en términos favorables para su nación, esta misión permanece inalterada en nuestros días, pero la situación geopolítica ha cambiado radicalmente, la desaparición de la antigua Unión Soviética comunista y la situación de un nuevo mundo emergente ha dado por resultado una evolución desde unos ejércitos de despliegue avanzado, listos para afrontar la lucha cerca de las fronteras con el extinto Pacto de Varsovia, a unos ejércitos mucho más reducidos, con su despliegue centrado en su territorio nacional, pero con una mayor capacidad de proyectar su capacidad de combate a otras partes del mundo.

La potencia de combate de un ejército, no se basará como hasta ahora en el número de unidades y la capacidad de fuego de éstas, sino más bien en su capacidad para movilizar, desplegar, sostener y en su momento replegar una fuerza en respuesta a una crisis cuando sea necesario o conveniente a los intereses de su país. Los países occidentales han dejado de tener un formidable enemigo, pero la seguridad de sus pueblos puede estar amenazada por otros riesgos emergentes muy difíciles de prever, ante esta situación sus Ejércitos se están reduciendo, pero por el contrario se están haciendo más profesionales y se les está dotando de una mayor movilidad estratégica. Amenazas multipolares, riesgos compartidos por todos los aliados, unido a la demanda de la sociedad civil de mantener ejércitos mucho más reducidos, han llevado a los analistas militares de todos los países de la OTAN, a la conclusión de que una futura intervención en defensa de la seguridad común sólo se podrá afrontar mediante una intervención combinada de varios países aliados, tan pronto como sea posible para así evitar que el conflicto se extienda, y desde luego antes de que se acerque a sus fronteras.

En este escenario de actuación de fuerzas, lejos del territorio nacional y con empleo de una fuerza multinacional, similar para las diferentes alianzas a las que pertenecemos, las capacidades de apoyar logísticamente las operaciones, adquiere si cabe mayor importancia de la que tenía hasta ahora, al tener que solucionar el doble problema de realizar un apoyo lejos de las bases logísticas nacionales, y coordinar éste con el de los demás países de la coalición.

Modelos de logística multinacional

Pasamos a estudiar, los diferentes conceptos de apoyo logístico multinacional, con la intención de extraer lo que tienen en común estos conceptos, y por tanto poder deducir aquellos principios o elementos clave en los que todas las organizaciones multinacionales parecen estar de acuerdo, y aquellos en los que el consenso no se da, estos últimos nos servirán para deducir donde puede que en el futuro salgan los elementos de fricción entre los países, o entre éstos y las organizaciones militares internacionales.

La ONU

Es sin lugar a dudas la primera organización que sintió la necesidad de afrontar el desarrollo de un concepto de apoyo logístico supranacional, dado el carácter mundial de sus

actuaciones y el gran interés de esta Organización en lograr la más amplia participación de países diferentes en sus misiones de todo tipo, incluidas las de carácter militar, a fin de dar un mensaje de unión y compromiso por parte de todos los Estados en la resolución de las crisis y guerras a las que esta Organización se viene enfrentando a lo largo de los años.

La forma de prestar apoyo logístico a los países que participan en operaciones auspiciadas por Naciones Unidas, varía desde la completa responsabilidad nacional, a la responsabilidad de Naciones Unidas, que llega a ser total en el caso de misiones compuestas exclusivamente por observadores militares.

ORGANIZACIÓN LOGÍSTICA ONU EN MISIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ

La ONU organiza los siguientes niveles:

- Cuartel General de Naciones Unidas en Nueva York.
- Cuartel General de la fuerza/observadores.
- Plana Mayor de la fuerza en su caso.

En el primer nivel se encuentra la División de Operaciones de Campaña (FOD) con las misiones de elaborar los distintos planes de apoyo logístico y decidir el nivel de apoyos que necesita la Fuerza de Mantenimiento de la Paz (FMP) o el núcleo de Observadores Militares (UNMO).

En el segundo nivel existen dos componentes logísticos, uno civil que desempeña el cargo de Jefe Administrativo de la Misión (CAO), y otro militar que depende orgánicamente del Jefe de la Misión (HOM) y funcionalmente de la anteriormente citada FOD, entre sus cometidos se encuentran el gestionar los asuntos administrativos y financieros de la fuerza/observadores, y las relaciones con el país anfitrión en todo lo concerniente a explotación local de recursos, contratos de personal nativo, empleo de telecomunicaciones e infraestructura.

APOYO LOGÍSTICO A UNA FMP

En este caso el apoyo logístico a la fuerza, se suele compartir entre las naciones que participan con fuerzas y la propia ONU, todo se negocia antes del envío de la fuerza, y se recoge en un documento llamado Carta de Apoyo (LOA). Los abastecimientos se clasifican según su origen en:

- UNO, pertenecientes a Naciones Unidas.
- COE, pertenecientes al contingente.

Los contingentes nacionales deben llegar a la Zona de Operaciones (ZO), con el personal, material y equipo previamente acordado, y deben estar preparados para ser autosuficientes por un periodo de tiempo determinado, normalmente será de unos 60 días, hasta que la ONU alcance un mínimo de eficacia. Posteriormente, como norma general, los países que aportan contingente deberán ser compensados por el deterioro y consumo del equipo y material empleado, de acuerdo con las fórmulas pactadas entre los gobiernos y el secretario general de las Naciones Unidas.

Como norma general los abastecimientos suministrados por Naciones Unidas, serán de las clases primeras subsistencias, clase tercera carburantes, clase cuarta material de fortifica-

ción y clase sexta cooperativa, siendo el resto de las clases por cuenta de los países participantes.

CONCEPTO DE APOYO LOGÍSTICO A UNA OPERACIÓN DE PAZ

Las operaciones logísticas combinarán normalmente el uso de sistemas aportados por los países contribuyentes, y por Naciones Unidas. El concepto logístico se basa en establecer al menos una base logística que sirva para mantener una adecuada corriente de suministros a las distintas unidades, en sus respectivas áreas de responsabilidad. Esta base logística deberá contar con la infraestructura necesaria, estar situada cercana a las líneas de comunicaciones.

Siempre que sea posible se organizará un Grupo de Apoyo Logístico a la Fuerza (FLSG), Naciones Unidas preconiza que al menos dos o tres países participen en este grupo, con objeto de realizar el apoyo que sea responsabilidad de la ONU, según lo acordado en la LOA. Al mismo tiempo los contingentes nacionales constituirán, a efectos de realizar el apoyo del que son responsables, las unidades logísticas nacionales que precisen agrupándolas en Elementos de Apoyo Nacional (NSE), éstos desplegaran en lugares adecuados próximos a los puertos/aeropuertos de desembarque, o en la propia base logística de la ONU, a fin de conseguir un mejor aprovechamiento de recursos y líneas de comunicación.

La responsabilidad general de la coordinación del apoyo logístico corresponde al componente logístico del cuartel general de la operación, que dispondrá para ello del FLSG, de la base logística y de los elementos de control de movimientos y líneas de comunicación que sean precisos.

ASPECTOS ECONÓMICOS DE UNA OPERACIÓN DE PAZ BAJO MANDO ONU

Es interesante conocer estos aspectos económicos, pues a diferencia de la OTAN donde cada país es responsable del FLSG y por tanto sufraga todos los gastos de la operación, en operaciones de Naciones Unidas, el criterio es el contrario, siendo responsabilidad de esta Organización sufragar los gastos generales de todas las tropas desplegadas.

Las naciones pueden esperar de la organización logística de Naciones Unidas, el suministro o pago para todas sus fuerzas de:

- Raciones para alimentación.
- Gastos de alojamiento.
- Artículos de consumo según acuerdos previos.
- Piezas de repuesto, gastos de mantenimiento y combustibles.
- Municiones consumidas con objeto de la operación.
- Gastos de transporte.

Las naciones que proporcionen equipos y recursos de todo tipo a la operación, serán reembolsados por la depreciación de este material, con un 10% de su valor por cada año transcurrido, desde su llegada al área de operaciones. Para lograr el reembolso es necesario seguir un proceso administrativo que incluye dos inspecciones, la *In Survey* a la llegada de la fuerza, y la *Out Survey* realizada justo antes de la partida. Estas inspecciones son llevadas a cabo por expertos de Naciones Unidas, que asesoran sobre el valor de los equipos.

En el caso de que un artículo declarado esencial para el cumplimiento de la misión, no esté disponible a través de la cadena logística de Naciones Unidas, pero sí lo esté en la cadena del país participante en la operación, se puede realizar el apoyo desde fuentes nacionales con derecho a reembolso por parte de la ONU, pero previamente se debe solicitar una LOA, especie de contrato por el que se hace firme el compromiso de reembolsar el gasto.

En resumen y desde un punto de vista nacional, debemos estar atentos a controlar esta vertiente económica dentro de una operación de paz auspiciada por la ONU, pues, puede representar para nuestro país un gran ahorro, si se saben utilizar todas los procedimientos establecidos, ya que permiten el reembolso de muchos de los gastos efectuados.

La OTAN

En la cumbre de jefes de Estado y de Gobierno que tuvo lugar en Roma en noviembre del año 1992, se definió un nuevo concepto estratégico basado en tres pilares, el diálogo, la cooperación y el mantenimiento de la capacidad de defensa colectiva. Este cambio en el concepto estratégico se materializó en una serie de documentos oficiales de la OTAN, que dentro del campo logístico fueron, la decisión del Comité Militar de la Alianza, *MC 319, Principios y política logística OTAN* editado en 1992, le siguieron *El ALP-9, Doctrina logística de las Fuerzas Terrestres* y el *ALP-12, Guía para la planificación y preparación de acuerdos/disposiciones de apoyo de doctrina anfitriona*, estando en fase de revisión el *AJP-4, Doctrina logística conjunta aliada*.

Todo este enorme esfuerzo en el campo doctrinal, es debido a la necesidad de efectuar cambios radicales al concepto logístico que durante la guerra fría sirvió de forma adecuada a los planes operativos de la Alianza. Todos los países aliados incluidos Estados Unidos, consideran imposible realizar una operación multinacional, que requiera la proyección de fuerzas sin recurrir a una logística multinacional, el viejo concepto de que la logística es una responsabilidad exclusivamente nacional, ya no se puede mantener, y así en su *FM100-16, Logística operativa del Ejército*, pp. 1-11 dice:

«El Ejército no puede quedar tranquilo con la noción de que la logística es una responsabilidad nacional. Aunque es un principio aceptado, el Ejército se esfuerza para crear un flujo de esfuerzos multinacionales hacia la potencia de combate centrada».

NUEVOS CONCEPTOS LOGÍSTICOS DEL ALP-9

Este documento tiene por objeto proporcionar una doctrina común a las fuerzas de la OTAN, con la finalidad de servir como manual para jefes nacionales y OTAN, y optimizar el empleo de los recursos logísticos, es complementario del *ATP-35 (B), Doctrina táctica de las Fuerzas Terrestres*.

En la primera página aparecen el nuevo reparto de las responsabilidades en el apoyo logístico:

«Las autoridades y las naciones de la OTAN tienen una responsabilidad colectiva en el apoyo logístico a las operaciones multinacionales de la OTAN, las naciones deben asegurar de forma individual o mediante planes de cooperación, la provisión de medios logísticos para apoyar sus fuerzas asignadas a la OTAN en tiempo de paz, crisis y guerra, incluyendo la provisión adecuada de movilidad estratégica, transporte

y desplazamiento de fuerzas. Los jefes de la OTAN deben tener la autoridad apropiada para controlar ciertos medios de la logística.»

En la definición de los nuevos principios logísticos de la OTAN, son especialmente importantes, por las atribuciones que se otorgan a las autoridades OTAN, los de:

- «Visibilidad: la información concerniente a los recursos logísticos de que disponen las naciones, es esencial para la gestión y coordinación eficaces del apoyo a las fuerzas de la OTAN».
- «Autoridad: se debe dar la autoridad suficiente al jefe de la OTAN sobre los recursos logísticos necesarios en el nivel apropiado, para que pueda emplear y mantener sus fuerzas de la manera más eficaz».

Sentados estos principios el documento nos descubre nuevas ideas que serán de necesario cumplimiento en el futuro cercano, tales como la necesaria normalización, concepto antiguo dentro de la Alianza, pero que se considera imprescindible para que ésta pueda desarrollar su capacidad militar colectiva. No es un fin en sí misma pero de ella dependerá el que en el futuro se puedan aplicar los principios que nos permitan hablar de una auténtica logística multinacional.

En el capítulo 2, encontramos otros conceptos que se presentaban como necesarios para establecer la planificación logística multinacional, los de mayor importancia por su novedad y transcendencia son:

- Apoyo de nación anfitriona. El país receptor de la fuerza, se encarga de proporcionar ciertos servicios y recursos a las tropas aliadas que se establecen en el mismo, o que se encuentran en tránsito.
- País líder. Una nación acepta la responsabilidad de procurar y proporcionar un amplio espectro de apoyo logístico para toda la fuerza o una parte de ella.
- Especialización de cometidos. Ocurre cuando una nación acepta la responsabilidad de procurar y proporcionar un elemento particular de apoyo logístico para toda la fuerza o una parte de ella.
- Redistribución de recursos. Es la capacidad concedida a un jefe OTAN, para redistribuir los recursos específicos que las naciones pusieron a disposición de sus propias fuerzas, entre otras de distinta nacionalidad, para superar deficiencias no previstas en aquellos recursos considerados esenciales para el cumplimiento de la misión.
- Empleo de recursos civiles. Se debe conseguir un equilibrio óptimo entre el empleo de los recursos civiles y militares. Los recursos civiles deberían explotarse siempre que sea posible, seguro, oportuno y de coste eficaz.

Estos conceptos resultaban novedosos en el año 1994, fecha de publicación del *ALP-9*, pero que a la vista de los resultados obtenidos durante la actuación de la Alianza en Bosnia-Herzegovina, inicialmente con la Fuerza de Implementación de la Paz (IFOR), y actualmente de la Fuerza de Estabilización de la Paz (SFOR), donde han sido aplicados profusamente, con unos excelentes resultados, ya que, además de haberse demostrado eficaces, han supuesto un gran ahorro económico a los países participantes.

Para afrontar los futuros desafíos logísticos el jefe OTAN, podrá establecer a diversos niveles de mando, Centros Logísticos Combinados (CLC), con capacidad de establecer la necesaria coordinación entre las autoridades logísticas nacionales y las de la OTAN. Su

función es tomar decisiones logísticas rápidamente, elaborar planes de apoyo logístico combinados, y dirigir las operaciones logísticas.

Todo este esfuerzo doctrinal, con la aparición de los conceptos logísticos más novedosos en muchos años de existencia de la Alianza, el que se venía realizando desde siempre en la normalización de los materiales, de poco serviría si a los futuros mandos aliados, no se les proporcionara de una herramienta de mando y control logístico capaz de permitirles tener un conocimiento exacto de la situación logística de las fuerzas puestas bajo su mando. Este sistema deberá ser interoperable con el de las naciones, en cuanto al sistema de comunicaciones y al de tratamiento automático de la información.

El esfuerzo de la OTAN por dotarse con un sistema de mando y control logístico está en pleno desarrollo. El LOGBASE, que forma parte del sistema general de mando y control de la OTAN, ACCIS (*Allied Command and Control Information System*), es una base de datos en pleno proceso de desarrollo con la finalidad de compilar datos sobre, equipos, fuerzas, geografía, infraestructuras, recursos, sanidad, movimientos, abastecimientos y objetivos. Proporcionará al jefe OTAN información en tiempo real sobre capacidades y cualidades disponibles para misiones tipo artículo 5, o «no artículo 5», hasta el momento tiene desarrollados los siguientes subsistemas:

- ADAMS (*Allied Deployment and Movement System*). Es un sistema que permite planear automáticamente los planes de despliegue, desde los países hasta el Teatro de Operaciones (TO), y dentro de éste desde los puntos de desembarque hasta las zonas de despliegue de la fuerza.
- ACROSS (*The Allied Commander in Europe Resources Optimisation Software System*). En apoyo a los planes de almacenamiento de recursos de guerra de las naciones, relacionando las amenazas con los niveles deseables a mantener en ciertos recursos, especialmente de municiones.
- LOGREP (*The Logistic Reporting System*). Proporciona la herramienta necesaria para el procesamiento automático de la información, es decir, es el soporte físico para que se puedan ejecutar el ADAMS y el ACROSS. En operaciones será el medio para proporcionar al jefe OTAN información logística oportuna, y enfocada a la misión, de todas las áreas funcionales logísticas.

NUEVOS CONCEPTOS LOGÍSTICOS DEL MC 319/1 Y AJP-4

El MC 319/1 es la decisión del Comité Militar de la OTAN, en el que se establecen los principios y normas logísticas a aplicar por la Alianza, fue promulgado el 15 de julio de 1997. El AJP-4 es el documento en el que se recoge la *Doctrina logística conjunta aliada*, y tiene como objetivo establecer los principios y normativa de apoyo logístico para el nivel operacional, con la finalidad de fomentar un mejor entendimiento y cooperación entre las autoridades militares de la OTAN, las agencias de la misma, y las naciones. En la actualidad se esta procediendo a su revisión y los comentarios aquí recogidos, están relacionados con el último borrador recibido en nuestro país, de fecha octubre 1997. Ambos documentos son de rango superior al ya comentado en el punto anterior de este trabajo, ALP-9, pero se presentan en segundo lugar debido a que al ser su publicación tan reciente, recogen innovadores aspectos no contemplados hasta este momento y que marcaran el futuro de la logística multinacional en el seno de la Alianza Atlántica en el futuro.

Respecto a las responsabilidades que en el aspecto logístico se quiere conceder al jefe OTAN, cabe destacar que en ambos documentos se continúa la política de conceder más responsabilidades a este jefe, y se precisan los campos en los que éste deberá llevar la iniciativa en detrimento de las naciones, que continuarán siendo responsables últimos del apoyo logístico de aquellas fuerzas asignadas a un mando OTAN.

En el *MC 319/1* se establecen las nuevas responsabilidades que corresponderán al jefe OTAN.

Establecerá las necesidades logísticas, y coordinará el planeamiento logístico y el sostenimiento dentro de su área de responsabilidad.

Podrá asumir diversos cometidos de tipo logístico a nivel TO cuando así le sea exigido, entre éstos podrá ser responsable de:

- Seguridad de área de retaguardia.
- Manejo de los puntos de entrada y líneas de comunicaciones.
- Obras en beneficio del nivel TO.
- Coordinación del uso de las propiedades inmobiliarias.

A ciertos niveles previamente acordados con las naciones, tendrá autoridad para redistribuir recursos logísticos, específicamente designados por las naciones para este fin, entre las fuerzas bajo su mando. Esta redistribución no deberá nunca poner en peligro la supervivencia de la fuerza de la que procedan los recursos.

Tiene autoridad para establecer los requisitos para el Apoyo de Nación Anfitriona (HNS), y para el uso de los recursos locales. Cuando sea apropiado tendrá autoridad para concluir acuerdos tipo HNS en nombre de las naciones participantes, para lo cual deberá contar con su previa conformidad.

Está autorizado a pedir informes e inspeccionar en paz, crisis y conflicto, los medios asignados para apoyar a las fuerzas que estarán bajo su mando. (Francia no ha aceptado esta autorización al jefe OTAN).

En el área de la sanidad, se produce el cambio más llamativo en cuanto a la tendencia apuntada en todo el documento, a conceder más autoridad y por tanto más responsabilidad en el aspecto logístico de las operaciones al jefe OTAN, y así se dice en el punto 4.c (11) (e) que:

«Las naciones retienen la responsabilidad última sobre la salud de sus fuerzas asignadas, pero después de la transferencia de autoridad, el jefe OTAN compartirá la responsabilidad sobre las fuerzas que tenga asignadas.»

Es la primera vez que aparece este concepto de corresponsabilidad entre naciones y jefe OTAN, con tanta claridad y sin expresarse en condicional.

Por otra parte en el *AJP-4*, podemos encontrar un desarrollo muy completo de aquellas responsabilidades atribuidas al jefe OTAN, que se han recogido en dicho documento como fruto de la experiencia adquirida por la OTAN en su operación en la antigua Yugoslavia, son cometidos que tendrán especial aplicación en operaciones que se desarrollen fuera del área cubierta por el artículo VI del Tratado del Atlántico Norte. Las áreas de actuación logística donde la coordinación debe ser mayor serán las de:

- HNS.
- Cooperación Cívico Militar (CIMIC).
- Movimiento y transportes.
- Obras.
- Contratación.
- Sanidad.

Y en muchas ocasiones protección de la zona de retaguardia.

Todo ello llevará a la necesidad de coordinar e integrar dentro de la estructura de mando y control del mando de las Fuerzas Operativas Conjunto-Combinadas (CJTF) estas actividades logísticas, mediante la creación de un Centro Logístico Conjunto Multinacional (MJLC).

Éste estará dotado de las células de coordinación que en el caso de desarrollo más completo puede incluir unidades logísticas a disposición del jefe del MJLC, estas son las Unidades Logísticas Multinacionales (MILU), unidades logísticas que las naciones ponen directamente bajo la autoridad de un jefe OTAN, para proporcionar apoyo a todos los componentes de la fuerza, con independencia de su nacionalidad, y para realizar tareas de interés general, o que faciliten la maniobra del jefe OTAN.

Esta necesidad de centralizar estas actividades en el más alto nivel de mando multinacional presente en la ZO, no debe ser vista como una injerencia de la OTAN en asuntos que anteriormente estaban bajo la absoluta responsabilidad de las naciones contribuyentes con fuerzas. Por el contrario permiten a los jefes de los contingentes nacionales volcar su esfuerzo en temas operativos y les facilitan el desarrollo de sus actividades logísticas, al coordinar con más eficacia los esfuerzos particulares de cada nación, facilitar sus relaciones con las autoridades locales al más alto nivel, y además es la mejor manera de asegurar que los países aliados no compiten entre sí por la obtención de los escasos recursos que se puedan obtener por explotación local, bien mediante acuerdos con las autoridades locales o por contratación directa con empresas.

Para ser totalmente efectiva una fuerza multinacional, se debe construir sobre los puntos fuertes de sus miembros, es por esto que tanto los planificadores de la OTAN como las naciones participantes en este tipo de operaciones fuera de área, deben buscar la sinergia de sus organizaciones de apoyo y buscar la máxima eficacia de la red de unidades y órganos desplegados en el TO. Sólo el claro beneficio obtenido por todos alentará a las naciones a participar y colaborar con las formaciones logísticas de la OTAN.

NUEVOS CONCEPTOS LOGÍSTICOS DESARROLLADOS POR EL ARRC

El ARRC (*Army Rapid Reaction Corps*), es la gran unidad de composición multinacional, lista para intervenir, dentro del concepto *Rapid Reaction Forces*, en cualquier lugar dentro o fuera del espacio de la OTAN. Es una fuerza de despliegue rápido en la que participan 16 naciones, es hoy en día la expresión militar del concepto político de solidaridad entre los países miembros, y la mejor prueba de que la multinacionalidad es posible, e incluso es la única solución cuando se precise desplegar rápida y selectivamente en apoyo a la resolución de la crisis, mostrando la cohesión política de la Alianza y el compromiso con la paz de todos los países miembros.

Este importante papel y el carácter multinacional de sus fuerzas componentes, ha servido para crear en el seno del ARRC uno de los grupos más interesados en el desarrollo de procedimientos realmente multinacionales, que vayan más allá de la simple cooperación entre países y mandos OTAN. Entre estos últimos, destaca el concepto logístico del ARRC, que se convertirá en parte integral y vital de su concepto de operaciones, permitiendo que pueda operar como una fuerza cohesionada.

CONCEPTOS LOGÍSTICOS DEL ARRC

El propósito del concepto logístico del ARRC, es permitir un flujo continuo y adecuado de todos los recursos y servicios logísticos precisos para apoyar con éxito sus operaciones. Por otra parte debe permitir igualmente el más eficiente y económico empleo de los recursos logísticos a través del empleo de la economía de escala y de esfuerzo.

Para que el jefe del ARRC pueda emplear el cuerpo de ejército, en combate de la forma más efectiva y cohesionada, la estructura logística a nivel cuerpo de ejército debe tener capacidad para:

- Apoyar el esfuerzo principal del cuerpo de ejército.
- Mantener el apoyo en la explotación de éxito de la división.
- Satisfacer las necesidades de recursos que surgan.
- Dar oportuna respuesta logística a las necesidades de las divisiones y de las unidades del núcleo de tropas del cuerpo de ejército

El concepto se basa en que la logística de escalones por encima de cuerpo de ejército es nacional, y a nivel del ARRC es multinacional, en concordancia con las previsiones del MC 319.

El ARRC despliega órganos logísticos no sólo en su ZO, sino a retaguardia de la misma en la llamada Zona de Apoyo Retrasado (RSA), donde despliega un puesto de mando denominado Mando de Apoyo Retrasado (RSC), con la misión de ejercer autoridad de coordinación sobre los elementos logísticos que las naciones despliegan en esta zona, los Grupos de Apoyo Retrasado (RSG), especialmente en lo referente a la gestión del espacio asignando zonas de despliegue, y créditos de movimientos sobre las rutas de utilización común.

En cuanto a los órganos que se despliegan dentro de su ZO, y de vanguardia a retaguardia, en la zona de acción de las divisiones encontramos los Grupos de Apoyo a la División (DSG), que son de carácter nacional y con misión de apoyo específico a su división. A retaguardia de las zonas de acción de las divisiones nos encontramos en la zona donde despliegan las unidades del núcleo de apoyo del ARRC, y las unidades de apoyo logístico de las divisiones, los Grupos de Apoyo Avanzado (FSG). Un FSG es una formación nacional de apoyo logístico, dotada de todos los recursos de nivel cuerpo de ejército, para el apoyo a su división. Una vez efectuada la transferencia de autoridad de la fuerza al mando del ARRC por los países participantes en la operación, los FSG quedaran bajo Control de Mando/Control Operacional (OPCOM/OPCON) del jefe del ARRC, para que éste pueda, de acuerdo con las naciones, realizar la afiliación de las unidades de su núcleo de tropas a los diferentes FSG. (Afiliar una unidad es hacer responsable de su apoyo logístico a un FSG, por razones de proximidad geográfica, o por otras de carácter táctico).

El ARRC, consciente de las dificultades que representa el apoyo a sus unidades del núcleo de tropas, con el actual sistema de afiliación, pretende que por los países se asignen direc-

tamente bajo su mando unidades logísticas, para poder constituir un Mando de las Unidades de Apoyo Logístico (CCSS), y de esta manera no estar supeditado al acuerdo con los países para que por afiliación estas unidades sean apoyadas por los FSG nacionales. Esta pretensión que es de lo más lógica, vista desde el plano operativo, choca con las reservas de los países que se resisten a poner unidades logísticas, y lo que es más difícil recursos de todo tipo, bajo el mando directo de una autoridad de la OTAN.

En resumen la finalidad del concepto logístico del ARRC es lograr un apoyo logístico efectivo que le permita actuar como una fuerza cohesionada. El concepto se basa en que los escalones logísticos por encima del cuerpo de ejército, son de carácter nacional, pero en que dentro de éste, la logística debe ser multinacional, hecho imprescindible si se quiere que el comandante pueda mandar la unidad como un todo armónico, pues los aspectos táctico y logístico, están indisolublemente unidos. En la zona de comunicaciones a retaguardia del ARRC, el jefe del mismo debe tener autoridad de coordinación sobre los RSG, a través de su puesto de mando RSC, al objeto de lograr la mayor rentabilidad de las infraestructuras existentes en dicha zona y evitar competiciones entre los países participantes en la operación, por la obtención de los recursos que en la misma se puedan contratar por medio del apoyo de nación anfitriona, o directamente del sector civil. Dentro de la zona de operaciones del ARRC la logística se basará en la centralización de Unidades de Apoyo Logístico (CSS) del núcleo de tropas de cuerpo de ejército, y de los FSG asignados en apoyo de cada una de las divisiones nacionales bajo OPCOM/OPCON del ARRC.

WEU (la UE0)

En junio del año 1992, el Consejo de Ministros de la WEU decidió en Petersberg dar un nuevo contenido a esta Organización, introduciendo el concepto de Fuerzas a disposición de la WEU (FAWEU), y creando la Célula de Planeamiento (WEU/PC), como órgano de carácter permanente con misión de realizar los planes militares de esta Organización defensiva, que con anterioridad había permanecido en estado de letargo desde su fundación. La nueva WEU renace con la intención de convertirse en el pilar europeo de la defensa, pero sin entrar en competencia con la OTAN, más bien al contrario quiere ser complementaria de aquélla, de forma que los países todos ellos miembros de ambas Organizaciones, puedan ante una crisis dada actuar bajo una u otra Organización en función de los intereses específicos que se quieran proteger.

Llevados por la lógica de ser compatible con los procedimientos OTAN, la primera declaración del concepto logístico de la WEU, expresa que:

«Los principios, normas y procedimientos estipulados en los documentos OTAN serán empleados en tanto en cuanto cumplan los requisitos de la WEU, en especial serán de aplicación el MC 319/1 y el AJP-4.»

Para el mando y control de esta Organización en sus aspectos logísticos crea una estructura de mandos.

En el más alto nivel se encuentra el WEU, WLCG (*Logistic Coordination Group*), con la misión de asistir a la PC en el aspecto logístico de los planes y coordinar las distintas opciones para el desarrollo de los propuestas de despliegue correspondientes a los diferentes planes de contingencia.

Activado un plan y una vez nombrado el comandante de la operación, dentro de su Cuartel General (OHQ), se creará el WEU, WLCC (*Logistic Coordination Center*), formado por representantes de todas las naciones que participen en la operación, y miembros del Estado Mayor permanente de la WEU/PC. Sirve como principal punto de contacto entre las naciones y los mandos militares de la WEU, para coordinar, priorizar y resolver conflictos al objeto de responder a los requisitos operativos del comandante de la operación.

En ZO y bajo la autoridad del comandante de la fuerza, se activará un Centro de Coordinación Logística de la Fuerza (FLCC), formado por representantes de los NSE de todas las naciones que despliegan fuerzas en la ZO. Es el punto de contacto, de carácter no permanente, dentro del TO para la coordinación de los aspectos logísticos, presidido por el jefe de la División de Logística del Estado Mayor del Cuartel General de la fuerza, se reunirá cuando sea requerido por éste.

Un elemento de apoyo nacional, es una organización que cada país despliega en el TO para el apoyo de su contingente nacional, incluye la recepción, almacenamiento, transporte, abastecimiento y recuperación de equipo y material, puede proporcionar apoyo a otra u otras naciones mediante acuerdos bilaterales.

Otras organizaciones de tipo multinacional pueden ser activadas si se considera necesario y los países lo acuerdan:

- El MJLC es una organización de carácter multinacional, cuya composición y volumen dependerá del concepto logístico de la operación. Tiene como misión asistir al jefe de la fuerza.
- Las MILU.

El Cuerpo del Ejército Europeo (CEUR)

Es una organización multinacional compuesta por cinco países, (Francia, Alemania, Bélgica, Luxemburgo y España), con la finalidad de robustecer el pilar europeo de la defensa. Desde su constitución fue mirado con recelo por la OTAN, especialmente por los países anglosajones que veían en esta iniciativa una organización competidora, y quizás el germen de la disgregación de la OTAN. Pasados estos tiempos de recelo y con la nueva actitud de al Alianza Atlántica más favorable a potenciar el peso de los países europeos en su propia defensa, y ha hacer compatibles el que una misma unidad puedan llegar a actuar en dos organizaciones internacionales diferentes, según aconseje la situación política de cada momento, y que esto es beneficioso para todos los aliados.

La situación actual es de franca cooperación del CEUR con la OTAN a posibilitado en el campo logístico, que éste haya dispuesto aceptar toda la normativa OTAN sobre logística, por defecto de la que de forma oficial se apruebe dentro de este Cuerpo de Ejército.

Logística de proyección del Ejército de Tierra

Situación inicial

El futuro es siempre difícil de predecir, pero si nos dejamos guiar de los indicadores políticos de la situación internacional, y de la correlación de fuerzas actual y la que puede existir en un futuro próximo, entre los países de la OTAN y otras potencias que pudieran cons-

tituir una amenaza para aquellos, no es aventurado afirmar que resulta impensable una agresión directa. Descartada esta hipótesis, queda como hipótesis de actuación de nuestras Fuerzas Armadas la gestión de crisis fuera en aquellas zonas que por su proximidad o por la importancia en el mantenimiento del equilibrio y orden mundial pudieran suponer un riesgo para nuestros conciudadanos o nuestros intereses.

En resumen, si nuestras Fuerzas Armadas tienen que actuar en un futuro, será fuera de territorio nacional, y probablemente fuera de las zonas cubiertas por los capítulos V de los Tratados de Washington y Bruselas. Esto supone un cambio radical que afectará a nuestra organización, a los planes de contingencia a contemplar y sin duda al adiestramiento de nuestras grandes unidades, que deben prepararse para actuar fuera de nuestras fronteras en escenarios alejados, con las dificultades de todo orden que ello conllevará, especialmente en los campos del mando y control, y de la logística.

La *Doctrina del Ejército de Tierra D01-001*, define la proyección de fuerzas como:

«La capacidad de alertar, movilizar, transportar fuerzas, desplegarlas y realizar operaciones fuera de territorio nacional, así como su repatriación. Constituye la contribución militar a la proyección del poder nacional.»

Para realizar esta proyección y que sea creíble es necesario tener la capacidad real de desplazar rápidamente la fuerza y garantizar su sostenimiento. El problema viene dado por tanto por disponer de dos capacidades esenciales, sin las cuales es imposible realizar una proyección creíble y eficaz, la primera contar con medios de transporte estratégicos en cantidad y cualidad adecuada, y la segunda, disponer de una organización logística capaz de sostener la fuerza, durante toda la duración de la operación.

Estas capacidades, superan en mucho las capacidades para las que estaba preparada nuestras Fuerzas Armadas, por lo que en buena lógica deberían suponer un notable incremento en inversiones de todo tipo. La actual situación política y social, no sólo de nuestro país sino de todos los de nuestro entorno, hacen imposible e impensable cualquier tipo de incrementos, ni en personal, ni en unidades, ni en medios, ni en disponibilidad de recursos económicos.

La situación se podría resumir como un aumento de las responsabilidades, más misiones en escenarios nuevos y alejados de territorio nacional, con unas Fuerzas Armadas reducidas y dotadas con los mismos recursos económicos. Es esta situación la que impulsa los cambios, y los ejércitos que mejor se adapten serán los vencedores del mañana, no cabe pues anclarse a ideas que respondían a situaciones del pasado, ni lamentaciones de que cualquier tiempo pasado fue mejor. Sólo aplicar grandes dosis de imaginación para adaptarse a los retos del presente, para poder vencer en el futuro.

El reto es claro, no podremos con medios exclusivamente militares disponer de medios de transporte estratégicos en cantidad y cualidad adecuada, por lo que la solución pasa por el empleo de medios civiles, que sean fácilmente movilizables. Por otra parte no seremos capaces con medios exclusivamente nacionales de constituir una organización logística capaz de sostener la fuerza, durante toda la duración de la operación, esto nos lleva a buscar una solución que sin lugar a dudas vendrá de la mano de la utilización de dos conceptos relativamente nuevos.

La obtención de los recursos directamente en el TO por explotación local mediante:

- HNS.
- Obtención de Recursos en el País (ICR).

La obtención de los recursos a través de la logística multinacional mediante:

- Apoyo de nación líder.
- Apoyo de nación especializada.
- Acuerdo bilateral entre naciones.

Solución española actual

MARCO DE ACTUACIÓN

Se hace pues necesario un concepto logístico de proyección de fuerzas, que permita hacer frente a todas las dificultades que una operación de este tipo conlleva, y por otra parte que optimice los recursos tanto nacionales como internacionales desplegados en el TO. Este concepto logístico, deberá ser lo suficientemente flexible para responder a todos los tipos de operaciones posibles, en función de:

- La capacidad de apoyo de nación anfitriona, que podamos recibir en el país de destino o en aquellos por los que debamos realizar el tránsito.
- Los acuerdos bilaterales o multilaterales que se suscriban con naciones, aliadas que participen en la operación o que aún no participando directamente en la misma, ofrezcan ciertos apoyos.

En su caso los apoyos previstos a prestar por las naciones que acepten ser líderes o especializadas en algún tipo de recurso o función.

El marco multinacional de actuación —ONU, OTAN, UEO, Organización de Seguridad y Cooperación en Europa (OSCE), etc.—, y el grado de participación y modelo de integración de nuestra fuerza en la gran unidad multinacional de nivel superior. En especial influirá la Transferencia de Autoridad (TOA), y el tipo de mando transferido al jefe multinacional.

Las características específicas de la operación a realizar (bélica, no bélica, de apoyo a la paz, de ayuda humanitaria, etc.) y la duración prevista de la misma.

El volumen de fuerzas que España aportará a la operación, y su capacidad orgánica de apoyo logístico directo.

CONCEPTO LOGÍSTICO PARA OPERACIONES DE PROYECCIÓN

El concepto logístico para operaciones de proyección de fuerzas se basa en el establecimiento de tres organizaciones de apoyo logístico.

Una organización logística en territorio nacional, basada en la estructura logística existente en tiempo de paz dedicada a la obtención, gestión y acumulación de aquellos recursos necesarios en él o los TO/ZO, y que no puedan ser obtenidos en los mismos. Dicha estructura desarrollará las actividades correspondientes al nivel estratégico.

Una organización logística en territorio nacional, creada para cada operación, y que se organizara sobre la base del Mando de Apoyo Logístico a Operaciones (MALOG-OP), al

que se le asignarán las unidades de apoyo logístico necesarias para realizar la recepción de tropas y recursos que desde territorio nacional deban ser enviados al TO. Dicha estructura desarrollará las actividades correspondientes al nivel operacional.

Finalmente, una organización logística en el TO, creada *ad hoc* para cada operación, según las necesidades y situación particular del escenario de intervención, sobre la base de una o varias Agrupaciones de Apoyo Logístico (AALOG) de los Mandos de Apoyo Logístico Interregional (MALRE). Dicha estructura desarrollará las actividades correspondientes al nivel táctico, siendo responsable de recibir los recursos que desde territorio nacional reciba, así como de la obtención de aquellos que sea posible dentro del TO, y hacer llegar todos éstos en tiempo y lugar oportuno, a las unidades de la fuerza desplegadas en el TO.

Además de estas tres organizaciones básicas, es posible que como consecuencia de acuerdos multilaterales o bilaterales, sea necesario organizar alguna unidad logística para ponerla a disposición del jefe multinacional de la operación, para desarrollar misiones bien como responsable de una función o servicio especializado para todas o parte de las fuerzas multinacionales, o como unidad de apoyo a las fuerzas directamente dependientes del Cuartel General multinacional.

También es posible que se tenga la necesidad de intervenir en dos escenarios distintos, caso que se ha dado cuando se tuvo que participar simultáneamente en Bosnia-Herzegovina y en Albania.

ANTECEDENTES EN OPERACIONES DE PROYECCIÓN

En la estructura actual, la existencia de los Mandos de Apoyo Logístico a Zona Interregional (MALZIR) como órganos de apoyo logístico del nivel intermedio del sistema de Apoyo Logístico a Ejército (SALE), y por tanto dependientes directamente del escalón superior, Mando de Apoyo Logístico a Ejército (MALE), facilitaba inicialmente la puesta en funcionamiento del sistema en este nivel. El procedimiento de actuación seguido para la operación de Bosnia podemos resumirlo en la siguiente secuencia:

- Una vez decidida la actuación de una fuerza en una misión de proyección, los órganos del MALE del SALE (MALE, MAPER y DIAE), estudiaban las implicaciones logísticas derivadas de la orden de operaciones del Comandante Jefe del Mando Operativo Terrestre (COMJEMOT) y asignaban las unidades y recursos a la misma. Igualmente se estudiaban los medios de transporte a contratar y/o movilizar para realizar el movimiento de proyección de la fuerza.
- Para la acumulación y gestión de los recursos necesarios a enviar, se designaba uno de los MALZIR como órgano logístico de nivel estratégico, realizando esta misión como una más dentro de las que normalmente tiene asignadas en apoyo a las unidades ubicadas en las antiguas regiones militares Centro y Levante, pero concediendo la máxima prioridad al apoyo de la fuerza proyectada, y constituyendo con parte de sus unidades el Escalón Retrasado Logístico (ERLOG), que está desplegado dentro de territorio nacional.
- El Escalón Avanzado Logístico (EALOG), desplegado en ZO, constituido fundamentalmente con material y medios del MALZIR Centro, más algunas unidades logísticas funcionales que se han necesitado, manteniendo la misma dependencia operativa que el ERLOG, es decir del MALZIR Centro.

— Así pues se constituyó un MALOG con dos escalones, uno en territorio nacional (ERLOG) y otro en ZO (EALOG), donde conflúan la logística estratégica y la operacional. Esta organización tiene la particularidad de que la dependencia de los medios desplegados en ZO, lo es de un mando situado en territorio nacional, y no del mando del contingente español en zona, con lo que se puede perder algo de rapidez de respuesta en el apoyo logístico a prestar a las unidades de la fuerza. Sin embargo es una organización muy ágil en cuanto a la obtención de los recursos, dada su dependencia directa del MALE, y su relación permanente con el MALZIR Centro.

Otro aspecto digno de mención, ha sido la necesidad de crear un Estado Mayor funcional para esta operación con oficiales procedentes de diversos organismos, para la gestión del sistema, al no poder hacer frente el MALZIR Centro con su plantilla a las necesidades de trabajo exclusivo que la operación ha demandado.

Por Orden Ministerial 139/1997 de 7 de julio se crea el MALOG-OP de la Fuerza de Maniobra (FMA), con la misión de prestar apoyo logístico general en las funciones de personal, abastecimiento, mantenimiento, transporte, asistencia sanitaria y en su caso obras y asuntos civiles, a las fuerzas que operen fuera del territorio nacional en operaciones de proyección. Dicho mando depende orgánicamente del jefe de la FMA aunque tiene dependencia funcional del MALE y MAPER para el desarrollo de las funciones logísticas de las que son responsables. Analizaremos su papel al hablar en detalle de las organizaciones logísticas a constituir

Tendencias de futuro en operaciones de proyección

LA ORGANIZACIÓN LOGÍSTICA EN TERRITORIO NACIONAL

Es la organización que realiza el apoyo logístico en el nivel estratégico, por tanto se ocupa de la obtención de los recursos necesarios para la actuación de la fuerza y de la gestión de los medios de transporte necesarios para la proyección. Entra por tanto de lleno en las responsabilidades del MALE, MAPER y DIAE en el ámbito de sus respectivas competencias.

Sin embargo, es necesario contar dentro de esta organización con un elemento específico que actúe como intermediario entre la base logística nacional en TO/ZO, que solicita los recursos para la reposición de lo consumido, y la organización logística en territorio nacional, que los obtiene y envía hasta las terminales en TO/ZO. Este elemento de conexión debe por tanto tener una doble dependencia funcional; por un lado de los órganos de dirección del escalón superior del SALE, integrándose por tanto en el escalón intermedio de éste, y por tanto depender funcionalmente del MALE y MAPER, en las funciones de las que ambos son responsables, y por otro mantener relaciones directas con la Base Logística Nacional desplegada en el TO/ZO.

Este órgano será en el futuro próximo el MALOG-OP, una vez que éste en condiciones de asumir todas sus responsabilidades (previsto a partir del 1 de julio del año 1998).

LA ORGANIZACIÓN LOGÍSTICA EN EL TO

Dentro del TO debe constituirse una completa organización logística que proporcione el apoyo a las fuerzas nacionales, y así garantizar su autosuficiencia, manteniendo para ello los nive-

les de recursos que se determinen. Es lo que se denomina en terminología española Base Logística Nacional, y en terminología OTAN y UEO, NSE (*National Support Element*), o lo que es lo mismo elemento de apoyo logístico nacional. Dependiendo de la entidad de la fuerza desplegada, del tipo de operación a realizar y de la distancia que exista entre las terminales de entrada en el TO/ZO y la zona de despliegue de la fuerza, podrá desplegar en uno o dos escalones. El más próximo a las terminales se denomina en terminología OTAN, RSG (*Rear Support Group*), o lo que es lo mismo Grupo de Apoyo Retrasado, el más avanzado se denomina FSG (*Forward Support Group*), o lo que es lo mismo Grupo de Apoyo Avanzado.

Para la determinación del volumen de recursos y entidad que debe tener el NSE, se tendrá en cuenta la capacidad de HNS, que podamos recibir en el país de destino, los acuerdos bilaterales o multilaterales que se suscriban con naciones aliadas que participan en la operación, los apoyos a recibir de las naciones que acepten ser líderes o especializadas en algún tipo de recurso o función, el grado de participación y modelo de integración de nuestra fuerza en la gran unidad multinacional de nivel superior.

Esto hace imprescindible conocer desde el primer momento, la situación logística y de infraestructuras en la zona de conflicto, con especial atención a que apoyos de tipo HNS, en el caso de actuación en territorio de las alianzas en las que participa España, o del tipo Recursos Dentro del País (ICR), para el resto de países. Igualmente serán determinantes para el dimensionamiento del NSE, los acuerdos previstos de carácter bilateral o multilateral, así como el grado de control/coordinación logística que ejercerá el mando multinacional de la operación, al que se le asigna la fuerza española.

Esta información deberá ser completada con un reconocimiento en zona, realizado por equipos especializados, que desde el primer momento establecerán los contactos con las autoridades nacionales y con los representantes del mando multinacional presentes en TO/ZO, al objeto de facilitar la resolución de todos los problemas que sobre el terreno se puedan presentar, y mantener abierto un canal informativo con el responsable nacional de la operación que le permita adaptar las previsiones iniciales, a la realidad de la situación en TO/ZO.

Una vez determinadas las necesidades de la fuerza, y dimensionada la organización de apoyo logístico a proyectar al TO/ZO, se procederá a su constitución sobre la base de una o varias de las AALOG de los MALZIR, de forma que estén en condiciones de prestar apoyo general a la fuerza desplegada, y apoyo directo a aquellas unidades que sin estar integradas en la fuerza despliegan en el TO/ZO, caso de unidades asignadas al núcleo de apoyos del mando multinacional, o a su Cuartel General, tales como unidades de apoyos de combate, de apoyo al mando, etc. Esto plantea problemas derivados del proceso de adaptación para lograr integrar en un mando, a personal y material de unidades logísticas funcionales procedentes de diferentes AALOG, UALOG y órganos logísticos centrales, a los que habrá que cohesionar para lograr formar una auténtica unidad militar, capaz de trabajar con unos determinados materiales y procedimientos a los que posiblemente no estén habituados. Problema que se agrava si, debido a la duración prevista de la operación, es necesario realizar relevos de personal cada cierto tiempo.

LA BASE LOGÍSTICA NACIONAL EN EL TO

La base logística nacional forma parte del NSE y constituye la organización logística nacional fundamental que despliega en el TO/ZO. Sus cometidos tal y como recoge la *D01-00*,

son los de recepción de las tropas y de los recursos nacionales en el TO/ZO, desarrollo y gestión de la infraestructura necesaria, gestión de personal y material, transportes en el interior del TO/ZO, asistencia sanitaria hasta el nivel que se determine, mantenimiento del material y abastecimiento de todo tipo de recursos excepto el financiero. Desarrolla estas actividades en la modalidad de apoyo general (cuarto escalón o tercero reforzado).

Es de composición exclusivamente nacional, desplegando en la zona que en terminología OTAN se denomina RSA (*Rear Support Area*), que se encuentra situada dentro de la zona de comunicaciones. Su entidad se establece normalmente en función del nivel de recursos a gestionar y de los apoyos que se puedan obtener en el TO/ZO bien a través de acuerdos de HNS, o acuerdos bicultilaterales establecidos con otros miembros de la coalición o alianza. El criterio seguido normalmente es el de economía de medios, reduciendo su volumen al mínimo, buscando la situación ideal de tener que transportar desde territorio nacional hasta TO/ZO, el mínimo de recursos posible.

En el caso que España se haya comprometido a actuar como país líder, muy improbable, o bien como país especializado en el apoyo en una determinada función logística o recurso, se deberá organizar una organización logística específica para realizar estos apoyos. Normalmente la especialización por función podrá ser:

- Abastecimiento de algún recurso interoperable:
 - Clase primera: alimentación, raciones, agua a granel o embotellada.
 - Clase tercera: carburantes, grasas y lubricantes.
 - Clase quinta: municiones (sólo algunos tipos).
- Prestación de servicios:
 - Transporte.
 - Gestión y operación de terminales.
 - Mantenimiento, especialmente recuperación de vehículos y material.
 - Asistencia sanitaria, en especial evacuaciones aéreas y asistencia hospitalaria de tercer nivel.
 - Obras, incluye desactivación de explosivos y desminado.

Así mismo en operaciones de ayuda humanitaria o de apoyo a la paz, podrá asumir la responsabilidad del apoyo en ciertos recursos o funciones a Organizaciones No Gubernamentales (ONG), población autóctona o ciudadanos españoles que se encuentren en la zona de actuación.

En operaciones multinacionales es necesaria una coordinación de casi todas las actividades logísticas que se desarrollan en el TO/ZO, para evitar interferencias e incluso disputas por la obtención de recursos o servicios por explotación local entre los países participantes, así como para lograr que todas las actividades logísticas desarrolladas lo sean en beneficio no sólo de las fuerzas de los países, sino de comandante multinacional al mando de la operación, esta coordinación versará especialmente sobre los siguientes conceptos:

- Distribución de la infraestructura disponible en el TO/ZO.
- Distribución de créditos de movimiento para la utilización de las rutas en el interior de la ZO.
- Utilización de las terminales aéreas, marítimas y de ferrocarril.
- Gestión de espacio aéreo.

Para realizar esta coordinación, normalmente se constituirá un Comité Conjunto Combinado, sobre la base de la CJ-4 (cuarta sección conjunto-combinada), del mando multinacional de la operación, o sobre la base de un mando de apoyo en el caso de que éste se haya constituido. En dicho Comité se integran representantes de cada una de las naciones que aportan fuerzas a la coalición, de la nación anfitriona y de las grandes unidades multinacionales que desplieguen en la ZO en representación de los intereses de sus respectivas unidades de origen. La labor de estos representantes consiste en mantener informados al mando de la fuerza multinacional de las posibilidades y problemas o carencias logísticas de sus unidades de origen, e viceversa informar a sus unidades de la situación logística general en todo el TO/ZO, así como de aquellos acuerdos que en nombre y en beneficio de toda la fuerza se hayan alcanzado con las autoridades locales o con suministradores particulares con los que se haya llegado a acuerdos generales, lo que en terminología OTAN se denominan *Blanket Agreement* (Acuerdos Manta).

El tipo de relación que existe entre el mando de la fuerza multinacional y los NSE, es muy variable, pero normalmente no pasará de ejercer una especie de autoridad de coordinación, y sólo en casos muy particulares y contando siempre con el consentimiento previo de las naciones podrá ostentar el OPCON (*Control Operacional*). Otra capacidad que puede tener el mando de la fuerza multinacional, es la redistribución ya definida y explicada anteriormente, y que siempre deberá contar con el consentimiento previo de las naciones, y en ningún caso deberá poner en peligro el sostenimiento de las tropas del país que cede los recursos.

EL EALOG EN EL TO

El EALOG es una organización desplegada en la zona logística avanzada, que se suele situar a retaguardia y próxima a la fuerza nacional que actúa en la zona de combate. Por cada fuerza nacional independiente deberá desplegarse un escalón superior, si bien para determinados tipos de misiones de escasa actividad o de apoyo a la paz, podría no desplegarse, concentrándose todas las actividades de apoyo general en la base logística nacional.

Normalmente permanecerá bajo mando nacional, pero en algunas ocasiones puede estar bajo la misma modalidad de mando que las fuerzas a las que apoya, OPCON del mando multinacional de la operación. Su constitución puede ser exclusivamente nacional o bien estar integrado dentro de una organización logística multinacional de entidad superior, especialmente cuando la entidad total de las fuerzas desplegadas sea inferior a división. En este caso será normal que no desarrolle todas las funciones logísticas, recibiendo apoyo en alguna de ellas por parte de dicha organización.

España debe estar preparada para ser país líder, cuando el total de la fuerza multinacional no sea muy superior al nivel de brigada, unos 5.000 hombres. En este caso deberíamos estar preparados para proporcionar apoyo al resto de fuerzas de otros países que participen en la operación, en la prestación de servicios comunes, o en el suministro de ciertos tipos de recursos interoperables, como alimentación, combustibles, material de obras, y de asistencia sanitaria.

Conclusiones

Como he intentado argumentar a lo largo de todo este trabajo, la logística multinacional no en una moda, es una necesidad de los tiempos en que vivimos, la desaparición de un ene-

migo tan poderoso como la extinta Unión Soviética, ha producido una sensación de seguridad entre todos los países de nuestro entorno que ha llevado a sus gobiernos, presionados por sus ciudadanos a una reducción de los esfuerzos en defensa, así estamos asistiendo a una reducción generalizada de los ejércitos y de sus dotaciones de todo tipo. Por otra parte se perciben riesgos emergentes que pueden afectar la seguridad de los países desarrollados, pero que son difíciles de precisar, pero una vez que se presenten, será mejor atajarlos en sus primeras fases.

Esto nos lleva a una situación general de ejércitos menos potentes, y que tendrán que intervenir fuera de sus países de origen. La solución de cualquier crisis pasa por una demostración de solidaridad de todos los países aliados, lo que implica que se tienda a intervenir en las crisis con organizaciones militares en las que estén presentes el mayor número de países posible. Como es impensable que todos estas fuerzas nacionales sean capaces de ser autosuficientes, es por lo que todas las organizaciones militares multinacionales, se hayan lanzado a la búsqueda de soluciones doctrinales que les permitan hacer frente, a este reto.

Hasta ahora chocan las posturas de los países que pretenden mantener un control total sobre los medios logísticos desplegados en apoyo de sus fuerzas nacionales, y los mandos de las organizaciones multinacionales que pretenden un mayor control o incluso mando sobre aquellos medios.

Las recientes experiencias en misiones multinacionales nos enseñan que una logística multinacional es el único camino de futuro para hacer frente a los retos del mañana, si queremos:

1. Ser eficaces en la resolución de las crisis del futuro, bélicas o no bélicas. Dando al jefe militar de la operación todos los instrumentos para poder cumplir la misión encomendada. Poner bajo su autoridad los medios de combate nacionales, pero no los logísticos, es atarle de pies y manos cuando la situación no se desarrolle según los planes iniciales, y en esta situación la Historia nos demuestra que es la que siempre ocurre.
2. Lograr una economía de medios, basada en la economía de escalas, mediante la optimización del empleo de los recursos y servicios en el TO, al poder ser compartidos sus prestaciones y los gastos de aquéllos. Muchos de ellos vienen siendo imprescindibles con independencia del volumen de fuerza desplegada, y sería antieconómico y muchas veces imposible, que cada nación se hiciese cargo de su obtención y distribución.

En resumen la logística multinacional es el único instrumento que permitirá a las organizaciones multinacionales en las que España está presente, dar respuesta satisfactoria a los retos que el sostenimiento de las fuerzas presenta tanto a los mandos militares multinacionales, como a los países participantes en la operación.

En lo referente al aspecto nacional de este reto, sólo cabe aceptar las realidades como son, aun cuando presenten muchos problemas de aplicación que forzarán a la búsqueda de soluciones imaginativas, que siempre nos parecerán imperfectas, ya que la logística multinacional ofrece muchos puntos oscuros y suscita recelos entre los países. Pero no olvidemos que lo «óptimo es enemigo de la bueno», busquemos pues una solución a los retos del sostenimiento de nuestras fuerzas en operaciones de proyección, que aunque no

sea la óptima, sea realista y cubra sus necesidades. Cuanto mejor y más rápido nos adaptemos a esta nueva realidad que nos impone la multinacionalidad de las fuerzas del futuro, mejores apoyos conseguiremos para nuestros contingentes puestos bajo esos mandos.

Bibliografía

De carácter militar

- D01-001: Doctrina empleo de la Fuerza Terrestre (1996).*
- MC. 319: Resolución del Comité Militar de la OTAN (1997).*
- MC. 327: Apoyo Logístico a las Operaciones de Paz (1993).*
- AJP-1: Doctrina Conjunta Aliada (OTAN) (1996).*
- AJP-4: Doctrina Logística Conjunta Aliada (OTAN) (1997).*
- ATP-35: Doctrina de las Fuerzas Terrestres (OTAN) (1996).*
- ALP-9: Doctrina Logística de las Fuerzas Terrestres (OTAN) (1994).*
- ALP-12: Guía para Acuerdos de Apoyo de Nación Anfitriona (OTAN) (1993).*
- ARRC: Logistic Hand-Book (1960).*
- A Joint Logistic Support Concept for the WEU (1997).*

De carácter civil

- Manual de Apoyo a las Operaciones de Naciones Unidas (1996).*
- ORIVE RIVA, P. Del golfo Pérsico a los Balcanes. Ed. Complutense. 1994.*

Relación de acrónimos empleados

ARRC: Cuerpo de Ejército de Reacción Rápida.
CJTF: Fuerza Conjunta Combinada de Tarea.
COMJEMOT: Comandante Jefe del Mando Operativo Terrestre.
COS: Jefe de Estado Mayor.
DIAE: Dirección de Asuntos Económicos.
DSG: Grupo de Apoyo de División.
ECC: Célula de Coordinación del Apoyo Logístico de Obras.
FHQ: Cuartel General del Jefe de la Fuerza de la Unión Europea Occidental.
FLCC: Centro de Coordinación Logística de la Fuerza de la Unión Europea Occidental.
FSA: Zona de Apoyo Adelantado.
FSG: Grupo de Apoyo Avanzado.
HNS: Apoyo de Nación Anfitriona.
HNSCC: Célula de Coordinación del Apoyo Logístico de Nación Anfitriona.
ICR: Apoyos en el País.
JLCC: Célula de Coordinación del Apoyo Logístico.
MALE: Mando de Apoyo Logístico a Ejército.
MALZIR: Mando de Apoyo Logístico a Zona Interregional.
MAPER: Mando de Apoyo de Personal.
MECC: Célula de Coordinación del Apoyo Sanitario.
MILU: Unidad de Apoyo Logístico Integrado Multinacional.
MJLC: Centro de Apoyo Logístico Conjunto Multinacional.
MNLC(A): Célula de Coordinación del Apoyo Logístico (Aire).
MNLC(L): Célula de Coordinación del Apoyo Logístico (Tierra).
MNLC(M): Célula de Coordinación del Apoyo Logístico (Naval).
MSC: Mando Subordinado Principal.
NSE: Elemento de Apoyo Nacional.
OHQ: Cuartel General de la Unión Europea Occidental.
ONU: Organización de las Naciones Unidas.
OSCE: Organización de Seguridad y Cooperación en Europa.
OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte.
RSA: Zona de Apoyo Retrasado.
RSC: Mando de Apoyo Retrasado.
RSG: Grupo de Apoyo Retrasado.
SALE: Sistema de Apoyo Logístico a Ejército.
TMCC: Célula de Coordinación de Movimientos y Transportes.
TOA: Transferencia de Autoridad.
UEO-WEU: Unión Europea Occidental.
WEU COUNCIL: Consejo de la Unión Europea Occidental.
WEU/PC: Célula de Planeamiento de Unión Europea Occidental.
WLCC: Centro de Coordinación Logística de la Unión Europea Occidental.
WLCG: Grupo de Coordinación Logística de la Unión Europea Occidental.