

DECÁLOGO DEL APOYO LOGÍSTICO

Ángel TAJUELO PARDO DE ANDRADE



Introducción (¿un poco personal?, ¿privilegio de la edad?)



E igual forma que la Armada «me hizo» artillero (forzoso en 1966), también «me metió» en el Apoyo Logístico (forzoso al Arsenal de Ferrol en 1975). Nueve años artilleros a flote y en tierra y catorce años de destinos logísticos (jefe de dos arsenales, ¡qué gozada de personal!), con paréntesis en estados mayores (de la Armada y de Cartagena) y embarques y mandos (¡la gran nostalgia!) llenan una feliz vida en la tan querida Armada.

La verdad es que uno nunca termina, y cuando «se va a casa» se queda con la sensación de que «algo más podría haber hecho». El reencuentro con algunos libros y apuntes aparcados en un armario me ha llevado a poner por escrito estos pensamientos.

El Apoyo Logístico

Mi norma de actuación siempre ha sido decir lo que pienso e ir directamente al grano, así que empezemos por lo primero: el pensamiento (¿sentimiento?, ¿experiencia?).

La secuencia de las distintas clases de buques que a lo largo de mi carrera he visto nacer (*Baleares, Santa María, Galicia, F 100*) ha adolecido de un serio y riguroso estudio de Apoyo Logístico (hecho que ha incidido en su vida operativa), que debería haberse iniciado desde la Fase Conceptual, que en nuestra Armada parece exclusivamente reservada al Estado Mayor de la Armada.

En esos estudios, o mejor, en ese desarrollo del buque (o sistema, aunque seguiré llamándole buque), tiene que haber representación de la Jefatura del Apoyo Logístico, así como de alguna persona del que en el futuro será su

Arsenal de Apoyo, tanto de la Inspección de Construcciones (¿sigue llamándose así?) como de la Jefatura Industrial.

Esto expuesto, vayamos al grano.

El decálogo del Apoyo Logístico

Podría ser algo así:

- Es necesaria la presencia de representantes del Apoyo Logístico desde el primer estudio de previabilidad que se inicie, participando en la elaboración de los requisitos, el desarrollo de los criterios de diseño y la evaluación de las alternativas, con el objetivo de obtener un buque que cumpla su misión al coste total del ciclo de vida más bajo posible.
- El avance del proceso debe incluir los estudios logísticos equivalentes; esto significa que el presupuesto debe proveer los recursos correspondientes.
- Es importante que se fije lo antes posible el Perfil de Misión del buque, información que facilitará los estudios de mantenimiento y aprovisionamiento.
- La decisión del Arsenal de Apoyo también debe tener lugar cuanto antes.
- Los sistemas, equipos y aparatos que se consideren más adecuados para incorporar al proyecto se deben ir integrando en la Configuración Logística Básica, que se tiene que iniciar prontamente, con base en el Nomenclátor de Material y con Criterios de Esencialidad, es decir, reflejando su importancia para la misión del buque.
- Conforme a esta clasificación, y antes de la incorporación definitiva, los sistemas, equipos y aparatos deben ser objeto de los correspondientes estudios de fiabilidad, mantenibilidad y soportabilidad, incluyendo posibles comparaciones con otros que cubran la misma necesidad.
- La Configuración del buque irá creciendo conforme el proyecto va adelantando; el crecimiento debe ser pausado pero continuo, y conservando la estricta clasificación de la Esencialidad, dando lugar a los estudios que se citan en los puntos siguientes.
- Determinación de los requisitos de Mantenimiento, incluyendo los Escalones de Mantenimiento en que se van a realizar, así como las necesidades de contratos con otras empresas, instalaciones en tierra, herramientas y aparatos de medida. Sin olvidar las necesidades de personal, instrucción y adiestramiento.
- Determinación de las necesidades de Aprovisionamiento, incluyendo repuestos, munición, subsistencias, vestuario, y la documentación

correspondiente que permitan al buque y al Arsenal de Apoyo una rápida y eficaz gestión.

- Asegurar la continuidad de estas acciones hasta el final del ciclo de vida del buque mediante la constitución de un Grupo de Gestión del Apoyo Logístico de éste.

Repercusiones orgánicas

La estructura de la JAL está ya orientada (entre otras funciones) a lo expuesto, estimando únicamente necesario cuatro consideraciones:

- La Sección de Material y Cargos, normalmente con poco personal y (desde mi punto de vista... a lo mejor ya anticuado) un tanto dejada de la mano de Dios, podría ser objeto de algo más de atención.
- La Sección de Coordinación del Apoyo Logístico Integrado (el CALI de mis entretelas), con mucha doctrina y conocimientos pero poca visibilidad, podría, con no mucho esfuerzo, convertirse en coordinador de todos estos esfuerzos.
- Dos de mis ya viejas aspiraciones serían devolver Repuestos a la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes, con compromiso de un nuevo SIGMA modernizado y, sobre todo, explotado en todas sus múltiples facetas, e integrar la Sección de Material y Cargos en el CALI.
- Realmente, me queda otra consideración en la cabeza, así que tendré que exponerla. Al almirante Díaz Deus, en su tiempo de AJAL, le oí el proyecto de que personal del arsenal debería ser el que instalara, montara, probara y mantuviera todos los equipos de los Grupos 400 y 700 del Nomenclátor. ¡Ambicioso pensamiento!; pero si profundizamos en él, veremos que las mayores dificultades que tenemos en el ámbito del mantenimiento (coste, rendimiento y rapidez) están en los sistemas incluidos en los grupos citados. La motivación del personal de los arsenales y su satisfacción estoy seguro que serían otros factores a considerar. ¿Podríamos al menos empezar por prepararnos para hacer frente al mantenimiento completo? (Doy por supuesto que nadie piensa que ignoro que hay «cosas» que tienen que ir a fábrica).

Líneas de actuación

Las líneas de actuación están marcadas por los reglamentos, directivas e instrucciones en vigor. Hay, sin embargo, dos textos que, debo decirlo, son

muy caros para mí, y que creo que no han tenido la atención que se merecen (soy indudablemente parcial en mi juicio):

- El estudio del Apoyo Logístico de las fragatas *F 100*.
- El libro titulado *El Mantenimiento en la Armada*.

Ambos trabajos fueron elevados por el Arsenal de Ferrol en el año 2000, pero estoy convencido de que no han quedado anticuados, aunque seguramente requerirán algún retoque.

Consideración final

Tenemos que superar de una vez por todas el hábito de recibir toda la documentación logística de la Marina de los Estados Unidos y convencernos de que tenemos capacidad de dirección y de coordinación y los conocimientos necesarios.

Estimaría oportuno redactar otros dos libros que versarían sobre *La obtención en la Armada* y *El Aprovisionamiento en la Armada*, que en unión del ya antes citado sobre el mantenimiento constituirían el soporte logístico teórico básico y fijarían las líneas de actuación en este tan interesante ámbito naval.

