

ITALIA : PODER NAVAL SILENCIOSO

Por

Gregory R. COPLEY



SURGIO virtualmente la civilización de las riberas del Mar Mediterráneo y sus litorales siempre han desempeñado una parte vital en la historia de todas las eras. El Canal de Suez le dio mayor importancia a medida que el mundo se ampliaba para abarcar —desde el punto de vista de Europa— las riquezas de Asia. Junto con la Península Arábiga, representa el punto de unión entre la masa terrestre euroasiática y el continente africano.

Incrustada en este mar central se encuentra la Península Itálica, de la cual el estratega naval más connotado del Occidente, el contraalmirante Alfred Thayer Mahan, dijo en 1890:

"En la actualidad, considerando solamente la posición geográfica de Italia, y no las otras condiciones que afectan su poder naval, parecería que con su extensa costa marítima y sus buenos puertos, está muy bien ubicada para ejercer una influencia decisiva sobre las rutas de tráfico al Levante y por el Istmo de Suez. Esto es efectivo hasta cierto grado y lo sería mucho más si Italia conservara todas las islas naturalmente italianas..."

"Si el Adriático fuera una gran ruta comercial, la posición de Italia sería todavía más influyente" (1).

Indudablemente la posición geográfica de Italia le ha permitido ejercer una considerable influencia sobre África del Norte, donde la tecnología italiana está ganando una posición cada vez más estable. La cercanía geográfica ha permitido también que Italia se abastezca con petróleo norafricano. Durante la Segunda Guerra Mundial, Italia ejerció también una considerable influencia sobre las acciones navales del Mediterráneo **paralizando** la navegación aliada mercante y de guerra.

Sin embargo, el mismo Mediterráneo se convirtió también en estadio natural de la Armada Real, dueña final del mar en esa guerra. Ahora, si bien Italia carece de algunos de los requisitos estratégicos para controlar las rutas marítimas del Mediterráneo, el país ha conservado el elemento fundamental que requiere una potencia marítima: una tecnología oceánica y tendencia hacia el tráfico marítimo.

Esta sicología de una nación marítima —la inclinación hacia el tráfico marítimo y el consiguiente fortalecimiento naval para apoyarlo— es lo único que mantiene el poder naval como tal a través de los años.

Mahan observó que Francia, bajo el reinado de Luis XIV, construyó una formidable marina de guerra, pero se despreocupó de su marina mercante. Sin la constante presión que le habría impuesto la protección de las rutas marítimas y los buques

mercantes, la Armada se debilitó y padeció a causa de una historia irregular de crecimiento, alternado con retroceso.

Italia ha tenido sus propias pautas de crecimiento y regresión, pero fundamentalmente, la capacidad de navegación mercante del país continuó mientras la reconstrucción naval posterior a la guerra siguió lenta, pero inevitablemente.

Las sólidas ventas de una serie de diseños de buques de guerra italianos en los últimos años ha dado una base de credibilidad a toda la industria necesaria para las acciones navales: armamentos, electrónica, sistemas de armas, etc. El cañón OTO-Melara de 76 mm., por ejemplo, es standard en los buques de guerra de una cantidad de naciones.

Italia, más que ningún otro estado continental europeo, ha sido capaz también de mantenerse a la par con la capacidad de guerra electrónica y la electrónica defensiva iniciada (y básicamente encabezada todavía) por Estados Unidos y utilizarla para la exportación. Escandinavia ha disfrutado de un amplio acceso a la tecnología electrónica estadounidense, pero no ha logrado venderla por todo el mundo con tanta facilidad como la industria italiana. Francia, que ha seguido su propia senda en electrónica militar, hasta hace poco sufrió en relación con su imagen por ser tan claramente diferente de Estados Unidos.

Sólo la orientación mercantilista de la política de ventas de tecnología estadounidense al extranjero ha destruido el mito de que solamente América del Norte era capaz de desarrollar y producir tecnología avanzada. Las prácticas restrictivas de exportación y la introspección obligaron a los compradores mundiales a buscar alternativas y éstas han ido multiplicándose en Italia, Francia, el Reino Unido, Alemania Occidental, Holanda, Bélgica, Escandinavia, e incluso Australia, Brasil, Argentina y Singapur pueden estar muy cerca.

La amplitud de la capacidad italiana para la exportación de equipo relacionado con lo naval está siendo demostrada por segunda vez en la exhibición naval italiana de Génova (8-14 de mayo de 1978). Entre los participantes se incluyen tres constructores de grandes buques de guerra, unos doce constructores de buques más pequeños y nueve productores de sistemas de propul-

sión y equipos afines, unos 25 productores de sistemas de armas y electrónica y una cantidad de productores de helicópteros de alas fijas y rotatorias en el campo naval y una media docena de firmas dedicadas a "equipos espaciales".

Las capacidades tecnológicas de Italia parecen estar en directo contraste con su inestabilidad política. Pero inevitablemente, una produce su efecto sobre la otra, aunque en este caso la inestabilidad afecta más a la empresa que lo contrario.

La capacidad integral de Italia para construir una "armada moderna" para un estado cliente —tema de la exhibición de Génova este año— está al nivel de la de Francia y Gran Bretaña. Vale la pena preguntar entonces por qué los astilleros italianos no han figurado en la última serie de adquisiciones de la Armada Imperial de Irán.

Según fuentes confiables, esto se debe a la situación política de Italia que probablemente podría tener un grave efecto sobre el entrenamiento del personal, después de la compra de equipo.

Este es un importante aspecto de las adquisiciones navales, y que todavía tiene que llegar a ser discutido libremente como uno de los más importantes que determinan la elección de equipo, ya que los repuestos y el servicio después de la compra son importantes factores que deben ser considerados, como sería, por ejemplo, si se tratara de adquisición de material militar soviético. En todo caso, el presupuesto de defensa de Irán, dado a conocer en marzo, refleja un 17 por ciento de aumento en los gastos —más o menos manteniéndose a la par con la inflación, que es más de lo que puede decirse de la mayoría de los estados— gran parte del cual está dedicado este año al entrenamiento.

El gobierno de Irán siente confianza cuando compra equipo estadounidense porque sabe que, a pesar de la desorganización en alguno de los campos civiles, la tripulación que se entrena para dotar buques y aviones en Estados Unidos saldrá adelante sin retrasos. De hecho, actualmente las tripulaciones están siendo entrenadas en Estados Unidos con más facilidad y rapidez de la que pueden ser entregados los buques a la Armada Imperial de Irán.

Los oficiales iraníes temen —con razón o sin ella— que no se experimentaría tal fa-

alidad en Italia. Es decir que podrá ser que el gobierno italiano no tuviera suficientes instalaciones actualmente disponibles para entrenar a unos 12 tripulantes para la compra de submarinos clase "Sauro" de 1.600 toneladas (peso sumergido), por ejemplo.

O, si hubiera instalaciones fácilmente disponibles, la Armada de Irán no está segura de poder mantener a sus estudiantes marginados de la intranquilidad general del país y de la subversión política que, según los observadores exteriores, ha hecho presa del norte de Italia.

Parece que Italia hubiera resuelto el problema de confirmar su credibilidad, con sus credenciales tecnológicas. Lo que hasta la fecha no ha logrado proyectar es su capacidad de mantener una continuidad de entrenamiento a largo plazo.

Las condiciones políticas del país son las culpables de esta situación y si la imagen es perjudicial corresponde tal vez corregir la impresión.

En todo caso, el problema del entrenamiento después de la compra no ha disuadido a muchos países de buscar alta tecnología a un precio que todavía es relativamente bajo. Tanto Venezuela como Perú han optado por comprar las fragatas antisubmarinas clase "Lupo" modificadas de los Astilleros Navales Unidos de Riva Trigoso.

Igualmente, Italcantieri ha tenido bastante éxito en vender submarinos pequeños a una lista amplia —pero no publicitada— de clientes.

De hecho, la mejor forma de contrarrestar tal vez el nerviosismo sobre la estabilidad política de Italia sería hacer una lista de las exportaciones de tecnología de defensa que se han producido sin interrupción en los últimos años. Y para calmar los temores sobre el futuro cercano, probablemente vale la pena destacar que un cambio hacia un gobierno izquierdista en Italia probablemente no afectaría seriamente la mayor parte de las exportaciones de armas.

Lo que sí haría, sin embargo, es afectar el alto grado de cooperación que existe actualmente entre firmas estadounidenses e italianas, de tecnología avanzada, especialmente en el campo de la electrónica, donde Italia silenciosamente ha empezado a sobresalir. Posiblemente también afectaría las relaciones que Augusta ha entablado en su calidad de productor de helicópteros del diseño estadounidense bajo licencia. Pero

hasta Augusta está progresando con sus propios diseños lo cual indica una eventual autosuficiencia en esa área.

Las relaciones entre Bell Helicopter y Augusta le dieron profundidad a la campaña de ventas que organizó el conde Augusta, con habilidad y agresividad, en el Medio Oriente hace unos años atrás. Lo que Bell no tenía entonces en cuanto a contactos lo suplió en tecnología. Ahora parece que tanto Bell como Augusta han adquirido una buena situación en cuanto a tecnología y mercado en el Medio Oriente.

En todo caso, la inestabilidad política italiana virtualmente no ha tenido efecto en estos últimos años sobre la venta de helicópteros Augusta, especialmente al Medio Oriente. El año pasado por ejemplo, Irán compró 50 helicópteros "Chinook", CH-47, diseñados por Boeing-Vertol y construidos por Augusta. También abundan los AB-204s y AB-206s en el Medio Oriente, como un tributo a la habilidad de Augusta para asegurar a sus clientes la continuidad de entrenamiento y repuestos.

El éxito que ha tenido OTO-Melara con la venta de su cañón naval de 76 mm. y sus misiles; las altas curvas de ventas de Oerlikon y Contraves (y las conexiones industriales suizas); la amplia capacidad electrónica civil y militar de Selenia (especialmente radares), etc., se agregan a la magnitud de las ventas de material de defensa italiano en el campo naval.

La propia electrónica SPA ha establecido un envidiable record de capacidad para la producción de sistemas integrales en el área de la electrónica de defensa, con equipos EW pasivos, equipos ESM-Elmt, tubos de ondas viajeras (TWTs), equipos electro-ópticos y contramedidas EO, y sistemas de aterrizaje de micro-onda (MLS). Una compañía como ésta en Estados Unidos, por la sola importancia de los contratos internos, sería una potente fuerza en la industria. Por cierto, debido a la presión por la especialización en la industria electrónica de defensa de Estados Unidos, a lo mejor la compañía no habría creado una gama tan amplia de especialidades, a menos que ya estuviera diversificada dentro de la industria electrónica tal como GTE Sylvania o la ITT.

La participación de Italia en la OTAN le ha impuesto a la industria italiana los rígidos standards "Mil-spec" que se aplican a los equipos hechos en Estados Unidos y es-

to ha ayudado enormemente a dar más credibilidad a las ventas de tecnología italiana. De hecho, el papel de Italia como comoastiente y abastecedor dentro de la estructura de la OTAN agrega considerable importancia a la actividad industrial del país.

Es significativo que Italia ya no pueda seguir contando absolutamente con la protección naval estadounidense en el Mediterráneo. Los buques-días soviéticos en ese mar, en 1965 eran 4.200 en comparación con 18.000 buques-días de la Armada de Estados Unidos ese mismo año. En 1974, las cifras han empezado a invertirse: 20.200 buques-días para la Armada soviética y 15.400 para la Armada de Estados Unidos. La cifra soviética disminuyó a 18.600 buques-días en 1976, pero la cifra estadounidense también declinó ese mismo año a 15.200 (2).

En un documento publicado este año bajo la firma del Jefe de Operaciones Navales de la Armada de Estados Unidos, almirante James Holloway III, (3) Washington decía con preocupación: "Los despliegues soviéticos más importantes se han producido en el atribulado Mediterráneo Oriental". Según este documento, en 1976 había todos los días un promedio de 50 buques soviéticos en el océano, en una flota consistente en:

8 a 10 submarinos de ataque armados con torpedos.

2 a 3 submarinos de ataque armados con misiles.

2 a 4 cruceros, algunos o todos ellos armados con misiles guiados y periódicamente un crucero portahelicópteros/misiles AJS de la clase "Moskva".

9 a 12 destructores y buques de escolta, algunos dotados con armas guiadas;

1 a 2 barreminas;

1 a 3 buques anfibios;

15 a 20 buques auxiliares;

5 a 6 buques de investigación oceanográfica y de recolección de inteligencia.

"La presencia de estos buques aumenta las opciones políticas y militares soviéticas en el Mediterráneo Oriental", destacaba el informe. Asimismo, el uso que hacen los soviéticos de facilidades portuarias en Alejandría (que ahora han terminado) y las instalaciones aéreas en Libia, han dado mayor seguridad a la presencia naval soviética en el Mediterráneo.

Hasta cierto punto esto ha sido contrarrestado por una creciente capacidad es-

tegica francesa —tanto en el aspecto naval como político— y la presencia de fuerzas británicas o de otros países de la OTAN en el Mediterráneo.

Las actuales disputas entre Grecia y Turquía, que probablemente empeoren en vez de mejorar, han devuelto cierto peso al lado soviético de la balanza en lo que se refiere al equilibrio naval del Mediterráneo. La cooperación tácita entre el gobierno turco y la Unión Soviética sobre tránsito naval a través de los Dardanelos, a pesar de las disposiciones de la Convención de Montreal, es un importante reflejo de la falta de cohesión de la OTAN en su flanco sur.

Italia Se encuentra en medio de este variable equilibrio naval e inevitablemente se verá implicada en una guerra en el mar si alguna vez hiciera erupción un conflicto entre los países de la OTAN y del Pacto de Varsovia.

Los buques italianos y de otros países de la OTAN tendrían que enfrentarse no solamente con las unidades de la flota soviética del Mediterráneo, sino también una creciente capacidad anti-buque reflejada en el Tupolev "Backfire" y otros aviones de ataque. En otras palabras, la amenaza que enfrentan los planificadores italianos es bastante sofisticada e igual debe ser la industria para responder a ella.

En general, debido a las limitaciones de su balanza de pagos le sería imposible recurrir a las importaciones y es por ello que esta amenaza ejerce presión sobre el mercado italiano obligándolo a desarrollar sus propias respuestas con los consiguientes progresos en ventas de material militar al extranjero y en ingreso de alta tecnología en el computador civil y el mercado de producción.

Es concebible que sin tal amenaza la economía italiana estaría mucho peor que ahora.

De "Defense Foreign Affairs".

NOTAS

La influencia del Poder Naval sobre la Historia", por Alfred Thayer Mahan; Little, Brown & Company, Boston, 1890 y ediciones posteriores.

2- "Comprensión de los Desarrollos Navales Sovieticos", publicado por la Jefatura de Operaciones Navales. Washington DC. 1978.

3.—Ibid.