



¡ES LA LOGÍSTICA, ESTÚPIDO! CAUSAS DEL «FRACASO» DE LA OFENSIVA RUSA EN UCRANIA

Base logística rusa cerca de la frontera de Ucrania

La célebre frase «¡Es la economía, estúpido!» fue un eslogan creado por James Carville, asesor del presidente Bill Clinton durante las elecciones presidenciales estadounidenses de 1992, que se ha hecho famoso por resaltar el peso que la economía tiene en las decisiones de los votantes, en detrimento de otros asuntos como la política exterior. En el caso de la invasión rusa de Ucrania, a tenor de lo ocurrido en las primeras fases de la ofensiva, cabría parafrasearla diciendo «¡Es la logística, estúpido!», porque todo parece indicar que una de las claves del fracaso inicial de la ofensiva radica precisamente en un sostenimiento más que deficiente

Javier Ruiz Arévalo. Coronel de Infantería

Diplomado en Alta Gestión Logística. Doctor en Derecho

LA DÉBIL LOGÍSTICA OPERATIVA RUSA

Entre noviembre de 2021 y febrero de 2022, el ejército ruso acumuló en las fronteras con Ucrania cerca de doscientos mil hombres, un 75 % de sus unidades de combate. Un ingente esfuerzo logístico que solo puede explicarse por la potente red de ferrocarriles de la que dispone Rusia, la tercera del mundo en extensión. Lo extenso de su territorio, unido a la deficiente red de carreteras, convierte

en una necesidad el empleo masivo del ferrocarril.

No es de extrañar que el sistema logístico ruso descansa en gran medida en el ferrocarril, que permite esfuerzos logísticos de esta envergadura, pese a los problemas que plantea en cuanto a la falta de discreción y de flexibilidad. Sin embargo, el ferrocarril es una excelente herramienta militar en los niveles estratégico y operacional, pero tiene que complementarse con el empleo de otros modos de transporte en

el nivel táctico, en el que su rigidez y vulnerabilidad suponen limitaciones fundamentales. Algo aparentemente tan evidente parece que no ha sido suficientemente valorado por quienes diseñaron la campaña contra Ucrania. De forma que, cuando dejó atrás el apoyo del ferrocarril y tuvo que basarse en el transporte por carretera, la logística operativa rusa mostró una de sus grandes carencias: la falta de suficientes medios de transporte por carretera, es decir, camiones, para sostener el avance de sus fuerzas. El ferrocarril permitió acercar fuerzas y recursos hasta las zonas de acumulación; a partir de ahí, no había medios suficientes para moverlos a vanguardia al ritmo y en el volumen requeridos por la maniobra táctica.

En los momentos previos a la ofensiva rusa, había un consenso generalizado en que, de producirse, sería una campaña rápida, que alcanzaría sus objetivos en cuestión de días. Sin embargo, para sorpresa general, el avance ruso, sobre todo el que se dirigía directamente a Kiev, se detuvo al poco de cruzar la frontera. Este «frenazo» se debió no solo a problemas logísticos; jugaron también otros factores, como la inesperada resistencia del ejército ucraniano. Pero todas las informaciones disponibles parecen confirmar que este parón estuvo también motivado por la falta de recursos, fundamentalmente combustible y municiones. También víveres. Y por el enorme atasco que impidió el avance ruso en el eje que se aproximaba a Kiev por el noroeste.

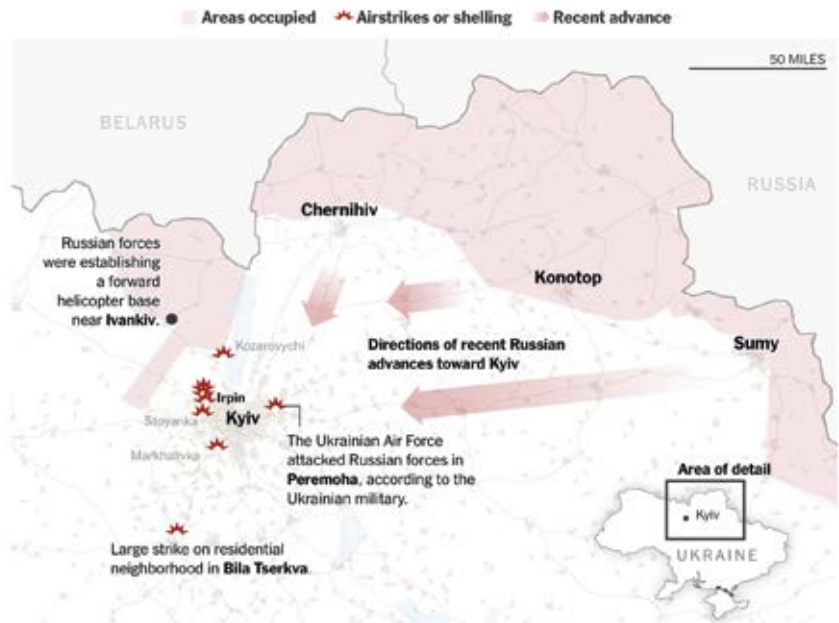
Cabe destacar también, como dato significativo, la enorme cantidad de vehículos averiados que jalonaban y colapsaban las rutas seguidas por las unidades en su avance por territorio ucraniano. Se calcula que el 56 % de las bajas de vehículos lo fueron por causas ajenas a la acción del enemigo, lo que viene a indicar que el material desplegado estaba en condiciones deficientes. Tras semanas en condiciones precarias, a la intemperie y alejados de sus bases logísticas, todo hace pensar que la disponibilidad operativa era ya limitada antes del inicio de la operación.

Una primera valoración permite concluir que el ejército ruso tenía la potencia de combate necesaria para alcanzar los objetivos previstos, pero sus capacidades logísticas no le permitieron hacerlo sin una pausa que le permitiera reabastecer a sus unidades. Este «respiro» dio al traste con el plan ruso de alcanzar Kiev en cuestión de horas. A la vista de lo ocurrido, parece demostrarse que la logística rusa no está diseñada para una ofensiva terrestre a gran escala lejos de su red ferroviaria.

La logística de la campaña rusa tiene unas dimensiones muy inferiores a las de sus homólogas occidentales. La capacidad de transporte de sus formaciones es de un 75 % respecto a sus homólogas estadounidenses, pero tienen el triple de artillería, lo que multiplica sus necesidades de sostenimiento: una unidad que dispara cuatro mil

proyectiles al día necesita cincuenta camiones diarios para transportar su munición. Cada lanzacohetes necesita un camión dedicado al transporte de su munición. Al final, todo problema logístico acaba siendo un problema de transporte; en última instancia,

se trata de hacer llegar el apoyo oportunamente y en la cantidad necesaria para mantener el ritmo de las operaciones. De nada sirve haber realizado una ingente acumulación de recursos y tener unos centros logísticos perfectamente abastecidos, si el sistema de



Avance ruso hacia Kiev (6 de marzo). Fuente: *British Ministry of Defense; Institute for the Study of War with American Enterprise Institute's Critical Threats Project*



Avance ruso sobre Kiev (10 de marzo). Fuente: *Institute for the Study of War with American Enterprise Institute's Critical Threats Project*

transporte es incapaz de distribuirlos al ritmo que requiere la maniobra.

Las imágenes de los momentos iniciales de la ofensiva muestran la ejecución de lo que parecía un plan logístico perfectamente diseñado, con el consiguiente flujo de largas columnas de suministros saliendo desde los centros logísticos, próximos a las terminales de ferrocarril, hacia las unidades que habían iniciado su avance.

Sin embargo, una vez en territorio ucraniano, las cosas no se desarrollaron según lo previsto. El segundo día de combate, Rusia no había conseguido el dominio del espacio aéreo y la resistencia en tierra era muy superior a la esperada. El tercer día, las imágenes que circulaban por las redes mostraban un gran número de vehículos abandonados en las carreteras, por averías o por falta de carburante —o por desertiones—, incluido material acorazado y mecanizado de todo tipo; soldados buscando comida en los comercios de la zona, columnas desorientadas pidiendo indicaciones a los ciudadanos ucranianos —convencidos probablemente de tratar con una población agradecida con sus libertadores—. Las imágenes de granjeros ucranianos «recolectando» con sus tractores carros de combate, vehículos de combate de infantería y todo tipo de vehículos rusos abandonados, aparentemente sin inutilizar, hablan por sí mismas del caos que se

vivía entre las filas rusas. Todo parece indicar que se estaba pagando el precio de olvidar que «la infantería gana batallas, pero las guerras las gana la logística» (Pershing, general de los Estados Unidos).

Las fuerzas ucranianas, conscientes de los problemas que afrontaban las rusas, centraron su esfuerzo en atacar su talón de Aquiles: los camiones que transportaban carburante a las unidades de primera línea, convirtiéndolos en objetivo prioritario de sus ataques. Además, destruyeron todos los enlaces ferroviarios fronterizos con Rusia y Bielorrusia, que podían haber permitido a los trenes rusos acercar el apoyo a las unidades. También se destruyeron puentes sobre el Dniéper que facilitaban el acceso ruso a Kiev. Por último, sabedores de las dificultades de orientación de las columnas rusas, carentes de medios de navegación satélite, los ucranianos procedieron a eliminar las señales indicadoras en carreteras y ciudades, a cegarlas con mensajes insultantes para los rusos o a modificarlas para desorientar a los invasores, logrando así aumentar aún más la descoordinación del avance ruso.

EL GRAN PARÓN

La imagen más sorprendente del caótico ataque ruso a Kiev fue, sin duda alguna, la de los cientos de vehículos atascados durante días en

las carreteras al noroeste de la capital ucraniana. Esta situación puede achacarse a la resistencia ucraniana o a los problemas logísticos ya indicados. Pero es muy probable que la causa principal haya sido la falta de un adecuado control de movimientos, que provocó un enorme problema de tráfico que impidió proseguir el avance a las unidades de escalones posteriores. Entre ellas, las unidades que hubieran podido rehabilitar los puentes destruidos sobre el Dniéper o reabastecer a las unidades empeñadas en primera línea.

Los ejércitos occidentales han sabido aprender de sus errores y prestar la atención que merece este aspecto de las operaciones militares. Los problemas vividos en Dunkerque o en el despliegue de Kosovo nos han enseñado que «Llegar es el 70 % de la batalla» (Jackson, general de Reino Unido) y que aspectos como el control del tráfico o la gestión de rutas son esenciales en las operaciones que requieren el movimiento de grandes contingentes. El ejército ruso no ha vivido experiencias en este sentido, ni ha sabido aprender de los errores ajenos, lo que le ha hecho menos sensible a este aspecto de las operaciones. Ignorarlo propició que lo limitado de las carreteras disponibles, el terreno fangoso, la desorientación de muchas unidades y un excesivo número de vehículos averiados o destruidos —o abandonados por sus



Tren con material militar

tripulaciones— se combinaran para crear un enorme embotellamiento muy difícil de desenredar, que colapsó las rutas disponibles y que, a la postre, desbarató los planes rusos antes de que el enemigo disparara un solo tiro. Es difícil no recordar los efectos que algunas nevadas han tenido en el pasado en las carreteras españolas. Y cómo el problema se veía agravado porque los vehículos inmovilizados por la nieve impedían a las máquinas quitanieves llegar a donde eran necesarias.

No se trató, desde luego, de un parón definitivo. Pero sí de una «pausa operacional» muy útil, material y moralmente, para las fuerzas ucranianas, y que debió de cobrarse su precio en la moral de las desorientadas y mal abastecidas tropas rusas.

LOS PIES DE BARRO DEL GIGANTE RUSO

En realidad, las carencias logísticas del ejército ruso no han sido una sorpresa para los analistas de la materia. En palabras del coronel Calvo Albero (España), anteriores al inicio de la invasión, «Un ejército ruso suele ser un erizo de armas imponentes en primera línea y un muestrario de cómo no se gestiona la logística en retaguardia». De hecho, la ineficacia del sistema logístico ha sido una constante en las campañas rusas desde hace años. La logística rusa, inflexible y poco dotada de medios, ha sido tradicionalmente un lastre para las unidades de combate.

Gracias a su vasta red de ferrocarril, el ejército ruso tiene una enorme capacidad de movilización. Cuenta con una extensa red, maquinaria en su mayoría de propiedad estatal y treinta mil militares dedicados a la explotación y el mantenimiento de la red para usos militares. Sin embargo, esta dependencia del ferrocarril se convierte en una debilidad cuando se trata de operar fuera de sus fronteras. En el momento en que las fuerzas rusas dejaron atrás su territorio y se adentraron en Ucrania, dejaron de apoyarse en el ferrocarril para pasar a apoyarse en unas unidades de transporte carentes de los medios necesarios para sostenerlas oportunamente.

La logística operativa de los ejércitos de armas combinadas rusos (*Combined Arms Army*) dispone de medios de transporte claramente insuficientes para apoyar la maniobra táctica de su gran unidad. Según las simulaciones realizadas, se estima que los ejércitos rusos, con el apoyo de su Brigada Logística, pueden combatir a un máximo de ciento cincuenta kilómetros de sus centros logísticos. En este caso, de las terminales ferroviarias en territorio ruso o bielorruso. Esta distancia puede reducirse si las rutas están amenazadas o saturadas, como era el caso. El problema es aún mayor en el caso de que se realice un empleo intensivo de la artillería, que requiere un flujo de recursos superior al normal. Cabe intuir que, en los primeros momentos de la invasión, las brigadas logísticas vieron empeñada la práctica totalidad de sus medios en el transporte de munición.

LA INFLEXIBILIDAD DE LA LOGÍSTICA RUSA

Todo parece indicar que los planes rusos se basaban en una campaña relámpago, con una oposición muy limitada del ejército ucraniano. Esto hubiera permitido a la mayoría de las unidades alcanzar sus objetivos con sus propios recursos, que les proporcionan una autonomía logística de entre tres y cinco días de combate medio. La realidad fue muy diferente, de forma que se encontraron con la necesidad de reabastecerse mucho antes de haber alcanzado sus objetivos, algo que no parece que se hubiera previsto en el planeamiento inicial. Este cambio puso de manifiesto otra de las debilidades del sistema logístico ruso: su falta de flexibilidad para adaptarse a los cambios de la situación táctica.

Los ejércitos occidentales, en general, se apoyan en una logística «a demanda», en la que son las necesidades reales, manifestadas por las unidades consumidoras, las que determinan el flujo de recursos y las que permiten modificar el esquema general de la distribución en función de la evolución de la situación táctica. No es este el caso de la rígida logística rusa, ausente de la flexibilidad necesaria para adaptar el plan inicial, que determina ese flujo y la prioridad que

debe asignarse a unidades y recursos, a las necesidades reales.

Cabe pensar que el plan inicial priorizó el envío de munición sobre otros recursos. En un contexto de limitaciones logísticas persistentes, es posiblemente una opción acertada, pero hace que, cuando las necesidades de munición se disparan, no quede capacidad para atender a otras necesidades. La inflexibilidad del sistema hizo extremadamente difícil corregir estos problemas, una vez que se pusieron de manifiesto.

SEGUIR, DESPUÉS DE LLEGAR

El sistema logístico ruso está muy bien preparado para desplegar una fuerza de grandes dimensiones dentro de su territorio y para construir la infraestructura logística necesaria para sostener una zona de combate durante un tiempo prolongado. Las unidades de oleoductos, por ejemplo, pueden construir rápidamente redes que ganan hacer llegar el carburante hasta las inmediaciones del frente sin necesidad de recurrir a grandes convoyes de suministro. Las unidades de ferrocarriles pueden hacer lo mismo con la infraestructura ferroviaria, construyendo o reparando la existente para sostener un conflicto u ocupación de larga duración.

A pesar de estas posibilidades, los primeros días de la ofensiva rusa han demostrado una clara debilidad de su sistema logístico, lo limitado de su capacidad de proyección. Mientras Estados Unidos es capaz de proyectar su poder militar a cualquier rincón del planeta, gracias a su capacidad de transporte estratégico y a la existencia de bases diseminadas por todo el mundo, Rusia ha sido incapaz de sostener adecuadamente su esfuerzo militar apenas unos kilómetros más allá de sus fronteras. La ya citada sentencia, «Llegar es el 70 % de la batalla», se formuló pensando en escenarios como las Malvinas o Afganistán; para Rusia, apenas unos pocos kilómetros más allá de sus fronteras —o de sus ferrocarriles, para ser más claro—, han demostrado constituir un reto difícil de superar. Se trata de una evidente debilidad que tener en cuenta por sus adversarios.■