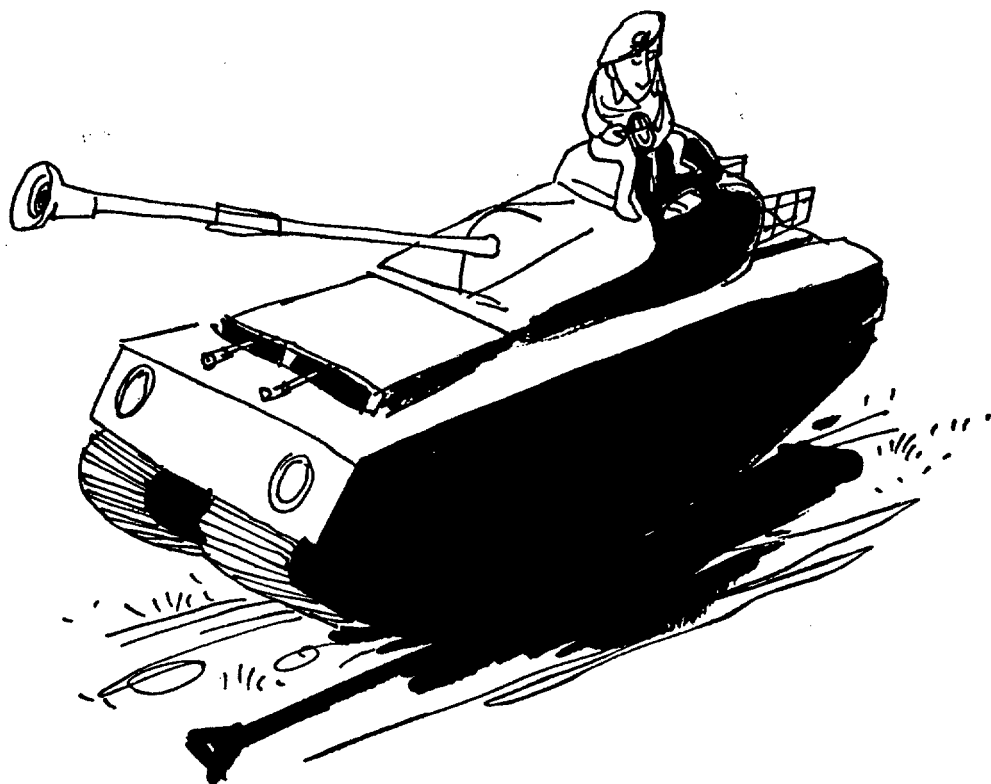


ESTUDIOS TACTICOS Y LOGISTICOS

— ESTUDIO SOBRE UNA PO-
SIBLE COORDINACION
LOGISTICA DE ESPAÑA
CON LA NATO.



CESEDEN

ESTUDIO SOBRE UNA POSIBLE COORDINACION LOGISTICA
DE ESPAÑA CON LA NATO

TCOL. Artº. D. Emilio MARTIN-GONZA-
LEZ DE LAS MORAS.

(Tesis presentada en el I Curso Experimental
de la Escuela de Estados Mayores Conjuntos)



Mayo-1966

BOLETIN DE INFORMACION Nº 6 - V

PREFACIO

La creciente complejidad de los Ejércitos modernos, su tiranía sobre las posibilidades económicas, industriales y demográficas de las naciones y la presencia en la batalla del motor y de múltiples ingenios que requieren "abastecimientos" en cantidades fabulosas, que han hecho aumentar la importancia del transporte de forma continua, han conducido sin duda alguna, a que la rama del Arte Militar conocida con el nombre de Logística, haya alcanzado la extraordinaria importancia que hoy día tiene y; como consecuencia, se haya procedido a realizar un estudio científico de los problemas que le incumben resolver, tanto en la constitución como en el sostenimiento de los Ejércitos, en las dos fases de la guerra: la preparación y la conducción, lo que supone el determinar, obtener, situar y hacer posible la actuación de los medios necesarios para poder llevarla a cabo.

En la enseñanza militar ha sido, hasta hace muy poco, ley casi universal, el dedicar una importancia mucho mayor a los estudios tácticos y estratégicos que a los logísticos, es decir, que de las dos fases del Arte Militar, la preparación de la guerra y su conducción, nuestros esfuerzos se han consagrado preferentemente a la segunda, habiendo dejado muy abandonada la preparación, que puede decirse ha sido siempre la "cenicienta".

El aportar un pequeño esfuerzo en "pro" de estos estudios logísticos, unido a la importancia que para nosotros tiene todo lo relacionado con la Organización del Atlántico Norte, ya que, quierase o no, tanto por nuestra situación como por nuestra cultura, somos un país europeo, que no puede permanecer anquilosado al margen de las ideas e inquietudes que conmueven a la Europa Occidental - y le hacen evolucionar, ha sido la causa de la elección del tema de esta Tesis.

La doctrina, organización, principios y procedimientos que rigen en la logística que se realiza en el seno de la NATO son, en general, poco conocidos en nuestra patria, debido sin duda alguna a la falta casi absoluta de información oficial que sobre esta materia se posee, en contraposición con otros aspectos de la doctrina militar de esta Organización en el campo operativo, ampliamente - conocidos y difundidos por nuestros Centros de Enseñanza e incluso recogidos en algunos Reglamentos.

Por ello se ha creído necesario dedicar una gran parte de este trabajo, a presentar, dentro de la información que se ha podido reunir, los rasgos más sobresalientes de dicha logística, aunque sólo sea de una manera concisa y resumida dada la amplitud del mismo, ya que sin su previo conocimiento sería imposible

obtener ninguna consecuencia con ella relacionada.

En una segunda parte y partiendo de la hipótesis de que nuestra nación tuviera que prepararse para entrar a tomar parte de la NATO, como uno más de sus miembros, se ha comparado en líneas generales nuestra doctrina y organización logística, apenas esbozada más allá del escalón operativo, con la de dicha Organización, con el fin de llegar a unas conclusiones que señalen los primeros pasos que habrían de darse y las medidas esenciales que tendrían que tomarse para poder estar en condiciones de llevar a cabo una real y eficaz cooperación en el campo logístico dentro de la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

- - - - -

INDICE

1.- ASPECTOS GENERALES DE LA LOGISTICA DE LA NATO

1.1.- Ideas Generales.

1.2.- Principios básicos en que descansa la Organización Logística.

1.3.- El Ciclo Logístico.

2.- EL EXAMEN ANUAL

2.1.- Ideas Generales.

2.2.- Método en que se basa el Examen Anual.

2.3.- Objetivos del Examen Anual.

2.4.- Fases principales del Examen Anual.

2.5.- Importancia del Examen Anual.

3.- LAS FUNCIONES BASICAS.

3.1.- Sistema NATO de Abastecimiento y Mantenimiento.

3.11.- Generalidades.

3.12.- Organización Actual.

3.13.- Funcionamiento.

3.14.- Ventajas de una Organización centralizada.

3.15.- Conclusión.

3.2.- Obras. La Infraestructura Común.

3.21.- Clasificación de la Infraestructura.

- IV -

3.22.- Financiación Común de la Infraestructura.

3.23.- Proceso de la elaboración de los proyectos.

3.3.- Transporte.

3.31.- Generalidades.

3.32.- Transporte de Superficie.

3.33.- Transporte Marítimo.

3.34.- Transporte Aéreo.

3.35.- Sistema de Oleoductos NATO

4.- LA NORMALIZACION EN LA LOGISTICA NATO

4.1.- Obstáculos para la Cooperación.

4.2.- Soluciones para la Cooperación.

4.3.- Limitaciones en el campo de la normalización.

4.4.- Principios NATO de normalización.

4.5.- Prioridades en la normalización del material.

4.6.- Organización de la normalización en la NATO.

4.7.- Conclusiones.

5.- RESUMEN DEL SISTEMA LOGISTICO NATO

6.- ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS LOGISTICAS NATO Y ESPAÑOLA

6.1.- Generalidades.

6.2.- Logística de Alto Nivel.

- V -

6.3.- Abastecimiento y Mantenimiento.

6.4.- La Infraestructura.

6.5.- Transporte.

6.6.- Comparación del Ciclo Logístico

7.- CONCLUSIONES

ANEXOS

Núms. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

BIBLIOGRAFIA

- - - - -

1.- ASPECTOS GENERALES DE LA LOGISTICA DE LA NATO

1.1.- IDEAS GENERALES

- 1.11. Al no ser la NATO una Organización Supranacional, sino solamente una Organización Internacional en la que sus miembros son Estados soberanos, no puede decirse que exista una logística NATO, propiamente dicha, común a todos los países que la constituyen, ni tampoco puede hablarse de que rija en ella un sistema logístico centralizado y unificado.
- 1.12. No obstante y a pesar de las grandes dificultades a que ha tenido que hacer frente en este campo desde un principio, la NATO se ha esforzado desde su creación en buscar una doctrina y tratar de implantar un sistema logístico, lo suficientemente flexible, que le permita explotar en común y de la mejor manera posible los recursos de los países miembros, controlar los movimientos de fuerzas, abastecimientos y transportes que aligeren y abrevien el problema logístico, y conseguir una unificación lo más completa posible, tanto en el campo de la organización de las logísticas nacionales como en el de sus métodos de trabajo, planes, procedimientos, etc.
- 1.13. Pero a pesar de los esfuerzos realizados y del tiempo transcurrido, si bien se han conseguido notables progresos en determinados aspectos, aún no se ha llegado a perfilar una organización logística que sea verdaderamente satisfactoria, y ello ha sido debido a la fuerte resistencia presentada por algunas naciones miembros, que oponen al principio logístico esencial de la concentración y unicidad su propio particularismo, agravado por la existencia de intereses económicos y comerciales que frecuentemente están en contraposición con las medidas de carácter general que se tratan de imponer. Y es que resulta muy difícil conciliar las necesidades generales con las distintas características nacionales y compaginar la logística de las grandes potencias con la de los pequeños países.

1.2.- PRINCIPIOS BASICOS EN QUE DESCANSA LA ORGANIZACION LOGISTICA.

- 1.21. La organización logística actual en la NATO descansa en los dos principios básicos y fundamentales siguientes; que en cierto modo son contradictorios y antagónicos:

- La logística constituye una responsabilidad nacional.

- La definición de las necesidades logísticas y su coordinación, son de la competencia de los Mandos Aliados NATO.

1.22. El primer principio se expresa así: "Cada Nación es responsable del apoyo logístico a sus propias fuerzas y ejerce un absoluto control de sus recursos nacionales, a excepción de los puestos a disposición de los Comandantes Aliados".

Evidentemente, este principio que afirma que la soberanía de cada nación debe ser respetada íntegramente, es en cierto modo lógico, ya que ningún Mando Aliado dispone por sí mismo de la capacidad económica y de producción necesaria en todo sistema logístico para atender a sus propias necesidades, que únicamente puede ser proporcionada por los propios países miembros.

Presenta, así mismo, las ventajas de ser muy simple, de no herir las susceptibilidades nacionales, de preservar los intereses industriales y económicos de cada país y de no crear, en su aplicación, problemas de orden jurídico.

Pero tiene el grave inconveniente de que los recursos que se ponen a disposición de los Comandantes Aliados son fijados por cada Nación, previa consulta con las Autoridades NATO interesadas, y al ser variable el apoyo logístico que cada país puede proporcionar a sus fuerzas, función de su capacidad económica e industrial, la efectividad de las fuerzas puestas a disposición de la NATO no es uniforme; además, resulta así que cada país miembro continúa con su propio sistema logístico independiente para el apoyo de sus fuerzas nacionales y, por otra parte, los únicos recursos verdaderamente disponibles para la NATO son los que poseen o controlan las fuerzas nacionales afectadas o previstas de asignación a los Mandos Aliados.

1.23. En cuanto al segundo principio, es natural que, en función de las distintas hipótesis de conflicto admitidas en el seno de la NATO, sea el Comandante Supremo Aliado a quien corresponda definir de una manera taxativa las necesidades logísticas sentidas; habiendo recibido una misión que cumplir, tiene derecho a fijar y solicitar los medios de toda clase que crea necesarios para poder llevarla a cabo, comprendidos los medios logísticos. Pero el derecho de definir los medios no supone el de obtenerlos. Es a las Naciones miembros a quien pertenece en definitiva decidir si las necesidades solicitadas deben o no ser satisfechas en su totalidad. Pero como será necesario llegar a una solución, ésta tomará la forma de un compromiso entre las necesidades logísticas solicitadas por el Comandante Aliado y los medios que las naciones aceptan proporcionar.

1.24. Además de estas recomendaciones referentes a las necesidades, el Comandante Supremo tiene a su cargo la responsabilidad de la coordinación e inspección de todos los medios logísticos puestos a su disposición, lo que es de todo punto indispensable.

ble si se quiere hacer frente con garantía de éxito a cualquier ataque del bloque soviético, en el cual el principio de concentración se aplica al máximo, pero - que presenta muchas más dificultades que la coordinación de empleo de los medios tácticos.

1.25. En consecuencia, las atribuciones concedidas en materia logística al Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas en Europa, son las siguientes:

- a. Establecer, de común acuerdo con las autoridades nacionales las necesidades logísticas de toda clase y su prioridad.
- b. Proponer, en relación con dichas autoridades, la distribución geográfica más conveniente de los recursos logísticos concedidos.
- c. Coordinar y supervisar la utilización de las instalaciones de la infraestructura y de las nacionales puestas a su disposición.

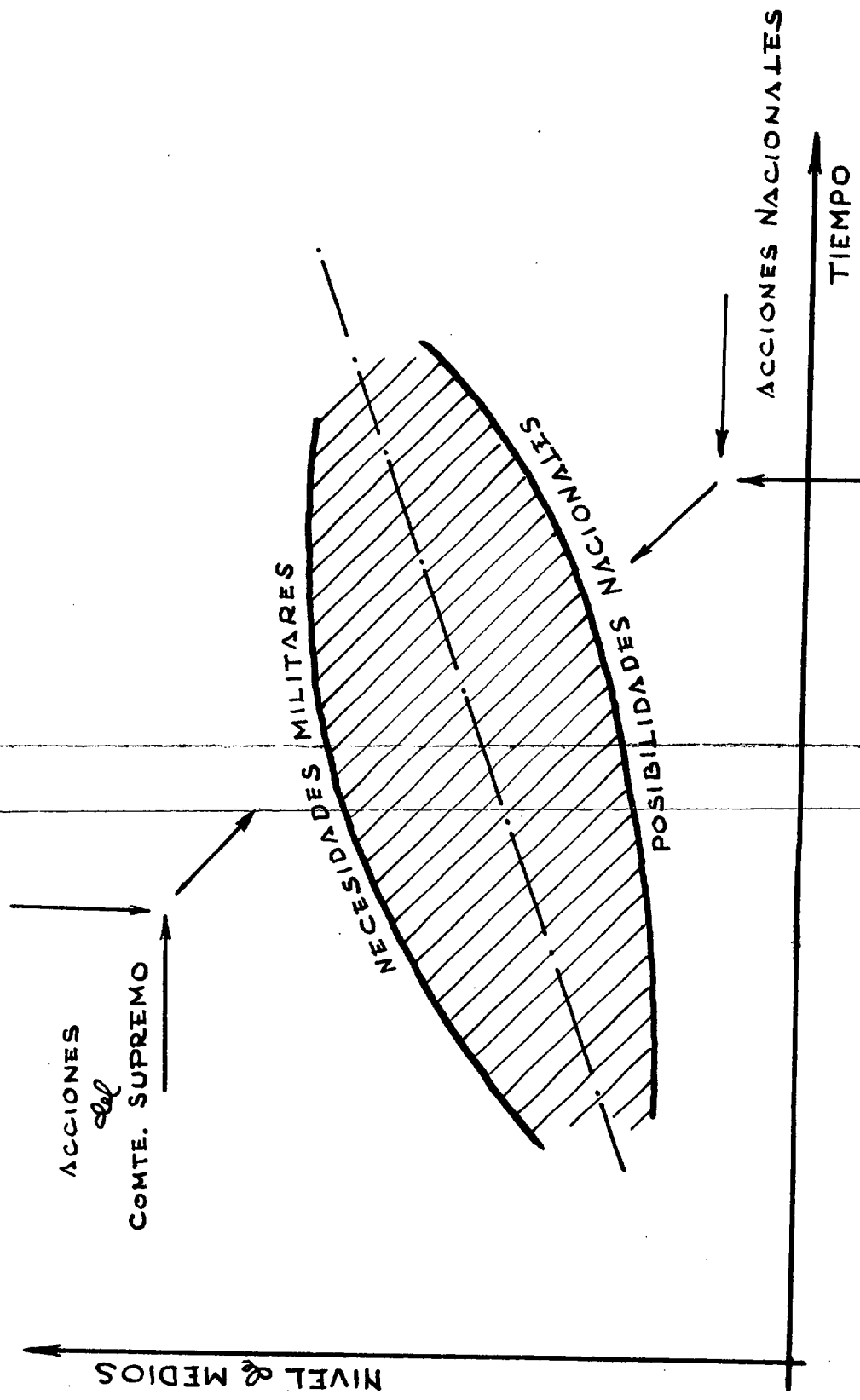
Recibe del Grupo Permanente las directivas pertinentes para su actuación, pero puede también entenderse directamente con los Jefes de Estado Mayor nacionales para determinadas cuestiones, y a este fin, los distintos países mantienen representaciones militares en su Cuartel General (SHAPE) para asegurar el enlace necesario.

1.26. El problema que se presenta entre las necesidades sentidas por el Comandante en Jefe y los medios puestos a su disposición por los países miembros, puede representarse esquemáticamente como se indica en la figura núm. 1. La superficie comprendida entre ambas curvas representa la diferencia entre las exigencias de los planes de operaciones y las realidades logísticas: el problema consiste en hacerla desaparecer. Desde el punto de vista estrictamente militar, la solución sería llevar la curva de posibilidades nacionales a coincidir con la de necesidades, aumentando los recursos y disminuyendo los plazos de producción. Desde el punto de vista nacional, la solución consistiría en restringir las necesidades militares y retardar la entrega de los medios. La solución de compromiso consistiría en una combinación de ambas, de modo que se logre obtener la coincidencia por acciones concomitantes del Comandante Aliado y de las Naciones, bajando la curva de necesidades y subiendo la de posibilidades.

1.3.- EL CICLO LOGISTICO

Como consecuencia de todo lo expuesto vamos a resumir la forma en que se realizan en el proceso NATO, las tres fases fundamentales que constituyen el ciclo logístico:

FIGURA NUM. 1



1.31. La determinación de las necesidades

Es de la incumbencia del Comandante Supremo Aliado quien, en función de los planes en vigor, tanto estratégicos como de constitución de la fuerza, fija los niveles logísticos de toda clase de que es necesario disponer y eleva sus peticiones al Consejo Permanente.

1.32. La obtención de los medios

Es de la responsabilidad de los países miembros, que deciden, de acuerdo con los planes de la Organización el esfuerzo que pueden dedicar a la defensa conjunta y la forma de realizarlo. Pero es necesario que aquélla disponga de un procedimiento para coordinar los programas y presupuestos nacionales destinados a la misma, mediante el cual se pueda recomendar a los países miembros que contribuyan al esfuerzo común proporcionalmente a sus posibilidades. Este procedimiento, denominado el "Examen Anual" es muy importante y se expone más adelante en detalle.

1.33. La distribución de los medios

Exige la resolución de dos problemas: su distribución en el espacio, es decir, su despliegue de acuerdo con las necesidades operacionales, y la construcción de depósitos e instalaciones para su almacenamiento y conservación. Sobre el primero ya se ha dicho que los mandos aliados están autorizados para hacer las recomendaciones pertinentes y, en caso de guerra o emergencia, facultados para ordenar su redistribución. En cuanto al segundo, se concretará un poco más al hablar de la infraestructura.

1.34. Podemos terminar diciendo que la tendencia logística de la NATO ha sido, desde su creación, el conseguir una coordinación más efectiva, o una mayor integración si así lo queremos llamar, de las logísticas nacionales, pues por todos es reconocido que tan importante como la unidad de mando es el conseguir la unificación del armamento, equipos, métodos y procedimientos, puntos básicos de cualquier éxito futuro de las fuerzas de la NATO en un conflicto bélico.

2.- EL EXAMEN FINAL

2.1.- IDEAS GENERALES

- 2.11. Al conservar los países miembros de la NATO la plenitud de su soberanía dentro de la Organización y, por tanto, su libertad de decisión para fijar las aportaciones a dedicar al esfuerzo de la defensa común, se sintió desde un principio la necesidad de que la NATO dispusiera de un procedimiento que permitiera conciliar los distintos criterios nacionales y coordinar las necesidades militares de toda índole, surgida de los objetivos a defender, con las posibilidades reales de orden político, militar y económico de los países miembros.
- 2.12. Por eso, a finales de 1951 se creó un Comité constituido por doce miembros, representantes de los doce países que entonces constituían la Organización, y de tres ejecutivos, Harriman, Monnet y Plowden, a los que en la prensa se les llamó los "doce apóstoles" y los "tres sabios", con la misión de estudiar y analizar detalladamente todas estas cuestiones. En el informe exhaustivo que presentó el Comité, se reafirmaba el principio fundamental del Tratado del Atlántico Norte de que "la defensa conjunta debe descansar sobre una firme y sólida base económica y social de sus miembros, no exigiendo a ninguno de ellos que soporten una carga militar que sobrepase a sus posibilidades", y se formulaba un programa de defensa de acuerdo con las posibilidades económicas y logísticas de la Organización. Como consecuencia de este magnífico y completísimo estudio, el Consejo de la NATO decidió, en 1952, que cada año se debía proceder a una "Determinación de necesidades", para mantener al día y actualizada la indispensable potencia defensiva, basada en posibilidades reales. De esta decisión surgió, pues, el procedimiento conocido con el nombre de "Examen o Revisión Anual", que constituye una de las partes más esenciales del trabajo de la NATO y es clave fundamental de la coordinación de su logística de alto nivel, por lo que le dedicaremos la atención que merece.

2.2.- METODO EN QUE SE BASA EL "EXAMEN ANUAL"

- 2.21. El proceso seguido en el Examen Anual es esencialmente el mismo que se emplea por cualquier nación para fijar su presupuesto de defensa, pero ha constituido una experiencia completamente nueva al ser aplicado, por primera vez en la historia, a escala internacional, ya que hasta ahora ningún país había consentido jamás, ni en tiempo de paz ni en tiempo de guerra, intercambiar informaciones detalladas y confidenciales sobre sus presupuestos militares y económicos con sus aliados, ni mucho menos someter estos programas a su examen y crítica.
- 2.22. Un trabajo como el del Examen Anual, que abarca los programas económicos y mi-

litares de quince naciones, es infinitamente más complejo que si se aplicara a un solo país, pues es necesario obtener de esas quince naciones los datos pertinentes en forma tal que sean perfectamente comparables, cualesquiera que sean las diferencias existentes entre sus métodos de trabajo.

Por eso ha resultado imprescindible establecer definiciones NATO - para las diversas categorías de las fuerzas y ajustar y unificar los procesos de presentación de gastos y costos, en los diversos aspectos que presentan los programas nacionales de defensa.

2.3.- OBJETIVOS DEL EXAMEN ANUAL

- 2.31. El fin esencial perseguido por el Examen Anual es el de fijar los objetivos de la - defensa conjunta, de acuerdo con las posibilidades políticas y económicas de los países miembros, y que éstos se comprometen a alcanzar.

Estos objetivos son definidos en forma de recomendaciones presentadas por las Autoridades Militares de la NATO, con objeto de mejorar las fuerzas armadas nacionales, paliar los puntos débiles que éstas presentan, y conseguir que la Organización, considerada como un todo disponga de una potencia militar equilibrada, desde el punto de vista de las diferentes armas y tipos de unidades.

- 2.32. A lo largo del proceso, las recomendaciones militares se ajustan en función de la apreciación de los recursos totales disponibles, entre los cuales se incluyen, no solamente los créditos presupuestados nacionales y la producción militar de cada país, sino también los recursos procedentes de la ayuda militar.

En esta preceso, que se llama en la NATO "armonización de las necesidades de defensa con las posibilidades económicas y logísticas", el término - "armonización" tiene un significado de negociación, pues cada vez que los recursos ofrecidos por un país son inferiores a los solicitados por la NATO, las modificaciones pertinentes se alcanzan por medio de conversaciones, siendo de esta forma el Examen Anual consigue proporcionar la posibilidad de llegar a un acuerdo.

- 2.33. Todo programa de defensa debe necesariamente abarcar un periodo de tiempo relativamente largo, por lo que es necesario que los planes elaborados dentro del cuadro del programa colectivo de la NATO se refieran a un plazo adecuado. Pero - como, por otra parte, ningún gobierno democrático puede empeñarse en firme por un periodo de tiempo que sobrepase la duración prevista de su legislación nacional, es por lo que se ha fijado que en el Examen Anual se analicen solamente los objetivos a alcanzar durante los tres años siguientes, pero únicamente se pide a -

los gobiernos nacionales que tomen decisiones en firme para el primer año, y expongan sus planes e intenciones para los otros dos.

2.34. Por ello, los objetivos a alcanzar se clasifican en:

- Objetivos "firmes", los que van a realizarse dentro del año siguiente al del examen.
- Objetivos "previstos", los que se tiene la intención de alcanzar durante el segundo año.
- Objetivos "posibles", los que se piensan para el tercer año.

2.35. Cada Examen Anual comienza siempre por un balance de los progresos realizados en la consecución de los objetivos "firmes" del año en curso. Los objetivos "previstos" que se habían fijado a lo largo del Examen Anual precedente se modifican en función de la experiencia de la evolución de la situación, para pasar a convertirse en objetivos "firmes" durante el año siguiente. Del mismo modo, los objetivos "posibles" son también analizados detalladamente para ser transformados en objetivos "previstos" en la revisión que se está efectuando; además, y como consecuencia del análisis que se está llevando a cabo, surgirán nuevos objetivos "posibles" para el tercer año.

2.36. De esta manera el Examen Anual constituye un proceso permanente, y los objetivos fijados para el segundo y tercer año proporcionan claras indicaciones para la orientación del esfuerzo de la defensa y su orden de magnitud, constituyendo al mismo tiempo una base firme para que las autoridades civiles y militares de la NATO, puedan establecer sus planes para el futuro de una manera flexible y al mismo tiempo consistente.

2.4.- FASES PRINCIPALES DEL EXAMEN ANUAL

El proceso del Examen Anual se desarrolla prácticamente a lo largo de todo el año y en él pueden considerarse las fases que a continuación se indican:

1a.- Establecimiento de las hipótesis generales sobre las cuales se va a fundar el Examen.

Estas hipótesis son revisadas y formuladas cada año por el Consejo del Atlántico Norte, basándose para ello, por una parte, en el análisis de la política soviética y en el cálculo del grado del peligro de guerra que se prevee y, por o-

tra, en el estudio de la situación económica y política de los países miembros de la Organización.

2ª.- Envío a los Gobiernos Aliados de un "cuestionario" detallado.

En él se solicita de cada país una información concreta y detallada sobre sus programas militares, presupuestos, planes de producción, disponibilidades de material de guerra, situación económica general, etc...

Este cuestionario tiene gran importancia, ya que al describir en él cada país, con toda sinceridad, su esfuerzo de defensa, exponiendo el programa de modernización de sus fuerzas militares, sus disponibilidades logísticas de material y armamento, las medidas adoptadas para combatir toda clase de deficiencias, los aspectos financieros de todos estos programas y su relación con sus posibilidades económicas, permite a los demás países miembros apreciar con exactitud el esfuerzo a realizar por sus aliados y precisar las recomendaciones que deben hacerse para que pueda alcanzar la efectividad requerida en beneficio del conjunto.

Por eso y para conseguir que los datos proporcionados por los diferentes países sean perfectamente comparables, el cuestionario va acompañado de un folleto con toda clase de explicaciones, instrucciones y definiciones extremadamente detalladas, con el fin de que sean debidamente interpretados todos los datos que se solicitan.

3ª.- Presentación por los Mandos Supremos Aliados de sus necesidades militares.

Estas peticiones o recomendaciones de los Comandantes Supremos que tienen por objeto el mejoramiento de las fuerzas existentes y el servir de orientación a los países miembros para la formulación de sus futuros programas de defensa, son objeto de discusión entre los representantes de los Mandos Supremos, las delegaciones nacionales y miembros del Secretariado Internacional, examinando conjuntamente los dos últimos, muy particularmente, las repercusiones que estas recomendaciones militares puedan tener sobre los planes económicos de los diferentes países y su producción de material, equipo y armamento.

4ª.- Análisis de las respuestas nacionales al cuestionario.

Las respuestas nacionales al cuestionario son examinadas y analizadas por las autoridades militares de la NATO, Grupo Permanente y Comandantes Supremos, por las delegaciones nacionales y por los Servicios competentes del Secretariado Internacional, en la parte que afecta a cada uno, con el fin de establecer una comparación entre los programas nacionales y las necesidades de la NATO, -

poniendo de manifiesto los problemas más importantes que se presentan a cada país.

Al mismo tiempo, el Secretariado Internacional procede a realizar un estudio de la situación económica y financiera de cada país, utilizando para ello las informaciones generales recogidas por otras organizaciones internacionales y - por las particulares que cada país miembro proporciona sobre sus gastos de defensa.

Como consecuencia de este análisis, se llega a determinar en qué medida los planes militares de la Organización son compatibles con los planes militares propios de cada país y sus posibilidades económicas y financieras, formulando el Secretariado Internacional de acuerdo con las autoridades militares, unas conclusiones provisionales sobre las posibilidades reales de cada país para poder llevar a cabo el programa de defensa previsto, que ponen de manifiesto qué países realizan un esfuerzo adecuado y cuáles están por debajo de sus posibilidades y por tanto pueden y deben, sin grandes dificultades, incrementar este esfuerzo.

5ª.- Formulación de recomendaciones a cada país.

De acuerdo con las conclusiones obtenidas en el análisis anterior, las autoridades militares de la NATO y el Secretario Internacional formulan una serie de recomendaciones a los distintos países miembros, sugiriéndoles los reajustes que sería conveniente realizar en sus planes y programas militares y económicos nacionales para que puedan ser integrados en un plan conjunto y equilibrado que satisfaga todos los objetivos militares definidos por la Organización.

6ª.- Discusión multilateral del esfuerzo de defensa a realizar por cada país.

Una vez estudiadas por los distintos Gobiernos las recomendaciones - que les han sido formuladas, tiene lugar en el seno del Comité del Examen Anual una serie de reuniones en las que, a lo largo de una discusión multilateral y a la luz de la abundante información recogida, se estudian, armonizan y concilian, las modificaciones a introducir en los programas nacionales, recomendados por las autoridades militares de la NATO, y las posibilidades reales que tienen los países miembros para aplicar estas recomendaciones, con el fin de llegar a fijar las modificaciones definitivas que deben presentarse a los respectivos gobiernos en el - informe final.

Esta discusión constituye, pues, la fase esencial del Examen Anual, ya que permite comprobar a todos los representantes nacionales si el esfuerzo conjunto de la defensa está equitativamente repartido o si, por el contrario, algún - país está excesivamente recargado.

7ª.- Preparación y comunicación del informe final a los distintos gobiernos.

Preparado por el Secretariado Internacional, asesorado por el Comi-

té del Examen Anual, comprende un informe de conjunto en el que se analizan las principales cuestiones que se presentan en el cuadro del esfuerzo defensivo colectivo, con un resumen final de las conclusiones obtenidas a lo largo del examen, y lleva un anexo por cada país en el que se expone detalladamente el esfuerzo de defensa a proporcionar por el mismo, su situación económica, los problemas militares que tiene que resolver y las recomendaciones hechas para mejorar dicho esfuerzo.

Este informe, acompañado de otro de las autoridades militares sobre el estado de defensa de la Organización, tal y como se ha deducido del Examen, se remite a los distintos Gobiernos para su conocimiento y estudio.

8ª.- Discusión del informe final.

Este informe final es discutido a nivel del Consejo del Atlántico Norte, reunido en sesión ministerial, quien decide sobre las recomendaciones que contiene para su puesta en acción.

2.5.- IMPORTANCIA DEL EXAMEN ANUAL

- 2.51. El Examen Anual es una de las tareas más importantes de la NATO, puesto que constituye el principal medio de que dispone para la coordinación de los esfuerzos de toda clase a realizar por los distintos países. Permite no solamente descubrir los puntos débiles, sino evaluar también el coste y las repercusiones económicas y financieras de las soluciones propuestas, poniendo de manifiesto lo que es, a la vez, deseable y razonable.
- 2.52. Gracias a él, todos los países miembros han aprendido a apreciar las dificultades que deben vencer sus compañeros de alianza y les ha habituado a trabajar en estrecha colaboración en la resolución de problemas tan complejos.
- 2.53. Al exponer de una manera uniforme e imparcial el estado de fuerzas de cada país, los problemas relativos a su mantenimiento y los recursos consagrados a la defensa, ha proporcionado siempre una base realista para la repartición de la ayuda mutua.
- 2.54. El Examen Anual ha sobrepasado en mucho su objetivo inicial, pues hoy existen quince gobiernos que aceptan voluntariamente someter a un estudio minucioso de sus aliados el detalle de su esfuerzo y de su presupuesto de defensa, para luego defender estos planes delante de ellos, en discusiones llenas de franqueza y sinceridad, con lo que se ha logrado aumentar extraordinariamente la comprensión mutua.
- 2.55. Por último, podemos decir, que el Examen Anual continuará siendo extremadamen-

te útil dentro de la órgánica de la NATO, pues permite poner en práctica un proceso de análisis recíproco y una coordinación cada vez más completa y más fácil de los esfuerzos mutuos que se realizan por los quince países que constituyen la Organización.

3.- LAS FUNCIONES BASICAS

Para acabar de tener una idea clara del proceso logístico NATO, es necesario presentar algunos aspectos particulares e interesantes del mismo en relación con las cuatro funciones básicas logísticas:

- Abastecimiento.
- Mantenimiento.
- Obras.
- Transporte.

3.1.- SISTEMA NATO DE ABASTECIMIENTO Y MANTENIMIENTO

3.11. Generalidades

- 3.111. Ya se ha indicado que la logística de la NATO es de tipo descentralizado, y que cada país es responsable de equipar, abastecer y mantener a sus fuerzas, así como de elegir su material de guerra. Este material puede tener distinto origen: producción nacional, producción extranjera, procedente de envíos en concepto de ayuda mutua.
- 3.112. La NATO, como organización, no está facultada para producir o adquirir material, aunque ha jugado desde el principio un papel importante en lo concerniente al estudio de las necesidades y coordinación de los esfuerzos nacionales. Pero el tiempo y la realidad han hecho cada vez más patente la necesidad de llegar a una más estrecha coordinación, a una unificación en los métodos y procedimientos, que faciliten y hagan más económica la producción, distribución y mantenimiento del material de guerra.
- 3.113. Así se llegó, a propuesta de los Estados Unidos, al estudio de un proyecto para la creación de un organismo NATO que tuviese las atribuciones necesarias para en-

cargarse de la producción, abastecimiento y mantenimiento de determinados equipos comunes y piezas de repuesto, atribuciones que podrían ampliarse, progresivamente, si las experiencia lo aconsejase. Este proyecto cristalizó en el denominado "Sistema NATO de abastecimiento y mantenimiento", aprobado por el Consejo de la Organización en abril de 1958.

3.12. Organización actual

- 3.121. Este sistema (ver Anexo nº 1) está constituido por un Comité de Directores y por la Agencia NATO de Abastecimiento y Mantenimiento, encargada de la ejecución de los trabajos.
- 3.122. El Comité de Directores integrado por los representantes de cada una de las naciones participantes, mantiene un estrecho contacto con la Administración militar de la NATO y la Sección de Producción y Logística, y de él emanan las directivas pertinentes al Director General de la Agencia, referentes a los asuntos políticos, económicos y logísticos que interesan al Sistema.
- 3.123. El fin de la Agencia, organizada en una Dirección General y cinco Secciones: - Abastecimiento, Mantenimiento, Obtención, Finanzas y Administración, no es otro que el de proporcionar a los distintos países y en las condiciones económicas más favorables posibles, el equipo, material y piezas de repuesto de cuyo abastecimiento se ha encargado, así como el de su más eficiente mantenimiento.
- 3.124. En consecuencia, sus tareas principales, relacionadas por secciones, son las siguientes:
- a. Sección de Abastecimiento: Organizar y distribuir las existencias, - coordinar las necesidades de piezas de repuesto, recopilar datos sobre consumos y necesidades, determinar los pedidos que deben hacerse a las fábricas.
 - b. Sección de Mantenimiento: Determinar los artículos de reparación necesaria y económicamente aconsejable, preparar programas de mantenimiento, llevar al día ficheros con los recursos de mantenimiento nacionales existentes y su competencia técnica.
 - c. Sección de Obtención: Negociar contratos para la obtención de material, equipos y piezas de repuesto o su reparación, orientar a las fábricas que realizan trabajos de mantenimiento, velar por el cumplimiento de fechas y contratos, mantener ficheros sobre fuentes de obtención nacionales y sus capacidades de obtención.

- d. Sección de Finanzas: Elaborar el presupuesto general de la Agencia, controlar sus actividades financieras, organizar sistemas de contabilidad para las operaciones financieras y para llevar el inventario de los Almacenes.

3.125. Lógicamente un sistema de Mantenimiento y Abastecimiento de alcance internacional exige un lenguaje único para todos los usuarios, lo que ha obligado a establecer un Sistema de Identificación y Clasificación común para toda la Alianza, del que se hablará más adelante.

3.13. Funcionamiento

3.131. Esta Agencia funciona actualmente como una empresa comercial privada, con independencia económica de los países que utilizan sus servicios, si bien para ello fue preciso que en un principio estos países aportasen las cantidades necesarias para constituir un fondo monetario común, y un stock de existencias mediante los cuales pudiera iniciar sus actividades.

Ahora, este fondo es mantenido, por una parte, por las cantidades abonadas por los países consumidores como pago del material comprado y, por otra, por las existencias recibidas a crédito de los países donde ya no son necesarias. Las salidas son el material entregado a los países consumidores, el dinero abonado a los fabricantes y el crédito concedido a los países que hayan entregado existencias de material para su redistribución. (Ver Anexo nº 2).

3.132. La Agencia gestiona y establece directamente los contratos de producción con los establecimientos nacionales debidamente capacitados y los contratos de venta a los distintos países consumidores, y con el fin de que éstos resulten lo más beneficiados posible, tratando de proteger su economía y evitándoles al máximo la utilización de divisas, se han adoptado las medidas siguientes:

- a. Los pagos que cada país haya de realizar por compra de material, se abonarán en su moneda nacional.
- b. Los pagos que la Agencia tenga que efectuar por compras de material a los establecimientos industriales nacionales o los correspondientes al material recibido de los distintos países, serán siempre hechos en la moneda del país productor o remitente.

3.14. Ventajas de una organización centralizada

La experiencia de tipo supranacional que supone este sistema NATO, que constituye un primer intento de centralización logística, presenta todas las -

ventajas inherentes a este tipo de organización, que pueden resumirse en:

- a. Estudiar y resolver por un solo organismo problemas comunes a las distintas logísticas nacionales, atacando conjuntamente a las dificultades que por separado se presentan a las mismas.
- b. Conseguir una mayor economía en el campo de la obtención y de la adquisición, por la formulación de pedidos generales de material y piezas que cubran todo el volumen de necesidades previsibles de la Organización, adquisición que podría resultar francamente onerosa para determinados países; además con esta centralización se reducen los trámites de contabilidad, inspección, recepción, etc.
- c. Permitir una distribución más adecuada de las piezas de repuesto existentes, en función de los consumos previsibles; en el Anexo nº 3 se muestra gráficamente la ventaja que presenta esta nivelación entre - un país con excedente de un determinado artículo y otro deficitario del mismo.
- d. Facilitar la revisión, el mantenimiento y las reparaciones del material, ya que el conocimiento de las capacidades y de las posibilidades de cada país, permite hacer cálculos relativos a las necesidades futuras, lo que evita también nuevas adquisiciones.
- e. Beneficiarse de los grandes repuestos existentes en los Estados Unidos, lo que es posible gracias al empleo de un mismo Sistema de Identificación y Clasificación.
- f. Evitar que los países tengan que emplear sus divisas en la adquisición en el extranjero de los artículos que les son necesarios.
- g. Asesorar a los países miembros, mediante una organización técnica de gran garantía, en el espinoso campo del abastecimiento y mantenimiento.

3.15. Conclusión

Como resumen, podemos decir que este sistema constituye la mejor prueba de que el problema de la integración del apoyo logístico de varias naciones soberanas es posible y puede resolverse, pero para ello es necesario que exista un efectivo afán de colaboración entre sus Gobiernos, sus órganos logísticos y las empresas comerciales e industriales interesadas en el problema.

3.2.- OBRAS. LA INFRAESTRUCTURA COMUN

Con el término logístico "infraestructura", de uso corriente en la NATO, sabemos que se designa el conjunto de edificios e instalaciones fijas necesarias para el despliegue, alojamiento, instrucción, uso operativo y apoyo logístico de las fuerzas armadas, tales como cuarteles, hospitales, almacenes, bases aéreas y navales, asentamiento de lanzamiento de misiles, oleoducto, etc. Dada la evolución de las armas modernas, ciertas instalaciones móviles, íntimamente ligadas a las instalaciones fijas, han sido consideradas excepcionalmente como pertenecientes a la infraestructura de la NATO.

3.21. Clasificación de la infraestructura

- 3.212. Las instalaciones destinadas solamente a las fuerzas nacionales se denominan "infraestructura nacional" y son financiadas por los presupuestos nacionales.

Las instalaciones construidas a petición de los Mandos Aliados, para uso de las fuerzas puestas a su disposición, ya sea para su instrucción en tiempo de paz o para su empleo operativo en caso de guerra, reciben el nombre de "infraestructura común", y son financiadas colectivamente por todos los países miembros.

- 3.213. El esfuerzo de planeamiento que lleva consigo su construcción, dá lugar a numerosos problemas de difícil resolución, que son objeto de prolongadas discusiones, pero los resultados conseguidos pueden calificarse como uno de los triunfos más señalados alcanzados por la Organización en el campo logístico y económico y aquél en que se ha logrado una mayor y más estrecha cooperación logística.
- 3.214. Es la primera vez que los miembros de una alianza han unido conjuntamente sus recursos para establecer una eficaz fuerza defensiva, animados de una misma voluntad de resistencia para hacer frente a una posible agresión, y esta nueva experiencia que es la infraestructura común de la NATO, constituye una clara demostración de lo que puede suponer, aún en los planes más técnicos, un verdadero espíritu de solidaridad nacional.
- 3.215. Constituye así mismo una exacta aplicación del artículo 2 del Tratado del Atlántico Norte, que prevé la más amplia cooperación económica posible entre sus miembros.

3.22. Financiación común de la infraestructura

- 3.221. La financiación común se basa en las siguientes consideraciones:

a. Las instalaciones comunes, establecidas en cualquier territorio nacio

nal y financiadas por todos los países miembros, pueden utilizarse por las fuerzas de la NATO que lo precisen.

- b. El país en cuyo territorio han de construirse estas instalaciones, denominado país "huesped" no puede, ni debe, soportar exclusivamente el coste de las mismas.
- c. A ciertos países, por su situación geográfica, les corresponde construir un mayor número de instalaciones que a otros, y no es razonable abrumarles con una carga económica excesiva.
- d. El único modo de repartir los gastos en forma equitativa, consiste en obligar a todos los miembros a que contribuyan a ellos, ya que pueden ser los usuarios de las instalaciones. No obstante, los países "huespedes" deben proporcionar además los terrenos para la construcción y el acondicionamiento de los servicios públicos, lo que supone una sobrecarga apreciable.

3.222. La financiación en común de las instalaciones se lleva a cabo según una fórmula de repartición de los gastos, establecida en el seno de la NATO y aceptada por todos sus miembros, basada en los tres criterios esenciales siguientes:

- a. La capacidad contributiva de cada país, determinada en función de su producción nacional, considerada como el mejor índice de que se dispone para calcular su riqueza y evaluar sus posibilidades de pago. Así, por ejemplo, los Estados Unidos, el miembro más rico de la Organización, soporta la mayor parte de los gastos comunes de "infraestructura", aproximadamente el 45%.
- b. El interés del país usuario, que participa en los gastos comunes proporcionalmente a la utilización previsible que sus fuerzas vayan a hacer de las instalaciones, teniendo en cuenta no solamente la importancia de estas fuerzas, sino también el tipo de apoyo logístico que la instalación ha de prestar.
- c. Las ventajas económicas que se derivan para el país "huesped" de la construcción de las instalaciones, tales como la entrada de divisas, la utilización de mano de obra local, el mejoramiento de los sistemas de transporte locales, la instalación de oleoductos, sistemas modernos de telecomunicación, etc., que influyen en el mejoramiento de su actividad económica general.
- d. A pesar de la carga que para un país "huesped" suponen los gastos -

extraordinarios que no son financiados en común, (adquisición de terrenos o instalación de los servicios de interés general) puede afirmarse que considerando simultáneamente tanto el haber como el debe, la balanza se inclina del lado del haber, pues son muchas las ventajas de orden económico y financiero que la construcción supone.

3.23. Proceso de la elaboración de los proyectos (Ver Anexo nº 4)

3.231. No disponiendo la NATO de fondos propios, como ya se indicó anteriormente, no interviene directamente en la ejecución de los trabajos de la "infraestructura común", pero sí lo hace y de una manera rigurosa en la elaboración y financiación de los proyectos y en la inspección y control de su ejecución, con el fin de asegurar que el dinero común no se derrocha alegre e inútilmente.

3.232. El proceso que se sigue para ello es, a grandes rasgos, el siguiente:

- a. Los Comandantes Supremos aliados reciben las propuestas de necesidades de sus subordinados, que son examinadas y analizadas cuidadosamente para determinar, por una parte, si son indispensables para el apoyo de las fuerzas y, por otra, si pueden utilizarse en común, asesorándose así mismo mediante consultas a los expertos del Secretario Internacional, si los proyectos son técnicamente viables y sus presupuestos son correctos y razonables. Finalmente se les señala un orden de prioridad y se les incluye en el Programa Anual de construcciones, que se envía, juntamente con los proyectos, al Grupo Permanente y al Comité de Infraestructura del Consejo del Atlántico Norte.
- b. El Grupo Permanente las estudia desde el punto de vista militar, comprobando su necesidad dentro del plan estratégico general de la NATO, así como su urgencia, y somete sus observaciones al Comité Militar.

El Comité de Infraestructura las examina desde el punto de vista técnico y financiero, comprobando que reúnen las condiciones requeridas para su uso conjunto y pueden ser objeto de la financiación común.

Ambos Organismos las elevan al Consejo Permanente, acompañadas de observaciones y recomendaciones pertinentes.

- c. El Consejo Permanente estudia simultáneamente ambos informes, militar y civil, y adopta la decisión definitiva, aprobándolas o rechazándolas.

- d. Una vez que el proyecto haya sido aprobado por el Consejo, la responsabilidad de su ejecución corresponde por completo al país "huésped", que establece un presupuesto detallado del trabajo a realizar y la somete para su aprobación al "Comité de pagos y avance de los trabajos de la Infraestructura", quien ordenará los reembolsos de las sumas empleadas a medida que se vayan solicitando.
- e. Los técnicos del Secretariado Internacional y los representantes del Mando Supremo vigilan, controlan e informan sobre la realización de los trabajos.

3.233. Se ve, pues, que el proceso seguido es lento pero seguro y que la NATO toma toda clase de precauciones y ata mucho los cabos cuando se trata de gastar en común el dinero perteneciente a los países miembros de la Organización.

3.234. En el Anexo nº 5 figura el Programa de la Infraestructura común, desarrollado por la NATO hasta finales de 1962.

3.3.- TRANSPORTE

3.31. Generalidades

- 3.311. La NATO ha concedido siempre toda la importancia que tiene a la función básica logística transporte, que de manera tan fundamental condiciona a todas las demás y constituye la esencia de la tercera fase del ciclo logístico, la distribución de los medios, y así, desde un principio, ha ido creando una serie de organismos encargados de organizar sobre una base internacional el empleo racional de todos los medios de que dispone, con el fin de asegurar el mantenimiento, de los servicios esenciales de transporte, cualquiera que sean las circunstancias que puedan producirse.
- 3.312. El hecho de que las líneas de comunicaciones de una gran parte de las fuerzas afectas a la NATO discurra a través de territorios de distintos países miembros, ha obligado a establecer una estrecha coordinación entre tres clases de necesidades claramente diferenciadas:
- a. Las derivadas de los movimientos de las fuerzas NATO y su correspondiente apoyo logístico.
 - b. Las correspondientes a las fuerzas nacionales no integradas en la NATO.

c. La satisfacción de las necesidades básicas de la población civil.

3.313. Esta coordinación se basa en las tres consideraciones siguientes:

- a. Salvaguardar el principio de la soberanía nacional.
- b. Mantener, dentro de lo posible, la autonomía logística nacional.
- c. Satisfacer las necesidades de la NATO por un sistema de delegaciones y prioridades controladas por Juntas Mixtas, constituidas por representantes nacionales y NATO.

Vamos a exponer, muy someramente, los principales organismos existentes y su funcionamiento.

3.32. Transporte de superficie

3.321. Para asegurar, coordinar y obtener el máximo rendimiento de los transportes de superficie (ferrocarril, carretera, vías navegables) en la Europa Occidental, especialmente en casos de emergencia o guerra, se ha establecido un procedimiento - que en esencia consiste en lo siguiente:

- a. En cada país "huésped" existe una Junta de Prioridad Militar compuesta por representantes del país, del Mando Aliado y de las naciones usuarias, que recibe las peticiones de transporte procedentes de la NATO, les asigna prioridad y las transmite, a través de las autoridades militares nacionales, al organismo de transporte competente del país "huésped", a donde llegan así mismo las necesidades y prioridades civiles y militares del mismo.
- b. La totalidad de las necesidades aliadas y nacionales se envía a un organismo NATO, la Junta para el Planeamiento del Transporte de superficie en Europa (PBEIST), formada por representantes del Mando Supremo aliado y de los países miembros, que valora dichas necesidades y distribuye entre ellas la capacidad de transporte disponible, de acuerdo con la urgencia del transporte y las prioridades establecidas.

3.33. Transporte marítimo

3.331. Un organismo parecido al anterior funciona en el campo del transporte marítimo oceánico, la Junta de Planeamiento para el Transporte Marítimo Oceánico (PBOS), pero con la diferencia fundamental respecto al de superficie, de que en caso de guerra o emergencia cada nación cederá parte de sus medios de transporte marí -

timo a la NATO, con lo que ésta podrá disponer de unos medios afectos a ella, al igual que sucede con las fuerzas militares nacionales. La cantidad de medios cedidos será siempre un compromiso entre las necesidades nacionales y el interés común de la Organización.

- 3.332. Es obvio decir que el transporte marítimo oceánico es de una necesidad vital para la NATO, en caso de conflicto con la Unión Soviética, al tener que actuar el núcleo principal de sus fuerzas en el continente europeo, mientras que la fuente principal de sus recursos y reservas logísticas para el apoyo de las mismas se encontrará en los Estados Unidos.

3.34. Transporte Aéreo

- 3.341. Desde el año 1955 funciona el "Comité de Coordinación del Espacio Aéreo Europeo" (CEAC), encargado de establecer y recomendar las medidas destinadas a asegurar la mejor y más estrecha coordinación aérea posible, teniendo en cuenta tanto las exigencias militares como las civiles.
- 3.342. El CEAC, compuesto por representantes civiles y militares de los distintos países miembros y de las autoridades militares NATO, está encargado, no sólo de las necesidades referentes al transporte aéreo militar, sino también de todas las cuestiones relacionadas con la organización y control del espacio aéreo continental, y sus recomendaciones sobre las medidas a tomar son aceptadas y aplicadas por las autoridades nacionales de los países miembros, los dirigentes militares de la NATO y otras instituciones componentes.

3.35. Sistemas de Oleoductos NATO

Especial mención merece, dentro del transporte de superficie, el Sistema de Oleoductos NATO, en Europa, imprescindible para el abastecimiento de carburantes de la moderna aviación a reacción.

- 3.351. Este sistema está constituido por la red de la Europa Occidental y por una serie separada de Oleoductos y reservas de carburantes en Noruega, Dinamarca, Italia, Grecia y Turquía, no enlazados entre sí por razones de índole geográficas y económicas. El control de estos últimos y su entretenimiento están asegurados por organizaciones nacionales, relacionadas con las autoridades militares NATO, existentes en los mismos, siendo estos países sus normales utilitarios, si bien pueden usarlos también otros países de la Organización, mediante acuerdos pertinentes.
- 3.352. En cuanto a la red de la Europa Occidental, la más extensa y articulada del mundo, extendida sobre territorios de Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo y Holanda, es dirigida y explotada por un organismo civil denominado "Agencia -

Centro-Europa de Explotación", responsable de su funcionamiento y seguridad ante otros dos organismos NATO, uno militar, la Sección Centro-Europa de Oleoductos, y otro civil y político, el Comité Centro-Europeo de Oleoductos. La Agencia coordina las actividades de los siete Sectores en que se divide para su funcionamiento técnico y es responsable de su alimentación permanente de carburantes. En tiempo de guerra, la Agencia pasará inmediatamente a depender del Mando militar.

4. LA NORMALIZACION EN LA LOGISTICA NATO

4.1.- Dos de los obstáculos más importantes que se han opuesto siempre a una eficaz cooperación entre las fuerzas armadas pertenecientes a cualquier coalición o alianza han sido:

- a. La gran diversidad de tipos de armas, equipo y material en general, utilizados.
- b. La diferencia de métodos de trabajo y doctrina empleados, tanto en el campo operacional como en el logístico.

El primero complica el problema del abastecimiento y del mantenimiento, y el segundo impide un verdadero trabajo en equipo.

4.2.- Para paliar estos inconvenientes, la NATO ha prestado siempre particular atención al desarrollo de la cooperación técnica y al intercambio de información respecto a los procedimientos de fabricación, con el fin de fomentar la normalización del material de guerra, y el estudio de métodos operacionales y logísticos que puedan ser adoptados por todos los países miembros.

4.3.- LIMITACIONES EN EL CAMPO DE LA NORMALIZACION

4.31. Si bien en el campo doctrinal el criterio NATO es que debe alcanzarse la máxima normalización posible, con el fin de conseguir, mediante un entendimiento adecuado, la mayor eficacia posible en el empleo conjunto de las fuerzas armadas, no ha sucedido lo mismo en cuanto a la normalización en el campo del material, en que las cosas cambian de aspecto debido a una serie de circunstancias muy a tener en cuenta.

4.32. En primer lugar no hay que olvidar que cada miembro es responsable de la constitución de sus propias fuerzas asignadas a la NATO. Esto trae consigo que al

ser distintas las necesidades sentidas por cada país, unos se vean obligados a adoptar un armamento y equipo apto para poder ser empleado en cualquier parte del mundo, mientras que otros, les convenga otra clase de material más en consonancia con el campo restringido de su empleo a determinada clase de terreno o clima.

4.33. Por otra parte, la amplitud de esta normalización se encuentra limitada por una serie de factores exteriores al dominio militar, como son:

- a. La gran cantidad de material disponible, de elevado valor económico y operativo que impide su destrucción.
- b. Las pérdidas en la producción que puede causar una cierta normalización, así como los gastos resultantes de la transformación de las fábricas.
- c. Las diferencias existentes entre las normas y las técnicas de producción de los distintos países.
- d. Los derechos de patente.
- e. Los intereses comerciales.

4.34. Por todo ello se comprende que la unificación completa del material es absolutamente impracticable, y que hay que contentarse con alcanzar un grado de normalización que esté de acuerdo con las posibilidades reales, teniendo en cuenta los factores señalados.

4.4.- PRINCIPIOS NATO DE NORMALIZACION

4.41. Los principios básicos NATO, en cuanto a la normalización se refieren, pueden resumirse en la forma siguiente:

- a. La normalización es absolutamente voluntaria.
- b. La normalización no constituye por si misma un fin.
- c. Debe ser lo más amplia posible, para conseguir la mayor coordinación y entendimiento entre los componentes de la Organización.
- d. El grado a alcanzar en cada cuestión debe estar de acuerdo con -

los beneficios que proporcione, tanto sobre los planes operacionales como sobre los técnicos y económicos, pudiendo ser, según los casos, necesaria o solamente conveniente.

- e. Puede ser general, entre todos los miembros o solamente parcial - entre un grupo de ellos, sin que ésta se oponga a la primera.
- f. Debe ser precedida de intercambios de información, que justifiquen su necesidad o conveniencia.

4.5.- PRIORIDADES EN LA NORMALIZACION DEL MATERIAL

4.51. En la normalización del armamento y material se han establecido algunas prioridades, como son las citadas a continuación, aunque no necesariamente en el orden en que están expuestas:

- a. Normalización de piezas de repuesto.
- b. Normalización de aquellos artículos que se usan en gran cantidad.
- c. Normalización de las municiones, procurando que un mismo tipo - sea utilizado por el mayor número de armas posible.

4.52. Estos aspectos de la unificación del material son del mayor interés, tanto desde el punto de vista económico, como desde el de procurar una mayor simplificación en las funciones de abastecimiento y mantenimiento.

4.6.- ORGANIZACION DE LA NORMALIZACION EN LA NATO

4.61. El órgano directivo de la normalización militar en la NATO, es el Grupo Permanente, del cual parten las directivas que sirven de base y orientación para el estudio de los distintos asuntos por los Estados Mayores Nacionales, los Altos Mandos Militares de la NATO y los Organismos Civiles relacionados con la normalización militar. Por ello, dentro del Grupo Permanente funciona un "Comité de Política General y Coordinación en materia de Normalización" - (SPCC), con la misión de asesoramiento.

4.62. Del Grupo Permanente depende directamente la denominada "Agencia Militar de Normalización" (MAS), órgano ejecutivo principal del sistema, y en contacto con él trabaja también el "Comité de Transmisiones y Electrónica" (CEC)

en todos los aspectos particulares de la normalización en el campo de su nombre.

4.63. Entre los organismos civiles relacionados con la normalización militar destacan el "Comité de Armamento" (C.A.) y la Sección de Producción y Logística del Secretariado internacional, que intervienen en cuestiones referentes a la normalización del armamento en el campo de la producción, siendo necesaria la coordinación de sus actividades con la organización militar para evitar la duplicación de tareas.

4.64. La Agencia Militar de Normalización, cuya misión general es la de estudiar y fomentar la normalización de los métodos operacionales y logísticos y la del material de guerra y equipos, se organiza en tres Secciones, Tierra, Mar y Aire, y las principales atribuciones y tareas que tiene encomendadas son las siguientes:

- a. Estudiar y proponer al Grupo Permanente las normalizaciones convenientes a realizar.
- b. Recibir y analizar las propuestas procedentes de los Mandos Militares nacionales y NATO y de los Organismos Civiles, informando al Grupo Permanente, para que adopte las decisiones pertinentes.
- c. Coordinar estrechamente sus actividades con los Organismos Civiles interesados en la normalización, para evitar interferencias.
- d. Redactar los informes sobre los resultados conseguidos.
- e. Redactar, mantener al día y difundir las publicaciones NATO cuya responsabilidad le incumbe.
- f. Recomendar al Grupo Permanente los medios más adecuados que deben utilizarse para hacer progresar la normalización.

4.7.- Conclusiones

4.71. En resumen, podemos decir que la preocupación esencial de la NATO en el campo de la normalización ha sido la de conseguir:

- a. Una normalización lo más avanzada posible en cuestiones de doctrina y procedimientos militares.

- b. La normalización en el mantenimiento de aquellas instalaciones de los Servicios susceptibles de ser utilizados en común.
 - c. Una normalización progresiva del material de guerra, siempre de acuerdo con los intereses y la economía de los países miembros.
- 4.72. Los resultados obtenidos hasta la fecha han sido altamente satisfactorios y una de las realizaciones más interesantes ha sido la adopción, por todos los países, de un mismo sistema de Clasificación e Identificación para aquellos materiales que son utilizados por más de uno de ellos. En el Anexo nº 6 figura una breve descripción de este sistema.

5. RESUMEN DEL SISTEMA LOGISTICO NATO

- 5.1.- Una vez expuesto en líneas generales el sistema logístico que rige en el seno de la NATO y señaladas sus características más acusadas e interesantes, se ha creído conveniente resumirle en unas breves conclusiones, que podrían ser las siguientes:
- a. No existe una logística NATO supranacional y por lo tanto completamente unificada y centralizada.
 - b. Las logísticas nacionales conservan su propia personalidad y son las piezas clave y fundamentales del sistema, encargadas de proporcionar el apoyo necesario a sus propias fuerzas dentro de los planes de conjunto de la Organización.
 - c. Estas logísticas tienen una organización bastante similar, se rigen por unos mismos principios y emplean métodos análogos, aunque en el pormenor de ellos se observan ciertas diferencias, como es natural, al ser distintas su misión, la entidad de las fuerzas a apoyar, el armamento, su capacidad de producción y sus tradiciones.
 - d. Su coordinación tiende a hacerse cada vez más íntima y efectiva. La clave de ella, es la logística de alto nivel, es el proceso del Examen Anual, mediante el cual, se establecen planes a largo plazo en los que se fija la contribución que cada país ha de proporcionar al esfuerzo de la defensa común, dentro de sus posibilidades económicas y necesidades nacionales.
 - e. La coordinación ha alcanzado sus máximas realizaciones en las -

cuestiones referentes a: Sistema de Abastecimiento y Mantenimiento, Infraestructura común, Normalización de doctrinas y métodos de trabajo, Normalización de ciertos materiales y equipos, especialmente de piezas de repuesto, y Clasificación e Identificación del material.

6. ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS LOGISTICAS NATO Y ESPAÑOLA

6.1.- GENERALIDADES

- 6.11. Conocida ya en sus líneas generales la doctrina logística que se aplica en la Organización del Tratado del Atlántico Norte, vamos ahora a compararla con la establecida para nuestras Fuerzas Armadas, con el fin de llegar a una serie de conclusiones que nos señalen los distintos pasos que habrían de darse y las principales modificaciones que tendrían que introducirse en ella, si se quiere estar en condiciones de poder cooperar de una manera real y efectiva con dicha Organización, como uno más de sus miembros, bien entendido que esta coordinación debe extenderse desde los más altos escalones hasta los operacionales y, por lo tanto, ha de abarcar la totalidad del campo logístico.
- 6.12. A lo largo de este análisis se seguirá el mismo orden de ideas expuesto en la presentación de la logística NATO, pero antes de entrar en él parece oportuna la formulación de la siguiente pregunta: ¿Se ha seguido por las Fuerzas Armadas Españolas una política logística definida, que facilite en su día una posible integración en la Organización?. La contestación que cabe a la misma creemos es negativa, ya que nuestras estructuras orgánicas y procedimientos no han experimentado prácticamente, en general, las necesarias transformaciones para su completa modernización, si bien parece que ahora existe la tendencia formal de abordar a fondo y en serio el problema.
- 6.13. No obstante, existen dos causas que han contribuido al conocimiento, difusión e incluso aplicación de las doctrinas militares USA y NATO (totalmente similares). Una ha sido su estudio teórico en algunos de nuestros Centros de Enseñanza y en los cursos seguidos en el extranjero por Oficiales de los distintos Ejércitos, que han hecho cambiar las mentalidades y han dado lugar a la existencia de núcleos selectos, que cada día abogan y exigen con más fuerza la adopción y aplicación de dichas doctrinas. La otra, y muy principal, ha sido que las fuerzas propias dotadas con material procedente de la ayuda americana se han visto obligadas a adoptar los métodos logísticos USA, en todo lo referente al abastecimiento y mantenimiento, con su consiguiente difusión y conoci-

miento por gran parte del personal militar.

- 6.14. Pero todo esto, que constituye indudablemente una buena preparación para la asimilación de estas doctrinas, no es suficiente. Es necesario el establecimiento de un plan adecuado y armónico que prevea la implantación de una adecuada doctrina logística común en toda su amplitud y de acuerdo con nuestras necesidades.

6.2.- LOGISTICA DE ALTO NIVEL

- 6.21. Recordemos que en el Sistema NATO, la determinación de las necesidades corresponde al Comité Militar; la obtención de los medios es de la responsabilidad de los países miembros, previa su minuciosa coordinación mediante el proceso de Examen Anual; y la distribución de los medios se realiza a lo largo de toda el área geográfica cubierta por la organización, en función de los planes estratégicos de conjunto.
- 6.22. La primera consideración, que surge al tener en cuenta este proceso, es la necesidad de disponer de los órganos pertinentes para poder estar representados de forma adecuada y eficiente a lo largo de las actividades señaladas.

Estas necesidades pueden concretarse en los tres problemas esenciales siguientes:

- La coordinación logística interejércitos.
- La coordinación económica en todos sus aspectos.
- La normalización, en la medida aconsejable.

6.23. La coordinación logística interejércitos

- 6.231. La coordinación logística, a escala nacional, de las fuerzas armadas de Tierra, Mar y Aire, es una necesidad acuciante que viene ya preocupando desde hace tiempo y constituye una premisa previa indispensable, sin la cual sería una utopía pretender conseguir una coordinación de carácter supranacional con los países miembros de la NATO.

Esta necesidad proviene del hecho de la total autonomía que en materia logística gozan los tres Ejércitos, debido a la falta de una doctrina logística nacional común para todas las fuerzas armadas y a la inexistencia de un verdadero órgano coordinador.

- 6.232. Resulta, pues, indispensable que, al igual que sucede con los demás miembros de la Organización, se disponga de un órgano coordinador militar, a nivel ministerial, investido de plena autoridad y responsabilidad, que en el plano nacional defina la doctrina logística común a seguir por los tres Ejércitos y establezca el equilibrio necesario entre ellos, y en el plano internacional sea el máximo representante de nuestras fuerzas armadas, ante los distintos organismos civiles y militares de la NATO y el portavoz único que defienda los intereses militares nacionales y les coordine con las necesidades derivadas del esfuerzo logístico a proporcionar a la Organización, para el desarrollo de sus planes conjuntos de defensa.
- 6.233. Creemos que este órgano no puede ser otro que el Ministerio de Defensa, cuya acción juzgamos sería más eficaz que la de la actual Junta de Defensa.

6.24. La coordinación económica

- 6.241. La coordinación económica en sus tres aspectos fundamentales, industrial, humano y financiero, es también necesaria. La complejidad de los ejércitos modernos ha hecho que las grandes necesidades sentidas por las fuerzas armadas no puedan ser satisfechas adecuadamente si previamente no se ha realizado un minucioso y concienzudo estudio y planeamiento a largo plazo de la movilización general de los recursos, en íntima relación con las posibilidades económicas nacionales.
- 6.242. Para lograr la estrecha y necesaria colaboración entre los distintos organismos civiles que tienen a su cargo estas actividades es necesario que, al igual que sucede con las fuerzas armadas, exista en el plano nacional y a nivel ministerial un órgano superior que haga efectiva esta coordinación económica y mantenga un permanente enlace con el Ministerio de Defensa, para el estudio y resolución conjunta de los problemas comunes que en el campo logístico les afectan.
- 6.243. Esta necesidad se hace de todo punto imprescindible, si se recuerda la importancia que en la NATO se da a la estabilidad económica de cada país y al minucioso estudio que se hace a lo largo del Examen Anual de los programas militares y económicos presentados con todo detalle por los mismos. Ello requiere una perfecta coordinación previa de ambas políticas, por lo que parece conveniente la existencia del órgano coordinador por el que se aboga, que facilitaría el conseguir el equilibrio indispensable entre las necesidades militares y la estabilidad económica y social del país, y sería el máximo responsable y el portavoz de estas cuestiones ante las autoridades NATO. Este órgano coordinador podría ser un Ministerio de Economía, que centralizase y coordinase las

actividades de los Ministerios de Comercio, Industria y Hacienda.

6.25. Normalización de procedimientos

- 6.251. Otra cuestión de grandísimo interés en la coordinación logística de Alto Nivel es la necesidad de emplear el mismo lenguaje que los países de la Organización, no en el sentido literal de la palabra, sino en todo lo referente a la adopción de las definiciones NATO de términos militares, de categoría de fuerzas y unidades, de uniformidad en la documentación, etc. Puede decirse que esta normalización de expresión es una condición "sine qua non", ya que sin ella sería materialmente imposible llegar al entendimiento deseado.
- 6.252. Para alcanzar este objetivo se requiere en primer lugar disponer de una amplia y completa información oficial sobre todas las material que intervienen en el campo logístico NATO, que permita conocer con todo detalle su doctrina, mé todos y documentación empleada, y en segundo lugar implantarlos en nuestra patria, venciendo las resistencias de añejas costumbres, al igual que se ha hecho en otros aspectos en el campo operativo, en el que hoy ya son familiares por haber sido recogidos fielmente en alguno de nuestros reglamentos en vigor.
- 6.253. En este aspecto, la Escuela de Altos Estudios Militares, con su Anexo la Escuela de Estados Mayores Conjuntos, puede ser un elemento de gran valor para impulsar fuertemente esta necesaria normalización.

6.3.- ABASTECIMIENTO Y MANTENIMIENTO

- 6.31. Conviene indicar primeramente que, si bien el Abastecimiento y el Mantenimiento son elementos funcionales distintos, hablamos de ellos conjuntamente porque están tan íntimamente ligados entre sí, que todo intento de coordinación en uno de ellos repercute en el otro y lleva consigo así mismo la necesidad de coordinarle.
- 6.32. La carencia de una doctrina logística común no se ha limitado en nuestra patria al nivel interejércitos, sino que se ha acusado también dentro de cada uno de ellos, con la aplicación de normas y procedimientos "sui generis" en sus distintos servicios, lo que no podía por menos de reflejarse en la eficacia de las funciones básicas de abastecimiento y mantenimiento, que se resienten de la falta de un mínimo de normalización, tan esencial en estas funciones netamente ejecutivas.
- 6.33. La poca atención que se ha venido prestando a los estudios logísticos, la carencia de normas y reglamentaciones concretas, la heterogeneidad del mate-

rial y armamento disponible, las dificultades en la constitución de los diferentes escalones de mantenimiento por falta de personal especializado, el coste tan elevado que supone la creación de los niveles necesarios, y el establecimiento de programas de mantenimiento adecuados, han sido las causas de que nuestro sistema no haya sido todo lo ortodoxo que era necesario.

- 6.34. El establecimiento del Pacto Hispano-Norteamericano, con el colofón consiguiente de que una parte de nuestras fuerzas armadas hayan sido dotadas con material procedente de la ayuda concentrada, ha resultado altamente beneficioso, ya que al tener que adoptar estas fuerzas el sistema de abastecimiento, mantenimiento y clasificación vigente en los Estados Unidos, análogo al que rige en los países de la NATO, nos ha permitido tomar contacto con las doctrinas logísticas modernas e iniciarnos en su aplicación, con lo que se ha dado el primer paso, aunque pudieramos decir que un tanto extraoficialmente, para poder extenderlas más fácilmente a todo nuestro sistema, como de hecho ya lo ha sido en alguno de los Ejércitos.
- 6.35. Sin embargo, se comprende perfectamente que esto no es suficiente, y que es necesario que oficialmente se adopte un sistema similar para todas estas actividades, sin cuyo previo establecimiento sería prácticamente imposible y completamente ilusorio el intentar la coordinación con la NATO.
- 6.36. Su adopción supone la normalización de los métodos de trabajo, de la instrucción del personal, que los programas de mantenimiento, del material, armamento y equipo en la medida aconsejable, de la documentación y el establecimiento de un sistema de clasificación e identificación de los distintos artículos y piezas.
- 6.37. Por otra parte, ha de tenerse en cuenta que la aplicación del nuevo sistema requiere un tiempo prudencial para su puesta en marcha, con el fin de no producir trastornos innecesarios, pero que debe ser el mínimo posible para poder ponerse cuanto antes en situación, ya que todo país que intente ahora coordinarse logísticamente con la NATO, tiene que seguir un proceso de integración más rápido que el seguido por sus actuales miembros a lo largo de los 17 años en que se viene aplicando el sistema en cuestión.
- 6.38. Pero, además, exige que esta normalización se extienda también al campo de la producción, con el fin de que nuestra industria bélica pueda beneficiarse de las actividades que desarrolla la Agencia NATO de Abastecimiento y Mantenimiento, órgano centralizador del sistema. Las dificultades que a este respecto habría que vencer son muy importantes y para ponerlas de manifiesto basta recordar, como botón de muestra, que la mayor parte de nuestro armamento portátil es de calibre 7,92 mm., mientras que el de la NATO es de -

7,62 mm., lo que supondría, para adoptar este calibre, tener que modificar el utillaje de los establecimientos industriales dedicados a su fabricación.

6.4.- LA INFRAESTRUCTURA

- 6.41. La excepcional situación estratégica de España, unida a la profundidad que es capaz de proporcionar al despliegue de la NATO en Europa, de la que tan necesitada se encuentra, son causas de la extraordinaria importancia e interés que tiene, en relación con los planes estratégicos de esta Organización.
- 6.42. Nuestro territorio constituye una plataforma ideal con el espacio suficiente para transformarla en una gran base logística, que permite ubicar en ella campos de instrucción, bases navales y aéreas, depósitos, centros de mantenimiento, oleoductos y bases de tránsito para las fuerzas y recursos procedentes de ultramar, fundamentales para el sostenimiento de la defensa conjunta.
- 6.43. Pero para ello sería necesario modernizar convenientemente nuestras instalaciones, muchas de ellas francamente anticuadas, y crear otras, adaptadas a las nuevas necesidades a cubrir. Entre las modernizaciones hay que incluir la de la red de comunicaciones, de vital importancia por su doble carácter civil y militar y su mayor repercusión en la vida económica del país, que como todo el mundo sabe, está hoy en el primer plano de la actividad nacional y es a todas luces evidente al gran interés que tiene para el bloque Occidental.
- 6.44. Este programa, dado el enorme volumen que representa, solamente podría llevarse a cabo en la práctica en una íntima cooperación con la NATO, lo que forzosamente tendría que traducirse en la participación de su programa de la "Infraestructura Común".
- 6.45. Las servidumbres de transporte y estacionamiento de fuerzas interaliadas que tendríamos que aceptar, unidas a las económicas derivadas de la parte proporcional de gastos, que como país "huésped" habríamos de aportar y a las correspondientes a la cesión de terrenos y acondicionamientos de los servicios públicos, no pueden suponer un fuerte obstáculo a esta preparación, ya que los beneficios y ventajas de toda índole que reportaría a la vida nacional serían muy superiores a estas servidumbres, molestias y gastos.
- 6.46. Puede asegurarse que es, seguramente, en relación con este elemento funcional logístico, donde más campo de acción y más beneficio reportaría a España una coordinación logística con la NATO.

A este efecto, basta con recordar lo que ha supuesto para nuestro

país la construcción de las bases aéreas, la base naval, el oleoducto y la Red de Alerta y Control aérea, incluidas en el Pacto Hispano-Norteamericano, y el problema económica que se nos presentaría si tuviéramos que atender a su mantenimiento solamente con nuestros propios recursos.

6.5.- TRANSPORTE

- 6.51. En tiempo de paz, las fuerzas armadas satisfacen sus necesidades de transporte utilizando sus propios medios y el sistema de transporte nacional, como un usuario más, a través de los organismos civiles que le dirigen y controlan. En tiempo de guerra, el transporte nacional se moviliza y pasa a depender en su casi totalidad de la jurisdicción militar.
- 6.52. Para poder obtener del transporte, en cualquier situación, su máximo rendimiento, dentro de la mayor economía posible, es necesario tener perfectamente planeada, preparada y establecida su coordinación. Antes pues de pensar en establecer la coordinación de tan vital elemento funcional logístico con la NATO, es necesario solucionar a escala nacional su coordinación entre las tres ramas de las fuerzas armadas entre sí y de ellas con los organismos civiles.
- 6.53. El funcionamiento actual, en que tanto el Ejército de Tierra, como la Armada y el Ejército del Aire, emplean independientemente y casi con exclusividad los medios de transporte de que disponen, no es indudablemente el sistema ortodoxo. Desde el punto de vista militar se siente la necesidad de que exista un organismo coordinador de todas las fuerzas armadas, en un nivel superior a los Ministerios Militares, lo más lógico sería en el Ministerio de Defensa si se creara, encargado de lograr que los medios propios de los tres Ejércitos se empleen conjuntamente para satisfacer sus necesidades, asumiera la responsabilidad de fijar prioridades y obtuviere el mayor rendimiento de todos los medios de transporte disponibles.
- 6.54. Dicho organismo sería, así mismo, el enlace permanente con el sistema nacional de transporte, al que presentaría las peticiones y necesidades militares, y tendría además a su cargo el planeamiento de la movilización del sistema en caso de guerra. Hoy se habla de la creación de un Organismo Interejércitos de transporte militar bajo la dependencia del Alto Estado Mayor, así como de un Ministerio de Transporte en la organización civil.
- 6.55. Ya se ha indicado que en la NATO la coordinación del transporte se basa en respetar, dentro de lo posible, la autonomía nacional y satisfacer las necesidades de la Organización por un sistema de delegaciones y prioridades a través de las distintas Juntas de Prioridad Militar y Juntas de Planeamiento organiza

dos, según la clase de transporte de que se trate. Pues bien, el organismo coordinador del transporte militar por el que se aboga, que podría estar compuesto de tres Secciones, Tierra, Mar y Aire, desempeñaría las funciones asignadas a las Juntas de Prioridad Militares nacionales y proporcionaría los representantes militares nacionales a las Juntas Mixtas para el planeamiento del transporte de superficie, marítimo y aéreo, compuestos por representantes de los distintos países y de la NATO, que constituyen los máximos organismos coordinadores de la Organización.

6.6.- EL CICLO LOGISTICO

6.61. La aplicación de la doctrina logística NATO supone la introducción de profundas variaciones en la realización de las tres fases esenciales del ciclo logístico, a las cuales no tendríamos que someter para lograr la coordinación logística con esta organización, que venimos exponiendo.

6.62. Antes, a escala nacional, el ciclo se desarrollaba de la siguiente forma:

- a. La determinación de las necesidades incumbía al Mando Supremo Militar, quien a la vista de los objetivos nacionales fijados por el Gobierno, formulaba los planes para la constitución y futuro desarrollo de las Fuerzas Armadas.
- b. En la obtención de los medios, muy pocas naciones eran las que podían resolver los problemas que planteaba la producción del moderno material de guerra. Los más, incluso los aferrados a una desacreditada teoría autárquica, solamente podían producir, antieconómicamente, una parte del material necesario, teniendo necesidad de efectuar compras onerosas en el extranjero para completar sus deficiencias.
- c. La distribución de los medios se hacía constituyendo las adecuadas reservas logísticas en almacenes y establecimientos, que se localizaban geográficamente de acuerdo con los distintos planes de empleo de las Fuerzas Armadas.

6.63. Ahora, a escala supranacional de la Organización se desarrolla así:

- a. En la determinación de las necesidades, es el Comité Militar, autoridad suprema militar de la Organización, quien fija el número de fuerzas con que tiene que contribuir cada país miembro. Cálculo que se basa en el grado de seguridad señalado y en las posi-

bilidades económicas de cada nación, dejando siempre en el mismo un margen lo suficientemente amplio, para que cada país pueda disponer de los medios que le son necesarios para la constitución de fuerzas militares con fines puramente nacionales, independientes de las afectas a la Organización.

- b. En la obtención, al existir un órgano centralizador en el seno de la NATO, es indudable que se aprovechan mucho mejor los recursos industriales de la Alianza, considerados como un todo, con evidentes ventajas de índole económica para sus miembros.
- c. Para la distribución, se utiliza toda el área geográfica cubierta por la Organización, para una más racional localización de las reservas logísticas, haciéndose caso omiso de las fronteras nacionales.

7. CONCLUSIONES

Como resultado del estudio y análisis realizado, se pueden establecer una serie de conclusiones de tipo general, no exhaustivo, acerca del esfuerzo que tendría que hacer nuestra nación para adoptar las doctrinas logísticas actuales, haciendo factible con ello, en su día, una posible coordinación con la NATO. Dichas conclusiones las resumimos en las siguientes:

- a. Necesidad de disponer de una información oficial y detallada sobre los planes y materias que intervienen en la logística de la NATO, sin cuyo previo conocimiento no es posible adoptar las disposiciones necesarias para conseguir una plena cooperación.
- b. Estructuración, al día, de todos los organismos nacionales, de acuerdo con las nuevas evoluciones que se dejan sentir en el mundo entero y, más particularmente en la NATO.
- c. Creación de un Ministerio de Defensa, órgano coordinador interejércitos, indispensable para lograr una previa coordinación logística entre nuestras fuerzas armadas, sin la cual sería de todo punto imposible cooperar eficazmente, en un plano supranacional, con la Organización del Atlántico Norte.
- d. Creación de un órgano coordinador de la economía nacional, que podría ser el Ministerio de Economía, necesario dada la importan-

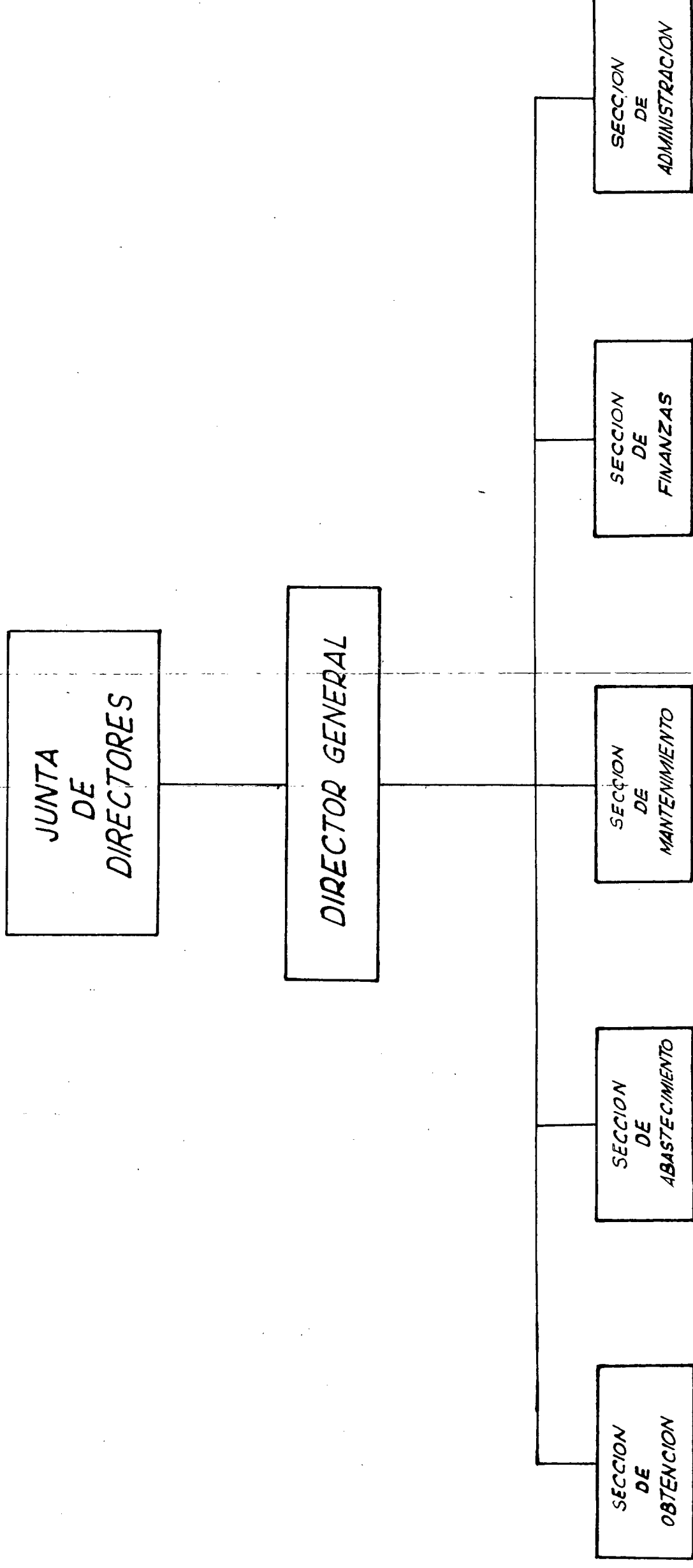
cia que se concede en la NATO a las cuestiones con ella relacionada, encargado del planeamiento de la movilización de los recursos y de la adaptación de nuestra logística de producción.

- e. Adoptar e imponer, en todos los escalones, una organización, doctrina, terminología, métodos de trabajo y documentación, similares a los existentes en los países miembros de la NATO, dentro de nuestra idiosincrasia, que permita un fácil entendimiento de toda la gama de asuntos y cuestiones en que es necesario colaborar.
- f. Normalización del material, armamento y equipo, en la medida aconsejable.
- g. Normalización del sistema de abastecimiento y mantenimiento, de sus procedimientos, programas e instrucción del personal.
- h. Adopción del sistema NATO de Clasificación e Identificación del material.
- i. Estudio y planeamiento de nuestra participación en el programa de la infraestructura común y de su repercusión en la economía nacional.
- j. Creación de un organismo coordinador de transporte, en sus tres aspectos, terrestre, marítimo y aéreo, que permita establecer una colaboración estrecha con la NATO en esta materia tan fundamental.
- k. Formar el personal especialista necesario en todos los ramos y establecer para él una legislación laboral tal, que elimine su éxodo prematuro en masa hacia las actividades civiles.
- l. Realizar las transformaciones necesarias de una manera progresiva y en un plazo de tiempo prudencial, que evite perturbaciones y trastornos inútiles.

- - - - -

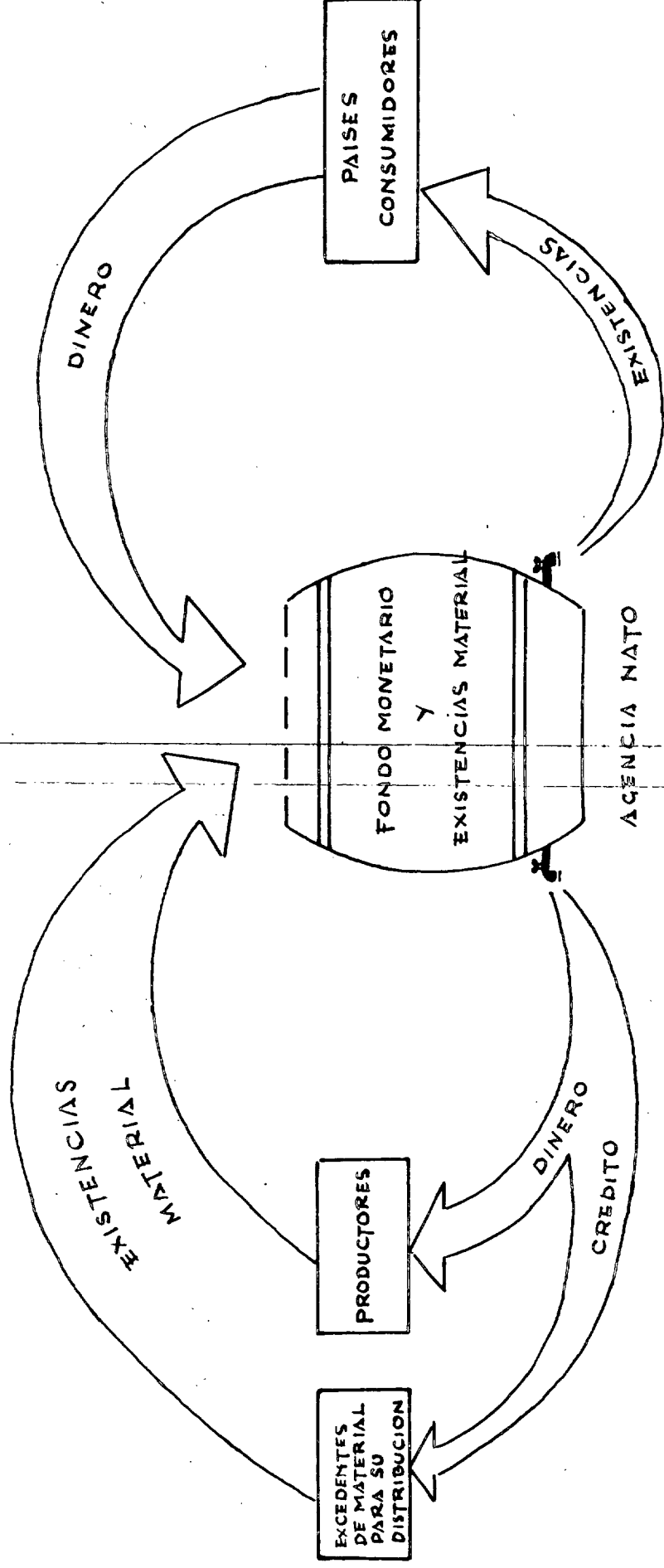
ANEXO Nº 1

AGENCIA NATO DE ABASTECIMIENTO Y MANTENIMIENTO



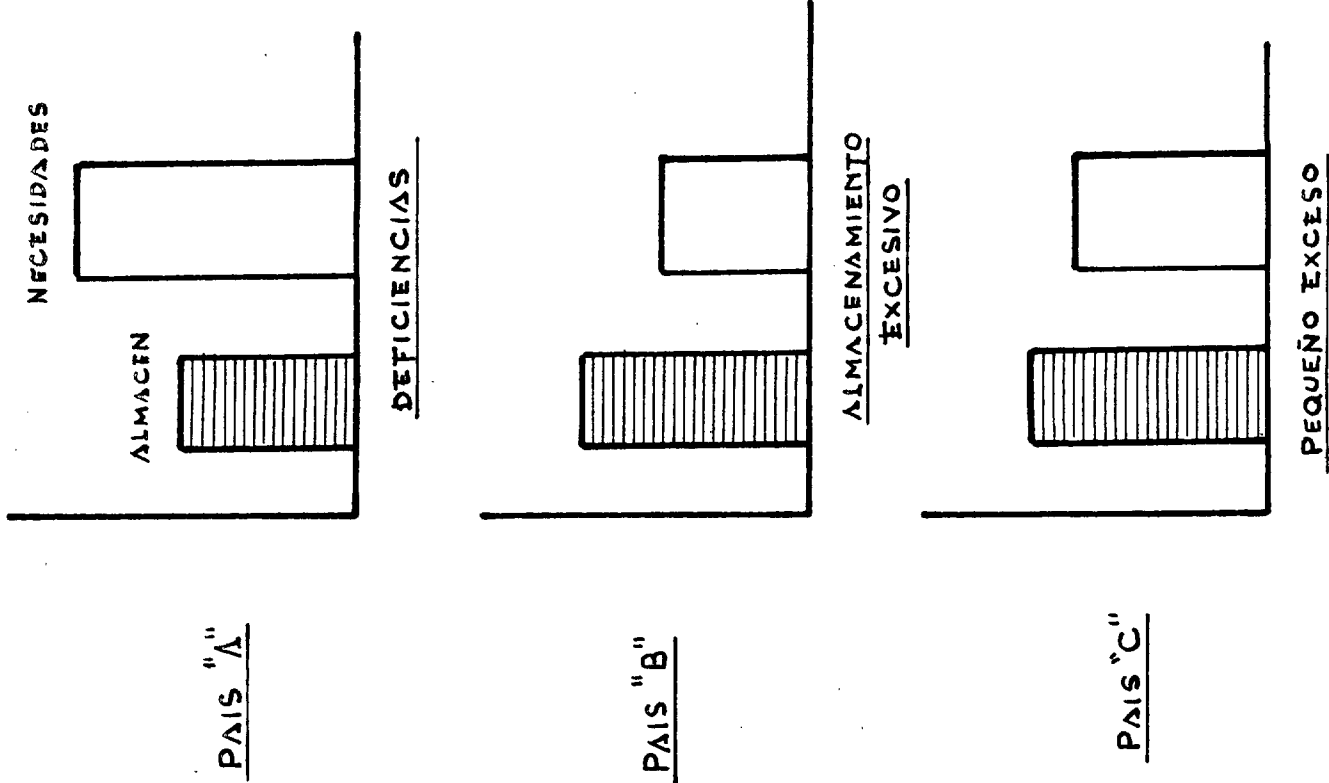
ANEXO NUM.2

MOVIMIENTO DE EXISTENCIAS Y DE DINERO A TRAVES DE LA AGENCIA

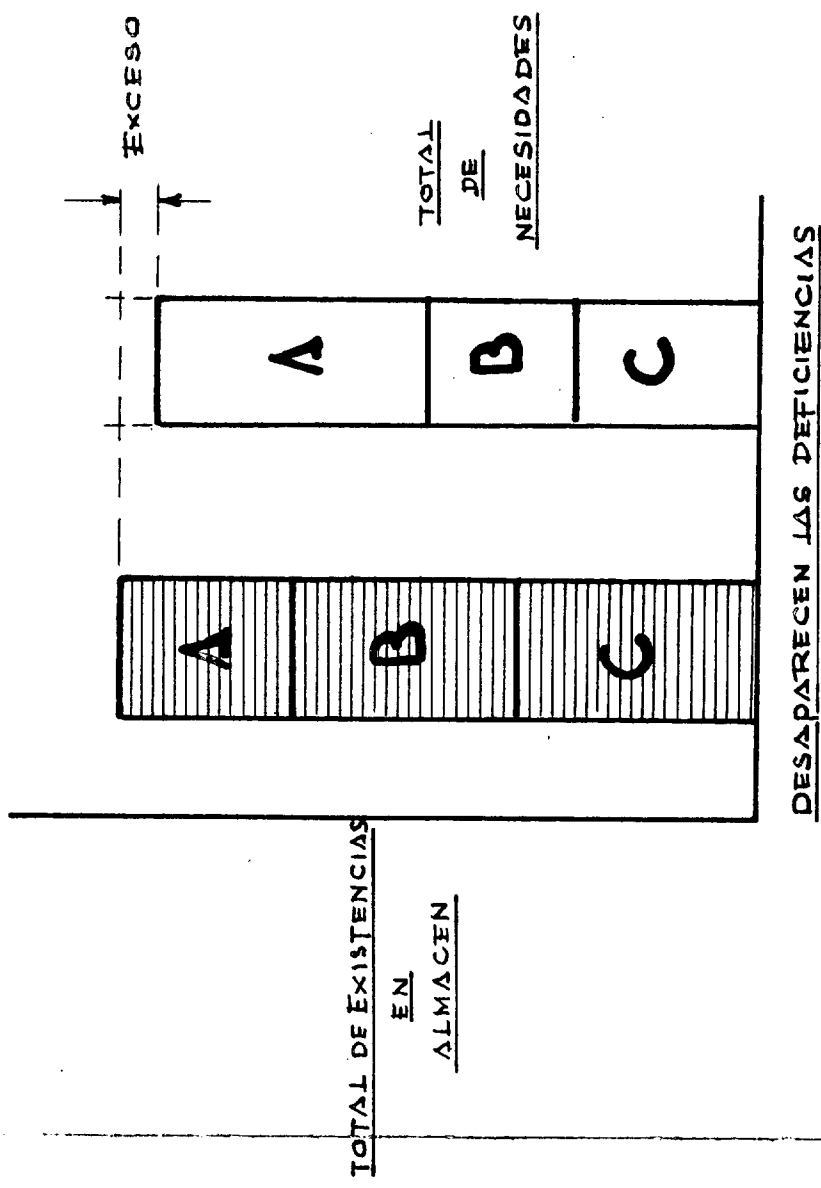


ANEXO NUM. 3

POR EL METODO NACIONAL

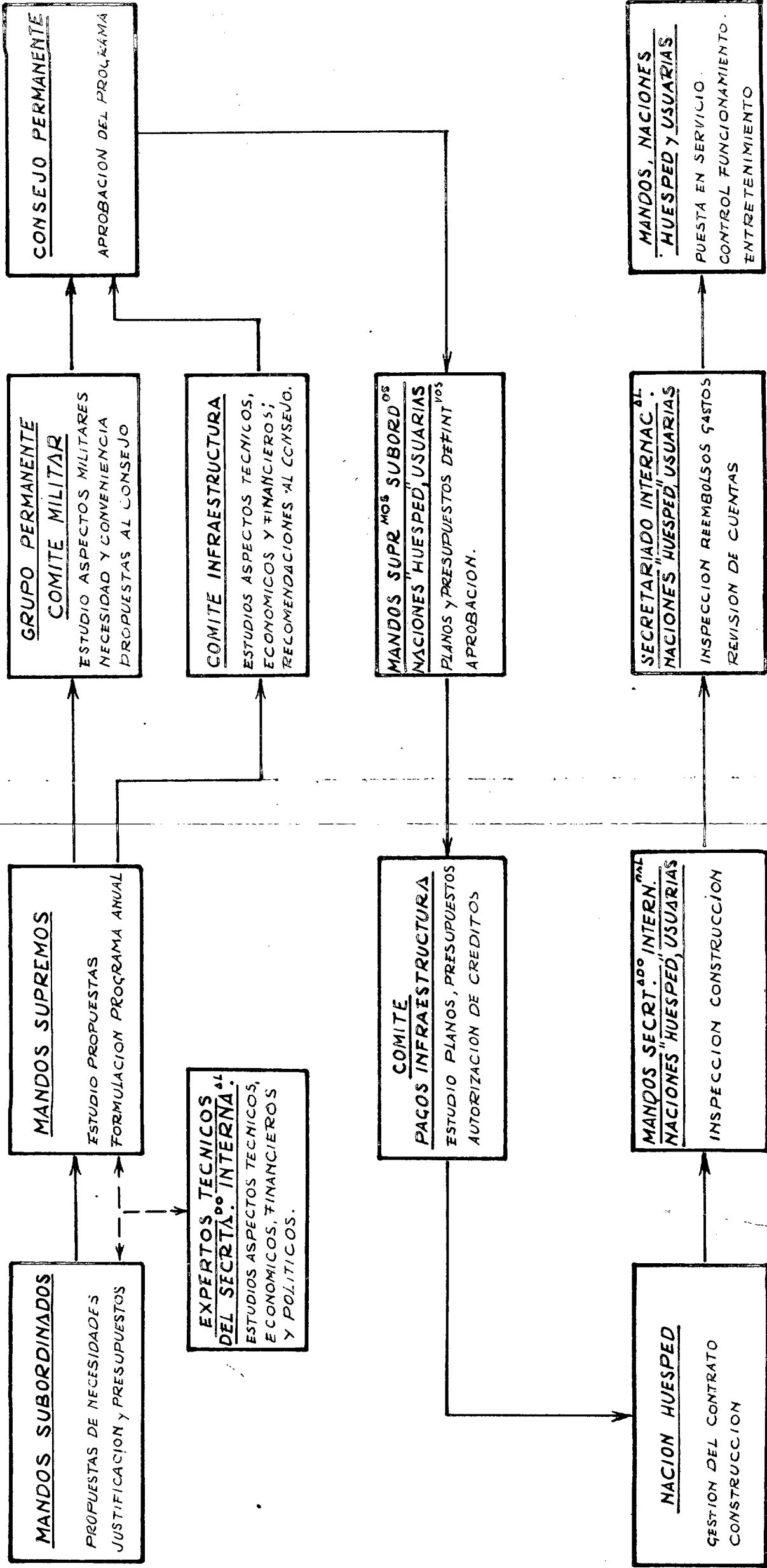


POR EL METODO COLECTIVO



ANEXO NUM. 4

ELABORACION DE UN PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA



ANEXO Nº 5

PROGRAMA DE LA INFRAESTRUCTURA COMUN DE LA NATO

(Desarrollado hasta finales de 1962)

Aeródromos

Número de aeródromos: 220 392 millones de libras esterlinas.

Redes de Transmisiones

Líneas terrestres, cables sub
marinos y redes hertzianas:

44.000 kms..... 155 " " "

Redes de Abastecimiento y Car- burantes

Oleoductos: 8.500 kms.

Depósitos: 2.000.000 m³ 135 " " "

Instalaciones Navales 85 " " "

Instalaciones Radar 26 " " "

Defensa Aérea-Comunicaciones

Electrónicas 24 " " "

Depósitos de Municiones Especiales 24 " " "

Asentamiento de Misiles 65 " " "

Otros Proyectiles 51 " " "

T O T A L..... 957 millones de libras esterlinas.

ANEXO Nº 6

SISTEMA NATO DE IDENTIFICACION Y CLASIFICACION DEL MATERIAL

La necesidad de que todos los países de la NATO utilizasen un mismo sistema de clasificación e identificación del material era bien patente si se quería conseguir que hablasen un mismo lenguaje, ya que, dada la enorme variedad de artículos utilizados por las fuerzas armadas, facilitaría extraordinariamente la función básica logística de abastecimiento, tanto en las distintas operaciones a realizar entre ellos en el plano internacional como en las internas, civiles o militares, dentro del plano nacional.

El sistema que se adoptó fue el Sistema Federal, en vigor en los Estados Unidos desde 1952, con la pequeña modificación de introducir el número de Código NATO, indicativo de cada país.

Este sistema se aplica a todos los artículos que están sujetos a operaciones en la cadena logística de abastecimientos de la NATO, de forma que cada uno de ellos tenga una sola designación, un solo número de identificación, válido para el conjunto de las fuerzas de la Organización, cualquiera que sea el país a que pertenezca.

La perfecta y completa identificación de cada artículo se basa en la utilización de los cuatro elementos siguientes:

- Un nombre único.
 - Un conjunto de características y referencias para su descripción.
 - Un Código de clasificación.
 - Un número NATO de referencia.
-
- Los nombres asignados a cada artículo figuran en catálogos editados a este efecto, junto con sus correspondientes definiciones y con los nombres con que normalmente se les conoce en la vida civil.
 - La descripción del artículo mediante sus características y referencias tiene por objeto lograr que no solamente se le pueda identificar sin lugar a dudas, sino diferenciarle también claramente de cualquier otro. Para ello se siguen dos métodos, según la clase de artículo de que se trate; el método descriptivo, en función de sus características, forma, dimensiones, composición físi-

ca, etc., y el método de referencia, que le individualiza en función de los números de referencia y datos técnicos proporcionados por el fabricante.

- El Código de clasificación establece 99 Grupos, que se designan por un número de dos cifras, constituidos cada uno por una gran serie de artículos que tienen entre sí una gran afinidad. Cada Grupo se divide a su vez en Clases, a las que se asignan también otro número de dos cifras, en las que se agrupan artículos pertenecientes a áreas homogéneas. Por tanto, el número de Código clasificador, tiene cuatro cifras, correspondiendo las dos primeras de la izquierda al Grupo a que pertenece y las otras dos a la Clase.

Para completar totalmente la individualización del artículo, a cada uno de ellos se le asignan otros dos números, uno de dos cifras, es el número del Código NATO, indicativo del país fabricante del artículo, y otro, de siete cifras, llamado número Federal de identificación, que no guarda relación alguna con el Grupo y Clase a que pertenece, que es asignado por la NATO a medida que los artículos entran a formar parte del Sistema.

- El número NATO de referencia es el resultado de integrar en uno solo todos los números anteriores y consta de trece cifras; las cuatro primeras de la izquierda corresponden al número de Código, las dos siguientes al mismo número de Código NATO indicativo del país y las siete últimas al número Federal de identificación.

Como resumen de lo expuesto, en el cuadro que sigue se pone un ejemplo de la clasificación de un artículo completamente imaginario.

Número NATO de referencia 2743-15-126-4132			
Número de Código NATO		Número de identificación N A T O	
Grupo	Clase	Nº de Código NATO indicativo del país	Nº Federal de identificación
Equipos de tiro	Visor de puntería	Bélgica	Tipo M-4
27	43	15	126 - 4132
NOMBRE: Visor de puntería tipo M-4 producido por Bélgica			

Resumen de las operaciones de catalogación

Las operaciones que hay que realizar, son las siguientes:

- Investigación de artículos, a través de un minucioso estudio y consulta de manuales, fichas de registro, diseños, esquemas.
- Selección de un nombre único para cada artículo, por exclusión de sinónimos y nombres corrientes.
- Elaboración de modelos de descripción y de referencia de artículos, por medio de los cuales puedan ser identificados con uniformidad de criterio.
- Examen comparativo de artículos para evitar el error de que artículos - que van a entrar en el sistema estén ya identificados con otro nombre, evitando así duplicaciones.
- Integración de los artículos en el "GRUPO" y "CLASE" más adecuado, es decir, clasificarlos.
- Asignación del número Federal de identificación, del cual resultará el definitivo número NATO de Referencia, que individualizará el artículo sin lugar a dudas.
- Recopilación, impresión y divulgación de todos los elementos citados, para que puedan ser utilizados en las operaciones de catalogación y - abastecimiento.

Ventajas proporcionadas por el Sistema a la logística NATO

Las ventajas que se derivan del uso de este Sistema en la logística NATO son evidentes, pues permite:

- Determinar las necesidades de un modo más perfecto y, como consecuencia, conocer las faltas y los excedentes en el conjunto de los países de la Organización, lo que se traduce:
 - En una mejor utilización de las disponibilidades de los recursos logísticos, mediante la transferencia de los excedentes.

- En una posible economía de los gastos presupuestarios destinados a la compra de artículos.
 - Una mejor coordinación y centralización en la obtención de los abastecimientos, haciendo posibles precios más ventajosos.
 - La reducción del número de artículos diferentes, por la eliminación de las duplicaciones, lo que se traduce en una economía de material y gastos.
 - Incrementar y facilitar la normalización de los materiales.
 - El establecimiento de una sistema uniforme de contabilidad.
 - La administración centralizada dentro de cada país y dentro de la Organización, de los abastecimientos de las Fuerzas Armadas.
 - Facilitar las relaciones entre los países miembros y, dentro de ellos, las relaciones entre los organismos principales y los fabricantes y proveedores.
- Pero además de estas ventajas, que son comunes a todo el Sistema de identificación unificado, el Sistema NATO tiene las siguientes características que le son peculiares:
- Uniformidad en la estructura, composición y significado de los números de referencia.
 - Estabilidad, ya que un número acompaña siempre al mismo y único artículo.
 - Adaptabilidad, al facilitar los procesos electrónicos de contabilidad.
 - Simplicidad, por ser aplicable a cualquier clase de artículo.

ANEXO NUM.7

GASTOS EFECTIVOS DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA NATO

PAISES	MONEDAS EN MILLONES	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
BÉLGICA	Francos B.	7653	8256	13387	19965	19925	17925	17067	17065	18356	18312	18686	19161	19561	21111	22230	24181
CANADÁ	Dólares Cand.	372	495	1220	1875	1970	1771	1819	1888	1829	1740	1642	1654	1716	1810	1718	1790
DINAMARCA	Coronas	360	359	475	676	889	885	920	936	1012	988	986	1113	1180	1551	1651	1685
FRANCIA	Francos	4787	5591	8811	12531	13865	11710	11820	14690	15600	16599	17926	19162	20395	22184	22849	23485
R.F.ALEMANA	Marcos					6195	6287	7383	7211	8962	6853	11087	12115	13175	17233	19924	20929
GRECIA	Dracmas	1630	1971	2615	2655	2767	3428	3688	4939	4477	4469	4735	5110	5034	5102	5385	5422
ITALIA	Liras	301	353	457	521	480	543	551	584	611	647	667	710	749	861	1031	1100
LUXEMBURGO	Francos L.	112	170	264	736	488	566	395	614	439	429	402	263	290	355	348	408
HOLANDA	Florines	680	901	1060	1253	1330	1583	1690	1854	1845	1656	1505	1728	2013	2186	2307	2620
NORUEGA	Coronas	370	357	572	831	1067	1141	953	967	1049	1024	1107	1058	1179	1371	1465	1646
PORTUGAL	Escudos	1490	1516	1553	1691	1975	2100	2224	2297	2391	2485	2820	3023	4922	5744	5724	6393
TURQUÍA	Libras T.	556	599	652	725	827	986	1077	1159	1266	1470	2153	2405	2718	2980	3283	3467
G.BRETAÑA	Libras	779	849	1149	1561	1681	1571	1567	1615	1574	1591	1589	1655	1709	1814	1869	2043
E.E. U.U.	Dólares	13503	14307	33059	47598	49379	42786	40371	41513	44159	45096	45833	45380	47808	52381	52295	54336
TOTAL EUROPA	Dólares	4825	5446	7627	10231	12403	11746	11828	13137	13814	12925	13358	14231	15333	17408	18768	19949
TOTAL U.S.A. Y CANADA	Dólares	13875	14801	34279	49473	51347	44557	42190	43401	45988	46836	47475	47034	49523	54096	53884	55992
TOTAL NATO	Dólares	18700	20247	41906	59704	63750	56303	54018	56538	59802	59761	60833	61265	64862	71504	72652	75941

ANEXO Nº 8

SIGLAS UTILIZADAS EN LA N.A.T.O.

- AC	Armaments Committee.
- ACE	Commander Allied in Europe.
- ACTICE	Authority for Control of Inland Transport in Central Europe.
- AGARD	Groupe Advisory for Development and Research Aeronautic.
- CEC	Communication Electronics Committé.
- CED	Defense European Community.
- CHACOM	Channel Commander.
- CINC	Commander in Chief.
- DSA	Defense Shipping Authority.
- EMCCC	Coordination Committé for Communication Militaries in Europe.
- MAS	Military Agency for Standardization.
- MC	Military Committee.
- NMR	National Military Representatives.
- NMSSA	NATO Maintenance Supply Service Agency.
- OECE	European Organization for Economic Cooperation.
- OEU	Occidental-Europe Union.
- PBIST	Planning Board for European Inland Surface Transport.
- PBOS	Planning Board for Ocean Shipping.
- PLD	Division for Production and Logistic.
- SACEUR	Supreme Allied Commander in Europe.
- SACLANT.....	Supreme Allied Commander in Atlantic.
- SG	Standing Group.
- SGLO	Standing Group Liaison Officer.
- SGN	NATO Standing Group.
- SGREP	Standing Group Representatives.
- SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers in Europe.
- SPCC	Standardization Policy and Coordination Committee.
- TCC	Temporal Committee of Council Supreme.

- - - - -

BIBLIOGRAFIA

- Instituto de Estudios Políticos.- "La Organización del Tratado del Atlántico Norte".
Madrid, 1963.
- Service de l'information de l'OTAN.- "Documentation sur l'Organisation du Traité
de l'Atlantique Nord".- Paris, 1962.
- Cuaderno de información técnica nº 24 de la Escuela de E.M. del Ejército.- "La -
Organización del Tratado del Atlántico Norte".- Madrid, 1961.
- Claude Delmas.- "L'OTAN".- Presses Universitaires de France.- Paris, 1960.
- Capitán de la Marina Portuguesa Ferreira Braga.- "Organizaçao Logística da NATO"
Escuela de Guerra Naval.- Madrid, 1959.
- Cte. de Aviación Blasco Alonso.- "Logística de la NATO".- Escuela de Guerra Na-
val.- Madrid, 1961.
- Departament of the U.S. Navy.- "Logistics, condition "sine qua non" for NATO".-
Defense".- Weshington, 1961.
- Revue de Défense Nationale.- "La Logistique dans le cadre de l'Alliance Atlanti-
que".- Coronel J.F.Rousset.- Paris, marzo 1962.
- Military Review.- "El lugar de España en Occidente. NATO".- Washington, di-
ciembre 1959.
- Economist.- "NATO, Germany and Spain".- Londres, 1960.
- Jean Marée.- "España en el mundo libre".- Revue Maritime.- Paris, 1959.
- Revista Ejército.- "España y la NATO".- Madrid, enero 1960.
- Boletín de Difusión del E.M. del Ejército del Aire.- "Documentación sobre la NATO"
Madrid, noviembre 1958.
- Paul-Henry Spaak.- "Twelve years of NATO".- Bulletin of National Association of
Secondary School Principles.- Washington, 1961.
-