



ADECUANDO LA LOGÍSTICA A 30 AÑOS DEL CONFLICTO MALVINAS

En esta última entrega se desarrollan, en cuatro vivencias del autor en pleno conflicto, la situación de la logística durante la Guerra de Malvinas y su impacto, analizando cuáles fueron los esfuerzos realizados, en estos últimos años, para diseñar y adecuar un modelo logístico de cara al futuro.

Por **Alberto Juan Baffico**

RESUMEN

Muchas fueron las experiencias y vivencias logísticas que se desarrollaron bajo la acción del combate durante todo el tiempo que duró la Guerra de Malvinas.

En tal sentido, se seleccionó cuatro vivencias que

acontecieron en el Atlántico Sur para mostrar -desde el nivel operacional- cómo impactan en la Logística de la Defensa y viceversa dado que todo sistema logístico moderno se realimenta y se mejora constantemente mediante la recurrencia.

Vivencia Nro. 1

Guerra de Malvinas –Puerto Argentino– Puesto de Comando del Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina

2 de Mayo de 1982

Queda ampliamente demostrada la diferencia de potencialidad y maniobrabilidad entre los aviones Sea Harriers, que atacaron ayer sobre el aeropuerto, y nuestros sistemas de misiles de corto alcance Tigre Cat. Los mismos tienen grandes limitaciones y condicionamientos para enfrentar una amenaza de estas características a baja altura. La alta maniobrabilidad hace que los misiles no entren en corrida de tiro por limitaciones en su factor de carga. También por las tácticas evasivas que emplean, iniciando un ataque rasante y al detectar el lanzamiento de misiles, disminuir drásticamente la velocidad y girar sobre sí mismo para alejarse a gran velocidad con el misil en la cola pero sin capacidad de alcanzarlo por la baja velocidad y alcance del mismo. En cuanto a los vectores que se desplazan a gran altura (más de 2.000 mts) o en condiciones de baja o nula visibilidad no disponemos de la capacidad para enfrentarlos. También quedó demostrada la alta capacidad de Comando y Control que poseía el Batallón Antiaéreo, al constituirse en Puesto de Comando Conjunto de Defensa Antiaérea.

*Apuntes del entonces teniente de navío de IM – Jefe Operaciones
Juan Alberto Baffico*

En la número 1 se hace referencia a la disponibilidad de sistemas de armas argentinas, con limitadas capacidades, para enfrentar la amenaza aérea enemiga las cuales, igualmente, fueron desplegadas y empeñadas en combate. Las limitaciones del material de referencia fueron suplidas por el Ejército Argentino con sus modernos sistemas de defensa antiaérea todo tiempo y sus radares de vigilancia. De hecho, se formalizó una Defensa Antiaérea

Conjunta con la cual se obtuvo excelentes resultados.

La conclusión parcial es que la Logística Genética, concepto que se definirá en el desarrollo del artículo, en el futuro debe evitar esas asimetrías tecnológicas en el equipamiento de las Fuerzas Armadas, llevando a cabo un análisis minucioso de los *proyectos con inversión*, a fin de incorporar sistemas tecnológicamente aptos y con capacidades equilibradas para enfrentar las distintas amenazas.

Vivencia Nro. 2

Guerra de Malvinas –Puerto Argentino– Puesto de Comando del Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina

Mayo de 1982

La Unidad de Lanzamiento Nro 1 de misiles Tigre Cat ubicada en la zona cercana al aeropuerto quedó sin servicio por problemas técnicos en su lanzador. Se requirió urgente apoyo técnico al continente. Al día siguiente, arribó al aeropuerto de Puerto Argentino un avión Fokker de la Armada con personal del taller de misiles y del taller de armas de Puerto Belgrano y durante dos días y bajo el efecto de los ataques de los Ingleses, repararon el lanzador y lo dejaron nuevamente en estado operativo.

*Apuntes del entonces teniente de navío de IM – Jefe Operaciones
Juan Alberto Baffico*

La segunda vivencia hace referencia a un hecho que debió movilizar a la Logística de Sostentamiento propio desde una base lejana (Puerto Belgrano) y que implicó -entre otras cosas- contar con los medios para el desplazamiento de los técnicos especializados, del equipamiento y los repuestos correspondientes; además, de disponer del medio aéreo en oportunidad. Dicho desplazamiento se planificó teniendo

en cuenta que la zona estaba bajo fuego enemigo y la posibilidad de solucionar, en pleno combate, una falla en alguno de los sistemas.

Cabe preguntar, si actualmente, ante una situación de combate de similares características, estamos en condiciones logísticas de solucionar un problema operativo con la premura y disposición como el descripto.

Vivencia Nro. 3

Guerra de Malvinas –Puerto Argentino– Puesto de Comando del Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina

Mayo de 1982

La llegada de la batería costera de misiles MM 40 Exocet desde Puerto Belgrano, diseñada, adaptada y operada por personal de la Armada ante la necesidad de disponer prontamente con una mínima capacidad de defensa costera antibuque (que nunca se tuvo ni se previó en los planes de equipamiento) dio nuevos bríos a la moral de la gente en las posiciones defensivas, cansadas ya de soportar los constantes bombardeos de fuego naval nocturnos de los buques británicos que se acercaban a la costa entre las 2100 y las 0300 hs, aproximadamente. El apoyo del Radar de Infantería del Ejército para obtener información del blanco terminó de configurar una unidad de lanzamiento básica de este sistema de armas. Desde nuestro puesto de Comando de Defensa Antiaérea, se procesaba toda la información y se la enviábamos a la batería costera por medio de terminales digitales de datos asociadas a equipos de comunicaciones que transmitían los mensajes en ráfagas. Esta última tecnología utilizada en las comunicaciones por nuestra unidad contrastaba con los viejos equipos Halicrafter (solamente con 2 frecuencias de emisión) que utilizaban algunos comandos para dirigir a sus fuerzas.

*Apuntes del entonces teniente de navío de IM – Jefe Operaciones
Juan Alberto Baffico*

La tercera vivencia hace referencia a la improvisación de una batería de misiles costeros llevada a cabo, con ingenio y un alto poder de sacrificio, por parte del personal de la Armada, con el fin de corregir una deficiencia en el sistema defensivo: la de no poder accionar sobre los blancos navales que todas las noches se aproximaban a la costa para bombardear con fuego naval las posiciones de nuestras unidades desplegadas¹.

También, en esta vivencia de Malvinas se destaca el agregado de un sensor, el radar "Racid" de la Infantería del Ejército Argentino, con el cual se obtuvo datos e informaciones sobre el blanco a batir.

Las últimas consideraciones detalladas corresponden a las asimetrías en los sistemas de comunicaciones.

Como conclusión, es posible improvisar o innovar (Investigación y Desarrollo) para obtener una nueva capacidad requerida por las fuerzas en operaciones, pero, para ello, es necesario contar con la logística adecuada y los conocimientos técnicos/operativos del personal necesarios para llevarla a cabo. También, se vuelve al tema de las asimetrías en las tecnologías – en este caso en las comunicaciones - puesta a disposición de las fuerzas.

Vivencia Nro. 4

Guerra de Malvinas – Puerto San Carlos – Prisionero de Guerra Nro 693

Junio de 1982

El domingo 27 de junio el cura celebró misa y el 30 por la mañana hicimos una formación en donde rendimos homenaje a nuestros muertos en San Carlos que yacían enterrados en una fosa común cuidadosamente mantenida.

El 30 por la tarde, embarcamos en un helicóptero Chinook que nos trasladó directamente al buque Saint Edmund que se encontraba anclado en San Carlos. El helicóptero aterrizó en la plataforma colocada y adaptada para esas circunstancias ya que este buque cumplía funciones de trasbordador en Inglaterra.

Nos ubicaron transitoriamente en una de las cubiertas bajas de transporte de vehículos y allí permanecimos hasta una nueva y exhaustiva revisión y otro llenado de fichas. Luego de eso nos ubicaron en camarotes de a tres personas con capacidad de dos cuchetas implicando que uno debía dormir en el piso en forma rotativa utilizando como colchón los tres salvavidas que nos correspondían para caso de abandono del buque. Obviamente, no contábamos con frazadas ni almohadas en los camarotes. Esa misma noche zarpamos y pensamos que sería para el continente, pero nuestra sorpresa fue mayúscula cuando a la mañana siguiente nos despertamos y miramos a través de los ojos de buey que estábamos nuevamente en Puerto Argentino y allí permanecimos hasta el 12 de julio.

Puerto Argentino para esa fecha había cambiado su fisonomía. Estaba totalmente cubierto por un espeso manto de nieve y la actividad de los ingleses era importante. Frente al pueblo donde estaban ubicados unos tanques de combustible y un muelle, vimos una zona de reunión de helicópteros con aproximadamente 15 Wessek algunos cubiertos de nieve.

Por otro lado la actividad de los helicópteros en general era digna de verse. La visibilidad, en algunos casos, era muy limitada por la neblina y las ráfagas de viento dificultaban las actividades a la intemperie, pero eso no hacía mella en los pilotos que continuaban su tarea haciendo gala de sus habilidades, transportando diferente efectos.

Pudimos apreciar, además, muchos buques del tipo roland-rolof (Ro-Ro) y la descarga de los mismos que se hacía por medio de pontones ya que no podían atracar a muelle por el calado. También utilizaban helicópteros que llevaban la carga suspendida en redes exteriores.

Vimos aterrizar en el aeropuerto a un grupo de Harriers como si fuesen helicópteros, maniobrándolo hasta ubicarlo en el lugar exacto donde debía posarse.

Apreciamos también que una de nuestras posiciones de misil Tigre Cat que apuntaba hacia el aeropuerto y ubicada al E del pueblo, ahora había sido ocupado por unidades de lanzamiento Rapier con radar de control tiro incorporado.

*Apuntes del entonces teniente de navío de IM – Jefe Operaciones
Juan Alberto Baffico*

1. El destructor británico, "HMS Glamorgan", resultó seriamente averiado cuando un misil mar - mar 38 fue lanzado desde la costa por personal de la Armada Argentina, http://armadaargentina.blogspot.com/2007_04_01_archive.html

La cuarta vivencia hace referencia a varios temas logísticos relacionados con el oponente. Uno de ellos era la disponibilidad de buques civiles para transportar tropas y equipos y, además, disponer de plataformas de vuelo para operar helicópteros pesados como el “Chinook”, o similares, con gran capacidad de carga. Por otra parte, la operación de helicópteros, realizada todo el tiempo, para desplazar elementos logísticos con redes enganchadas en el fuselaje, impactó por su cantidad y eficacia, y que la misma se llevaba a cabo bajo condiciones meteorológicas adversas. También sorprendió la visión de buques Ro-Ro². Estas naves de gran porte eran utilizadas para la descarga general y al no haber muelles aptos para este tipo de tarea, usaban distintos dispositivos y alternativas, como ser: pontones, lanchas de desembarco, helicópteros etcétera.

Como enseñanza logística se puede decir que este despliegue, visto por nuestros propios ojos, demostró que la Guerra de Malvinas no fue improvisada para los ingleses. Todos estos elementos (buques, aviones, helicópteros, etcétera) figuraban en los planes de movilización mientras que otros ya formaban parte de los sistemas logísticos de las unidades destacadas. La Logística Operativa –en este caso- se adaptó prácticamente en forma total a las altas exigencias de una operación netamente marítima, al terreno turboso de la isla, a las adversas condiciones meteorológicas y a la gran distancia de sus bases.

Estas conclusiones parciales sobre las vivencias logísticas sirven de bases para sostener, con mayor vehemencia, que la previsión, la interacción y la complementariedad deben ser parte de las ideas fuerza que motoricen las decisiones y acciones en este campo.

LAS EXPERIENCIAS

A ese conflicto del Atlántico Sur, las fuerzas operacionales argentinas concurren con el equipo y medios de combate con los que contaban en ese momento. Desde el punto de vista de la Logística de la Defensa, todos esos pertrechos fueron adquiridos en distintas épocas y circunstancias, pudiéndose observar: sistemas de armas obsoletos para enfrentar las amenazas y capacidades del enemigo, como otros sistemas de reciente adquisición cuya puesta en operaciones determinó una sustancial superioridad en esas capacidades efectivamente ejercidas.

El caso del crucero “General Belgrano”³ o del sistema de misiles tierra-aire “Tiger Cat” de la Infantería de Marina o los “Superfledermaus” de la Defensa Antiaérea de la Fuerza

Todos aquellos importantes elementos logísticos y sistemas de armas con una determinada entidad (hoy denominada Logística Genética) que no están disponibles desde la paz, difícilmente puedan ser incorporados o utilizados efectivamente, una vez comenzado el conflicto.

Aérea son un ejemplo del retraso tecnológico, contrastando, en el otro extremo, con un sistema de armas como el “Super Étendard” y su misil aire - mar 39 de la Armada⁴ o los Sistemas de Defensa Antiaéreo de misiles “Roland” o de dirección de tiro “Skyguard” de los cañones antiaéreos de 35 mm pertenecientes al Ejército Argentino.

La experiencia de Malvinas demostró que se pueden incorporar efectos sobre las áreas de sostenimiento, pero resulta mucho más difícil en lo que respecta a nuevos sistemas de armas en donde, no sólo son necesarios los pertrechos (sistemas de armas, municiones, etcétera), sino que resulta fundamental contar con el personal idóneo para operarlos eficazmente en oportunidad.

Todos aquellos elementos logísticos y sistemas de armas con una determinada entidad (hoy denominada Logística Genética) que no están disponibles en tiempos de paz, difícilmente puedan ser incorporados o utilizados una vez comenzado el conflicto.

Logísticamente, en el nivel operacional, se inició la campaña con los sistemas de armas y pertrechos de las Unidades en el momento del despliegue, sumándose todo aquello que razonablemente se pueda incorporar en función del tiempo y de los recursos que se destinen para la resolución de ese conflicto en particular.

Obviamente, si nuestras Fuerzas Armadas operan, por ejemplo, con los aviones “Hércules”, nada obstaculiza la compra inmediata (de ser necesario y posible) de una cantidad de aeronaves de similares características, ya que se cuenta con las capacidades de operarlas y con el sistema logístico de apoyo en el país.

Otra cosa distinta sería incorporar 6 barreminas y cazaminas mientras se desarrolla un conflicto (llegado el caso de

2. RO-RD es un acrónimo del término inglés Roll On-Roll Off, con el cual se denomina a todo tipo de buque o barco que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones. <http://es.wikipedia.org/wiki/Ro-Ro>

3. Botado, el 12 de marzo de 1938, en el astillero New York Shipbuilding Co.

4. El 7 de diciembre de 1981, se incorporaron, oficialmente a nuestro país, más precisamente a la 2ª Escuadrilla, los primeros cinco aparatos de la serie, junto a cinco misiles aire - mar -39 “Exocet”. Para el 2 de abril de 1982, al empezar la Guerra de las Malvinas, habían recibido solo 45 horas de vuelo en este tipo de avión y quedaba pendiente la integración, por parte de técnicos franceses de la interface entre el avión y el misil. Los técnicos franceses regresaron a su país y personal de la Armada Argentina logró completar los trabajos, http://armadaargentina.blogspot.com/2007_04_01_archive.html

conseguirlos en tan corto tiempo) para mantener los puertos argentinos o aliados en condiciones de ser operados sin interferencia enemiga. Esta capacidad se perdió hace tiempo y alcanzar la doctrina, los procedimientos, el personal y la experiencia para enfrentar con éxito la guerra de minas demandaría un significativo esfuerzo.

En síntesis, será bastante dificultoso lograr una nueva capacidad con un nuevo sistema de armas una vez iniciado un conflicto que involucre a nuestro sistema de defensa.

El caso de los aviones “Super Étendard”, el conflicto de Malvinas se puede tomar como un ejemplo especial, pues, mucho antes de desatarse el mismo, la Armada había estudiado la incorporación de ese sistema con capacidad de lanzar misiles aire- mar 39 “Exocet”.

Se disponía, además, del conjunto de ingenieros y técnicos especializados y de la logística específica para mantenerlo y operarlo. Este hecho le aportó la capacidad necesaria para integrar sistemas de armas (avión –lanzador –misil) en la Argentina cuando comenzó propiamente el conflicto. Esta capacidad le permitió mantener una constante amenaza durante un 80% de tiempo que duró la guerra. Cabe destacar que la inteligencia inglesa no la había detectado o, tal vez, la consideraba poco probable. Tan importante fue esa capacidad que las fuerzas británicas lanzaron la fallida operación “Mikado” para tratar de destruirla o dañarla⁵.

En 1982, estaban dadas las condiciones técnicas, de infraestructura logística y de conocimiento de nuestro personal para lograr -en una carrera contra el tiempo- poner a punto otros ingenios o sistemas de armas (si bien precarios) que lograron incorporar ciertas capacidades con las cuales no se contaba al inicio del conflicto.

El sistema de lanzamiento del misil “Exocet”, mar-mar 38, desde tierra en coordinación con un radar de la Infantería del Ejército Argentino en Malvinas fue y es, un ejemplo de ello. El misil impactó, la noche del 12 de junio de 1982, sobre el HMS “Glamorgan”.

DE LA LOGÍSTICA DE LA DEFENSA A LA LOGÍSTICA ESPECÍFICA (COMANDOS DE ALISTAMIENTO)

Quizás el desafío más interesante y difícil para los pensadores de la Logística de la Defensa sea definir y visualizar la logística para enfrentar los conflictos inciertos que se avecinan en el mediano y largo plazo para un Estado-nación como el nuestro y obrar, en consecuencia, incorporando sistemas de armas y pertrechos que permitan satisfacer los requerimientos operacionales de ese futuro enfrentamiento.

Como resulta imposible obtener la certeza del porvenir, una de las técnicas utilizadas consiste en definir uno o varios escenarios y, así, determinar las capacidades militares a alcanzar y mantener; el diseño de fuerzas y el desarrollo de la logística requerida.

Desde el punto de vista operativo, ¿qué deberá lograr la Logística de la Defensa?

Que todas las incorporaciones y actualizaciones de sistemas de armas a los Comandos de Alistamiento sean hechas sin interrupciones de tiempo mediante una incorporación planificada que prevea calidad y continuidad a la capacidad

5. Hutchings, Richard, Special forces pilot. A flying memoir of de Falklands war, Operation Mikado, ISBN 978 1 84415 804 1, capítulos 14 a 22



sin afectarla. Esto implica, esfuerzos presupuestarios constantes en los *proyectos de inversión* para no perder, diferir o degradar la capacidad por falta de previsión.

Por ejemplo: si un buque anfibio, tanques de combate, sistemas de defensa aérea o cualquier sistema importante que aporta capacidades es considerado fuera de servicio y la incorporación de su reemplazo no se programa anticipadamente, la capacidad militar requerida se verá directamente comprometida y, por ende, afectados el adiestramiento del personal, del cuerpo doctrinario y los procedimientos.

Al analizar los sistemas de armas a incorporar sería conveniente incluir todas aquellas cualidades que repercuten en el nivel político/militar/operacional/táctico. Es allí, donde la disuasión se torna posible, si contamos con sistemas de armas que sustenten una cierta capacidad en el tiempo y espacio requeridos, con los efectos necesarios sobre el/los Centros de Gravedad enemigos o propios y que podrían ser determinantes en el conflicto, dados su influencia, afectación o impacto.

LA IMPORTANCIA DE LOS DECISORES DE LA LOGÍSTICA DE LA DEFENSA

Los **decisores** (personal civil y militar del Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto y Estados Mayores de las Fuerzas Armadas) en los distintos niveles y organismos son los que asesoran sobre el **tipo, cantidad y calidad de los sistemas de armas que debe incorporar la Argentina para proveer a su defensa.**

El producto de esas decisiones y del éxito en su adquisición o desarrollo será el material a utilizar en el futuro por los **miembros de las Fuerzas Armadas en el período de vida útil del sistema considerado.**

Esto conlleva una gran responsabilidad en la definición operativa que deben cumplir los equipos que se incorporen a las Fuerzas Armadas, así como: calidad, factibilidad de mantenimiento y puesta en operación de manera altamente confiable. Deberíamos ver reflejada la experiencia lograda por todos los integrantes del Sistema Logístico de la Defensa en la calidad y confiabilidad del armamento adquirido.

LA LOGÍSTICA DEL NIVEL OPERACIONAL

En el nivel operacional, la logística es netamente operativa y resultante de la preparación de cada uno de los Comandos de Alistamiento durante la paz, para lograr mantener los sistemas en el nivel operacional requerido por la estrategia militar, así como los insumos para sus fuerzas.

La Logística Específica apoya a las fuerzas en su ámbito y espacio de aplicación, con medios aptos, pensados y desarrollados para ese fin.

Así, la Logística para la Defensa posee una doble función. Por un lado, es **sostén** y, por el otro, **previsión**. Una atiende el corto y mediano plazo y la otra, el largo plazo. Todas estas visiones se complementan e interrelacionan.

Desde el punto de vista operativo ¿qué deberá lograr la Logística de la Defensa? Que todas las incorporaciones y actualizaciones de sistemas de armas a los Comandos de Alistamiento sean hechas sin interrupciones de tiempo mediante una incorporación planificada que prevea calidad y continuidad a la capacidad sin afectarla.

La Logística de Sostenimiento ve al conflicto de hoy y tiene en cuenta las necesidades del/los Comandantes de Teatro para llevar adelante la resolución favorable del conflicto que deban enfrentar

La Logística Genética está orientada a probables escenarios a enfrentar e implica la definición de capacidades militares y la incorporación de nuevos medios que la sustenten. Pero ve a la estrategia con una visión prospectiva sobre el devenir del conflicto e intenta cerrar esa brecha con nuevos sistemas de armas, tecnologías, investigación y desarrollo, personal, adiestramiento, etcétera

En el nivel operacional se diseña la maniobra y se confeccionan y articulan los planes de apoyo para lograr el estado final deseado. Luego, se documenta en el “Plan de Campaña” pero no dejando de lado que el Plan Logístico está directamente debajo del Plan de Maniobra, soportando la operación y haciéndola viable. Si el Plan Logístico carece de factibilidad (capacidad) que le permita poder solucionar los problemas operativos, el Plan de Campaña será inviable.

Será, entonces, importante definir los impactos y las prioridades en los sistemas de armas así como su complementación con otros sistemas específicos (minimizando las asimetrías tecnológicas), de otras Fuerzas Armadas o, inclusive, de aquellas aliadas en caso necesario, logrando una mayor sinergia que redundará seguramente en beneficios de los estados finales (en los niveles estratégico/militar/operacional) a obtener.

LOS ESFUERZOS REALIZADOS PARA LA ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA LOGÍSTICA DE LA DEFENSA: ¿QUÉ SE HIZO? ¿DÓNDE ESTAMOS?

Luego de la capitulación de las Fuerzas Argentinas en Malvinas, se redactaron muchos informes y artículos sobre las alternativas de la guerra y sus implicancias en todos los órdenes. Uno de ellos fue realizado por la “Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades Políticas y Estra-

tégico Militares en el Conflicto del Atlántico Sur”, comúnmente conocido como “Informe Rattenbach”⁶, es utilizado por el Ministerio de Defensa como uno de los referentes para diseñar un nuevo modelo logístico de la Defensa.

El Ministerio de Defensa encaró, a partir de los años 2007/2009 la denominada “Modernización del Sistema de Defensa”. Este importante hecho es el primer intento, potenciado por dicho Ministerio, con la intervención de los Jefes de las tres Fuerzas Armadas y del Estado Mayor Conjunto, para llevar a cabo un diagnóstico sobre la situación logística en ese campo.

No se dice que antes no hubiese habido iniciativas o acciones en este sentido. De hecho, las hubo y eso permitió mantener el sistema logístico en funcionamiento. Se afirma que no se conoce un trabajo tan completo, profundo y multidisciplinario encarado por el poder político con la intervención de las Fuerzas Armadas como el de la Modernización. Se puede estar de acuerdo, o no, en todos o algunos de sus términos pero nadie niega el avance en la concepción logística y la definición de un modelo y su estructura que fue aprobado y puesto en ejecución.

El estudio realizado, “Informe para la modernización del Sistema Logístico de la Defensa”, conllevó hacer un relevamiento de experiencias y soluciones implementadas en los sistemas logísticos de defensa de algunos países de la OTAN y de la región, para luego, efectuar un diagnóstico integral y crítico sobre los principales aspectos logísticos del sistema actual.

Esto derivó que, desde el Ministerio de Defensa, se comenzara un proceso tendiente a generar un *traslado organizacional desde un Sistema de Defensa, casi totalmente desarticulado y librado al arbitrio exclusivo de cada Fuerza, hacia un Sistema de Defensa actualizado y de carácter integral de acuerdo a las tendencias predominantes de decisiones centralizadas en un Ministerio con capacidad de conducción, asistido por un Estado Mayor Conjunto jerarquizado, a cargo de todas las operaciones militares, del planeamiento estratégico militar y con capacidad de coordinación a nivel de las Fuerzas*⁷.

Alberto Juan Baffico

Es capitán de navío de Infantería de Marina retirado y Veterano de Guerra de Malvinas. Licenciados en Sistemas Navales, analista Operativo y Magíster en Logística (INUN). Pose un posgrado de resolución de casos logísticos en la UBA. Es autor de varios artículos sobre e-commerce en sus modalidades B2B y B2C y proveedores y prestadores en escenarios de turbulencia. Actualmente se desempeña como profesor de la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas en las materias de Logística de la Defensa y Planeamiento Militar Conjunto.

En el mismo sentido, se promulgaron leyes, decretos y resoluciones ministeriales para darle un marco jurídico adecuado a todos los aspectos de la gestión de la Logística de la Defensa.

De esta manera, la República Argentina definió, mediante varios documentos de nivel ministerial, la creación de un nuevo modelo logístico aplicado a la defensa en donde se divide a este campo en dos grandes áreas: Logística Genética y Logística de Sostenimiento.

La **Logística Genética** tiene la responsabilidad primaria de incorporar nuevos sistemas de armas para reemplazar a los obsoletos o para hacer efectiva una nueva capacidad, derivada de los requerimientos operativos fijados tomando en cuenta los escenarios definidos por la estrategia militar y concretada en el plan de capacidades militares. Incorpora los sistemas mediante tres canales de abastecimientos: adquisición, producción industrial e investigación y desarrollo. También, genera y sostiene el material de guerra, recuperando el degradado o modernizando aquel que resulte apto y factible para recuperarlo en todas o partes de su capacidad.

Por otro lado, la **Logística de Sostenimiento** tiene la responsabilidad (como su nombre lo indica) de sostener a las fuerzas en los distintos campos de su responsabilidad proveyendo los recursos y medios para su funcionamiento, como ser: alistamiento e intervención en conflictos u otras misiones.

Las Políticas de Defensa Nacional orientarán en la definición del tipo de Fuerzas Armadas que serán requeridas para la defensa. El Ministerio de Defensa y el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas puntualizarán las capacidades requeridas y viabilizarán la ejecución y obtención de los medios poniendo en funcionamiento el Sistema Logístico de la Defensa

La determinación de capacidades militares a través de un ciclo de planeamiento y su correspondiente programación cronológica presupuestaria, conforman la etapa de las decisiones en la Logística Genética.

El Planeamiento Estratégico Militar y el Sistema Integral de Gestión de Inversiones para la Defensa (SIGID II) se implementan y complementan mediante el presupuesto

6. El ministro de Defensa, Arturo Puricelli, en cumplimiento del decreto N° 200 de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner publicado por el Boletín Oficial ordenando “la desclasificación del Informe Rattenbach”, encabezó hoy el acto de designación del representante de Defensa en la Comisión encargada de analizar dicho informe” <http://www.mindef.gov.ar/prensa/comunicados.php?notId=2099>.

7. Ministerio de Defensa: “Informe para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa de la República Argentina”, capítulo III “Plan de Acción: Recomendaciones para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa”, pp. 469- 590 Documento en PDF. <http://www.mindef.gov.ar/publicaciones/todas/Libro-Informe-para-la-Modernizacion-del-Sistema-Logistico-de-la-Defensa.php>

que permite el inicio de la ejecución de los proyectos con las inversiones diseñadas para generar y sostener capacidades militares.

Posteriormente, y complementando este Informe, el Ministerio de Defensa emitió otro documento: “Manual para la identificación, formulación y evaluación de *proyectos con inversión* de la defensa basados en capacidades” que define y determina el “cómo” deben implementarse todos los proyectos en el área de la Defensa.

IDEAS FUERZA PARA ADECUAR EL MODELO LOGÍSTICO

- › Definir y aplicar, en el tiempo, una política de estado sostenida y sustentable sobre temas de defensa que trascienda los Gobiernos que se suceden, con un compromiso de las autoridades políticas para no dejar sin recursos a la Logística Genética en sus funciones de adquisición, producción industrial e investigación y desarrollo así como la actualización tecnológica de los sistemas de armas de la defensa del país.
- › Articular -con el resto de los Ministerios- en áreas de capacitación/planes de contingencia y conocimiento de la macrologística y micrologística con los fines de la defensa. En ese sentido valoramos la creación de la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas que brinda la formación integral a los oficiales jefes de las tres Fuerzas, ha sido un paso positivo hacia una mejora académica en los ámbitos, entre otros, de la estrategia, el planeamiento, las operaciones, la logística en el nivel operacional y militar.
- › Definir estrategias logísticas dinámicas y con variables de abordaje actualizadas. La Logística de la Defensa es cambio permanente porque los escenarios de conflictos tam-

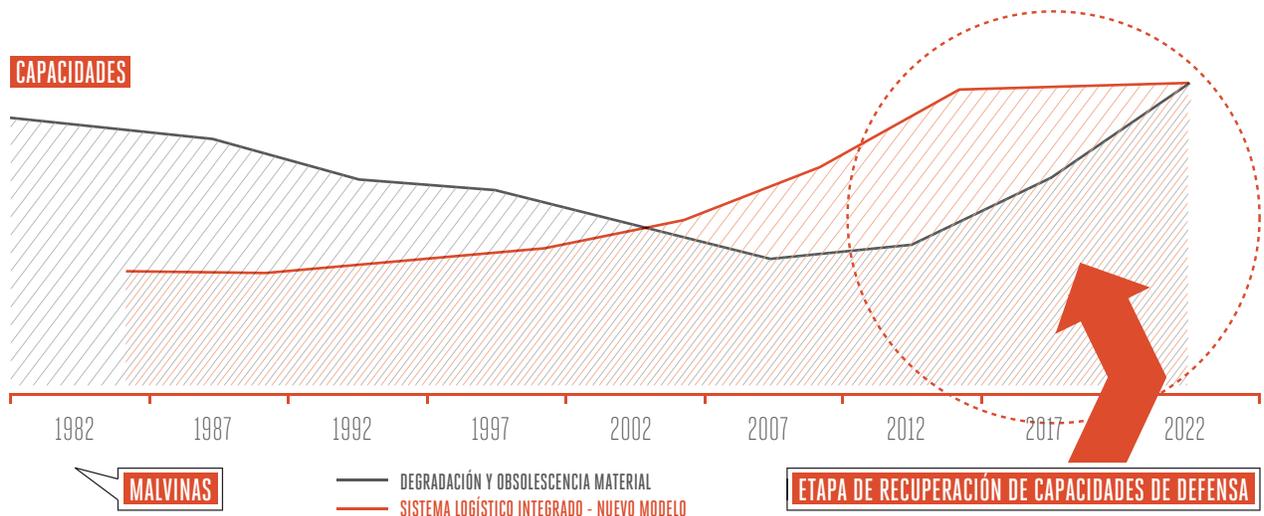
bién lo son, impactando sobre las políticas de estado, propias o ajenas. Decir hoy que la única constante **es el cambio ayudará** a definir y obtener herramientas de gestión que facilitarán la solución de gran parte de los problemas que deba enfrentar la defensa.

- › Disponibilidad -en tiempo y forma- de las capacidades requeridas para la Defensa. El problema de las Fuerzas Armadas no es qué hacer (eso lo dirá el nivel político y los planes de campaña o contingencia) sino cómo hacerlo en forma eficaz y en esta segunda premisa, la plena disponibilidad de las capacidades militares seguramente determinará cuan rápido, contundente y económico (menos cantidad de bajas, menos daños colaterales, menor tiempo de exposición de las fuerzas, menor desgaste, etcétera) resultará la obtención del estado final requerido por el poder político.
- › Continuar potenciando la colaboración e interrelación entre los organismos de la defensa para lograr la eficacia pretendida del modelo logístico, antes planteado, para dotarlo de la agilidad y velocidad de respuesta acorde con las necesidades operativas.
- › Adecuar las tecnologías y el nivel de interoperabilidad (conjunta y combinada) de todo el sistema de defensa dotando a las unidades operativas de armas, equipos, per trechos, etcétera, de última generación. La experiencia de Malvinas nos indica que no se pueden tener fuerzas y unidades de combate equipadas con sistemas asimétricos en cuanto a su modernidad.

CONCLUSIONES

En estos 30 años, desde la gesta de Malvinas, hubo eta-

FIGURA NRO 1 . VISIÓN SOBRE LA DEGRADACIÓN DE CAPACIDADES MILITARES VERSUS SISTEMA LOGÍSTICO INTEGRADO DE LA DEFENSA - NUEVO MODELO



Fuente: Autor

Adecuar la logística significa precisamente eso: contar con políticas de estado y presupuestos asociados que posibiliten la creación de una Logística de la Defensa apropiada, oportuna, conveniente, apta, idónea, capaz, ajustada a los escenarios futuros y proporcionada a los intereses del país a defender.

pas de reflexión, de estudios, de búsqueda de soluciones para la optimización de la Logística de la Defensa. Pero, recién desde el 2006, se comenzó a definir un nuevo modelo logístico implementando distintas iniciativas para comenzar a recorrer nuevamente el camino hacia la recuperación de las capacidades militares. En mayo del 2009, el "Informe para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa de la República Argentina", capítulo III "Plan de acción", página 469, elaborado por el Ministerio de Defensa arribó a varias conclusiones, entre ellas las siguientes:

El sistema logístico de la Defensa en Argentina puede sintetizarse como altamente descentralizado, a nivel de práctica autosuficiencia en cada fuerza armada y por ende, carente de una operatoria que responda a una planificación conjunta, articuladora de objetivos y medios en procura de sinergias que deriven en un aprovechamiento eficiente de los recursos globalmente asignados al sector.

Ello, sumado a una sostenida reducción de recursos humanos y presupuestarios a lo largo del último cuarto de siglo, y a la ausencia de un redimensionamiento congruente de la configuración de las Fuerzas Armadas, generó una profunda degradación y obsolescencia del material de guerra y de apoyo⁸.

Llegó el tiempo de los *proyectos con inversión* para cerrar esa brecha entre lo obsoleto de los sistemas actuales y lo moderno, para incorporar capacidades creíbles acordes a los nuevos avances tecnológicos y a las nuevas concepciones de la defensa que se aplican en los países rectores y que fueron analizados y tomados como ejemplo en el citado Informe.

Se han efectuado los estudios, se definieron y redefinieron los modelos y se aprobaron herramientas de diseño y de inversión, etcétera. Se concluye, entonces, que el Modelo Logístico de la Defensa -partiendo del Plan de Capacidades Militares (Plan CAMIL)- está listo para cumplir con su cometido y producir la renovación/actualización en los sistemas de la defensa. Todos estos mecanismos podrán funcionar a una velocidad sostenida y adecuada, si se aprueban y ejecutan las inversiones para tal fin.

En la figura Nro. 1, se sintetiza una visión de la situación indicada en las conclusiones señaladas por el Ministerio de Defensa, nos encontraremos con dos curvas que representarían el estado del arte de la Logística de la Defensa: una -con pendiente negativa- relacionada con la degradación y obsolescencia del material de guerra y apoyo (capacidades militares) y otra -con pendiente positiva- representando las nuevas herramientas y modelos de gestión logística, aprobados oportunamente, avizorándose, además, a partir del 2012, una etapa de recuperación de capacidades de la Defensa.

Adecuar significa: *Proporcionar, acomodar, apropiar algo a otra cosa*⁹. Adecuar la logística significa precisamente eso: contar con políticas de estado y presupuestos asociados que posibiliten la creación de una Logística de la Defensa apropiada, oportuna, conveniente, apta, idónea, capaz, ajustada a los escenarios futuros y proporcionada a los intereses del país a defender.

También, implica que el sistema educativo de las Fuerzas Armadas deba ser orientado a un escenario tecnológico de futuro -salto tecnológico educativo- para contar con personal capacitado e idóneo en condiciones de operar, mantener y actualizar esos nuevos sistemas.

Del mismo modo, representa hacer un esfuerzo diferente para obtener mejores resultados priorizando los *proyectos con inversión*, acelerando las incorporaciones para efectivizar las **capacidades**, mejorando las **previsiones**, la **interacción** y la **complementariedad** con la macrologística y micrologística y las nuevas herramientas tecnológicas que podrán ser utilizadas por el sistema de defensa del país y sus futuros aliados.

En este sentido -y como ejemplo- los contratos encarados con la empresa de Investigaciones Aplicadas (INVAP) para construir radares 3D en el país destinados al Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA)¹⁰, es solo una prueba de que es posible.

8. Ministerio de Defensa: "Informe para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa de la República Argentina", capítulo III "Plan de Acción: Recomendaciones para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa", pp. 469, Documento en PDF. <http://www.mindef.gov.ar/publicaciones/todas/Libro-Informe-para-la-Modernizacion-del-Sistema-Logistico-de-la-Defensa.php>

9. Diccionario de la Lengua Española, vigésima segunda edición, <http://www.rae.es/drae/>

10. Firma del contrato para la construcción de 6 radares primarios; <http://www.invap.com.ar/es/home/sala-de-prensa/670-firma-del-contrato-para-la-construccion-de-6-radares-primarios.html>. Consultado, martes 7 de junio de 2011.