

«Es conveniente saber cómo se ven las cosas desde las alturas»

MANUEL CORRAL BACIERO

CUANDO el pasado 23 de octubre RAA tuvo ocasión de conversar con el General Arpino durante su cortés visita de trabajo a nuestro Ejército del Aire, hacía escasas horas de su llegada a España pilotando él mismo un Falcon 50 de la *Aeronautica Militare Italiana*. Dos días antes había sobrevolado mares y tierras de su país a los mandos de un F-104-S. Su experiencia suma otras 130 horas en lo que llevamos de año en el manejo de la palanca de gases camino de las 5.000 a lo largo de su vida aeronáutica, porque, después de 35 años pilotando y desde su actual responsabilidad, estima que sigue siendo conveniente saber cómo se ven las cosas "desde las alturas", en el sentido fundamental de la palabra, y estar junto a los que, a diario, hacen posible garantizar la operatividad de una Fuerza Aérea.

Con responsabilidad sobre los más de 70.000 hombres que forman la *Aeronautica Militare Italiana*, que opera más de 600 aviones y los medios de la defensa aérea, le ha correspondido vivir el momento en que la paz puede posarse en los Balcanes.

—¿Qué ha supuesto para Italia la desestabilización y guerra en la antigua Yugoslavia?

—Los problemas que Italia ha tenido que superar, y aún está superando, son muchos. Italia es un país fronterizo, al igual que Alemania, una de las naciones vecinas de la ex-

Yugoslavia, que estaba formada por muchas repúblicas con características muy diferentes entre sí, algo que nosotros conocíamos muy bien.

Italia, junto a Alemania, fue uno de los primeros países en reconocer la independencia de algunas repúblicas, Eslovenia y luego Croacia. En cierto sentido esto es un mérito, pero tam-

bién un problema, porque una vez que se produjo este reconocimiento se esperaban cosas de Italia. En un primer momento la involucración de nuestro país no pudo ser muy directa porque había una disposición de la ONU para que las naciones vecinas no participasen activamente en la crisis poniendo personal suyo en el territorio. Esto nos pareció justo y lo hemos aceptado.

Cuando se ha visto que la intervención de Europa podía ser una probabilidad para dar solución a la crisis, Italia ha querido participar dentro de sus posibilidades, manteniéndose fiel al principio de la ONU de no entrar en el territorio los países ocupantes durante la II Guerra Mundial.

Políticamente, Italia desearía haber formado de los países del Grupo de Contacto, al igual que Alemania, pero esta es una cuestión política y no militar. Sentíamos esta situación como un deber y hemos puesto a disposición de las operaciones aéreas prácticamente todo el territorio nacional: 15 bases aéreas, gran parte del sistema de control aéreo y casi todo el sistema de defensa aérea para apoyar los fines de la operación "Deny Flight".

En los momentos más críticos de la crisis hemos apoyado a más de 370 aviones extranjeros operativos, mientras que en condiciones habituales teníamos casi 250, entre los cuales se encuentran los españoles destacados en Aviano,

DATOS BIOGRAFICOS DEL TENIENTE GENERAL MARIO ARPINO

El general Mario Arpino nació en Tarvisio (UDINE) el 20 de julio de 1937. Proviene de la Academia Aeronáutica, a la que asistió durante los años 1956-59 con la promoción "Rostro". En 1960 consiguió en la Escuela de Pilotos de Amendola el título de piloto militar en avión T-33A y tiene más de 4.000 horas de vuelo en 35 tipos diferentes de aeronaves, hélice, reactores y helicópteros. Ha realizado el curso normal y el superior en la Escuela de Guerra Aérea y el curso de Altos Estudios de la Defensa. Después de 7 años de destino en el Ala 51 (Istrana) como piloto de caza-interceptor del 21 y del 22 Grupo y comandante de la 551 Escuadrilla, pasa destinado en 1967 al Ala 53 de Cameri como jefe de Operaciones del 21 Grupo y jefe de Operaciones del Ala 35. En 1973, con el empleo de teniente coronel, manda el 71 Grupo de Guerra Electrónica y la Sección de Radiomedidas en el aeropuerto de Pratica di Mare. En 1974 es destinado al Estado Mayor de la Aeronáutica, 3ª Sección, donde desarrolla los cometidos de jefe de sección y, en el empleo de coronel, en 1976, el de jefe de la oficina de "Planes". En 1977 pasa destinado a la 46ª Aerobrigada de Pisa, como jefe de sección de vuelo, de segundo jefe y jefe f.f. de la Aerobrigada. Es destinado nuevamente al Estado Mayor de la Aeronáutica, en 1979, como jefe de la oficina de "Operaciones" de la 3ª Sección; en 1980 jefe de la 1ª oficina "Planes" y en 1982 segundo jefe de la 3ª Sección con el empleo de general de brigada. En 1986, después de dos años en el Estado Mayor de la Defensa, donde desarrolla los cometidos de jefe de la Oficina General de Programación Financiera, pasa destinado como jefe de la 3ª Sección "Planes, Operaciones, Adiestramientos y Seguridad de Vuelo" del Estado Mayor de la Aeronáutica. En 1987, en el empleo de general de división aérea, es destinado como comandante de la Academia Aeronáutica de Pozzuoli. En 1989 pasa destinado a la 2ª Región Aérea como jefe. Desde octubre de 1990 a marzo de 1991, durante la guerra del Golfo, ocupa el puesto de jefe de la Unidad de Coordinación Aérea de Riad, en Arabia Saudí. En 1991, en el empleo de general de Escuadra Aérea, es destinado como general segundo jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica, puesto que desempeña durante tres años. En 1994 pasa destinado como jefe de la 1ª Región Aérea hasta su nombramiento como jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica el 4 de junio de 1995.

Está en posesión de la condecoración de Caballero de la Orden Militar de Italia y de las siguientes distinciones:

Gran Oficial de la Orden del Mérito de República Italiana, Medalla Mauriziana al Mérito de 10 años de carrera militar, Medalla Militar Aeronáutica de Larga Navegación Aérea (oro), Cruz de Oro por Antigüedad en el Servicio, Cruz Conmemorativa por las Operaciones Militares en el Golfo Pérsico (con espadas), Cruz del Mérito Aeronáutico, española.—Legión al Mérito de los Estados Unidos. Medalla de Tercera Clase concedida por el Soberano de Arabia Saudí, Medalla Conmemorativa Saudita por la Liberación de Kuwait, Cruz del Mérito Aeronáutico de Primera Clase, Distintivo de Honor "Herido en Servicio", Distintivo de Honor "Mérito en el Servicio".

El general Arpino está casado con Anna Paola y es padre de tres hijos

holandeses, turcos, franceses, británicos o americanos, que son la parte mayor de esta fuerza.

Tras el acuerdo del 21 de julio en Londres, también intervenimos operativamente con Tornado, AMX, medios de transporte y un avión para reabastecimiento. Un total de 20 aparatos involucrados en misiones operativas a diario sobre el cielo de la ex-Yugoslavia, principalmente en misiones de patrulla con AMX y Tornado.

Nuestro esfuerzo operativo es notable. Para utilizar un modelo de medida de lo que esto ha representado, puedo indicar que durante 1994 el uso de carburante en el oleoducto militar OTAN del Norte de Italia se ha triplicado respecto a una situación normal. Esto puede dar idea de cual ha sido, y sigue siendo, nuestro trabajo en esta crisis.

—Teniendo en cuenta su nivel de integración en la OTAN, ¿cómo resuelve la doctrina aérea italiana la atención a sus objetivos nacionales y el servicio a la defensa internacional?

—No es un gran problema porque estamos acostumbrados, desde hace muchos años, a trabajar integrados en los procedimientos OTAN. Nuestro sistema de defensa aérea está incorporado plenamente en tiempo de paz y desde el origen de la OTAN sin ningún problema. Nuestra cadena radar forma parte de la cadena de la alianza, que intercambia información permanentemente y supone un elemento de continuidad para las necesidades de defensa aérea de la OTAN, uniéndose al sistema de tierra y al establecido en vuelo con AWACS operando desde bases aéreas italianas, así como integrando con la cadena naval.

En cuanto a medios activos, disponemos del F-104-S, modernizado a la espera del Eurofighter-2.000, misiles Hawk del Ejército de Tierra, pero bajo el control operativo de la Aeronáutica Militar Italiana, y Nike para alta cota.

Todo este sistema de defensa aérea depende de la OTAN, pero está a su frente a un general italiano que tiene un "doble gorro", como comandante OTAN e italiano, aunque las cadenas de mando y control nacional y OTAN confluyen en un Centro de Mando y Control común. El sistema no es perfecto y tratamos de cambiar algunos detalles, pero ha dado muy buenos resulta-



Foto: Ricardo A. Pérez Irujo

dos durante muchísimos años y ningún problema en lo relacionado con defensa aérea. Tanto es así que en lo que respecta a defensa aérea se mantendrá todo como estaba, porque estamos completamente satisfechos. En resumen, ningún problema de integración.

Por otra parte, trabajamos con absoluta normalidad con los sistemas de defensa aérea francés y español, naciones que no están integradas militarmente en la OTAN, pero que viven una situación similar ante esta cuestión, pudiéndose hablar, si no de integración, sí de transferencia de información con la cadena de defensa aérea de la alianza. Nuestros procedimientos son iguales y los medios de transmisión análogos.

—¿Como está distribuida la tarea de defensa antiaérea en Italia?

—Debemos distinguir. Si hablamos de defensa aérea del territorio nacional y mares adyacentes estamos hablando de la defensa aérea nacional y OTAN integradas, que están bajo la responsabilidad de la Aeronáutica Militar.

La defensa de bases aéreas y las unidades militares terrestres es responsabilidad directa de los jefes de unidad coordinados con la defensa aérea integrada en OTAN. Las grandes unidades terrestres en acción disponen de medios de defensa móviles del ejército que se desplazan con ellos. En cuanto a la Armada, la defensa aérea de la flota está dentro de la defensa integrada hasta cierta distancia de la costa, donde esto deja de ser posible y es el comandante de la flota navegante quien pasa a ser responsable de su defensa ante ataques aéreos.

—Su flota está basada, principalmente, en Tornado, F-104-S, AMX y G-91, ¿cree necesaria una modernización de sus sistemas aéreos ante el futuro?

—En medios para la defensa aérea hemos optado al igual que España, Alemania y Gran Bretaña, por el Eurofighter 2.000. Llegaremos a disponer de 130, formando la base de nuestra defensa aérea a partir del 2.001 o 2003, cuando creemos el primer grupo.

Pensábamos disponer de

«Estamos acostumbrados desde hace muchos años a trabajar integrados en los procedimientos OTAN»

este avión en 1997, pero ante su demora hemos decidido hacer pequeñas mejoras técnicas, no operativas, en nuestro interceptor F-104-S. Este modelo no es, en ningún sentido, el F-104 que tuvieron ustedes en el escuadrón 104 hace muchos años. Es un avión cuya última serie es bastante reciente y su modernización afectará a parte del sistema aviónico, radio, TACAM, cableado y plataforma inercial, asociando un sistema de navegación GPS. Estas actualizaciones se dirigen a la seguridad en vuelo y el sistema de armas se coordinará con la capacidad operativa. Se trata de prolongar su vida activa hasta la incorporación del Eurofighter. No vamos a modernizar todos los aviones, sólo una parte, retirando la otra.

Teniendo en cuenta nuestra zona geográfica, que incluye el frente Sur del Mediterráneo, hemos acordado con los británicos la adquisición en leasing de 24 aparatos Tornado F-3 con capacidad de reabastecimiento en vuelo, autonomía para misiones a distancia, posibilidad de controlar múltiples trazas y de operar enlazado a través del sistema GPS con la flota, capacidad de interceptar y lanzar armamento a distancia sin intervenir en combates próximos.

Tornado y F-104-S actualizados serán nuestra línea operativa en defensa

aérea hasta la llegada del Eurofighter. Operativamente no es la mejor solución, al menos desde el punto de vista de caza, pero sí la más conveniente si se tienen en cuenta todas las demás consideraciones económicas, industriales, de mantenimiento, etc.

En cuanto a cazabombarderos, apenas ha entrado en servicio el AMX. Este modelo está alcanzando gradualmente su madurez operativa. Sólo recientemente lo hemos incorporado a operaciones costeras. Respecto a nuestros Tornados, estamos procediendo a la modernización de algunos componentes para tener capacidad de lanzar armamento de precisión y misiles antirradiación para operaciones de defensa ante las amenazas radar y ataques de misiles tierra-aire.

—¿Qué responsabilidades tiene la Aeronáutica Italiana en lucha antisubmarina y control marítimo?

—Disponemos de dos grupos con aviones Atlantic para lucha antisubmarina y reconocimiento marítimo, aunque la responsabilidad operativa de esta actividad es de la Armada, que elabora las órdenes de misión y las controla, mientras que nosotros somos responsables del apoyo logístico y de la formación básica. Las tripulaciones son mixtas, 50% oficiales o ex-oficiales de la Aeronáutica e igual porcentaje de la Armada. Las bases son nuestras y los jefes de grupo son de la Aeronáutica, aunque tienen un "doble gorro" operacional: Armada y Aeronáutica, ya que la cadena de control y mando está en el Estado Mayor de la Armada a efectos operativos.

—El Flanco Sur, los países del Magreb y Norte de Africa se han convertido en áreas prioritarias para la OTAN, ¿puede suponer esta nueva situación esfuerzos superiores para países como Italia o España?

—Es importante el papel de Italia, tanto como país que realiza un esfuerzo especial ante esta situación, como estado miembro de la OTAN. Como país, los acuerdos para frecuentes ejercicios aeronavales y terrestres con Francia y España, en los que nuestros estados mayores es-



Foto: Ricardo A. Pérez Inualla

tán perfectamente coordinados son un ejemplo de la importancia que damos a este sector. Una importancia que está destinada a crecer, como demuestra la reciente reunión habida en Estados Unidos, donde nuestro ministro de Defensa ha lanzado la idea de una alianza para el Mediterráneo. Esto se hace pensando que es muy importante que los miembros de OTAN, aunque lo sean con acuerdos militares singulares como Francia o España, al igual que las naciones del Este europeo, asuman como área de interés el semicírculo que transcurre desde el Este hasta el Sur. Esta idea no ha sido mal recibida y creo que tendrá desarrollo.

En este último año, el interés de la OTAN por el Flanco Sur y los recientes acuerdos en la zona son una buena prueba de este interés.

—¿Ha tenido ocasión de conocer la actividad y preparación de los aviones militares españoles destacados en las misiones ONU sobre Bosnia?

—He visitado muchas veces Aviano, al igual que Vicenza donde se encuentra el Centro Operativo donde se planifican las misiones. Tanto nuestro Comandante

de la V TAF, general Fornaciero, Comandante Operativo de la Misión, como el general Ryan, Comandante de las Fuerzas Aéreas del Sur de Europa, me han hablado en múltiples ocasiones de la operatividad de los diversos elementos aéreos bajo su mando y se han expresado con términos de gran aprecio, muy halagüeños, para los participantes españoles.

La unidad española es altamente apreciada tanto por el adiestramiento y motivación de las tripulaciones, como por la calidad de los aviones y el armamento disponibles. De hecho, los aviones españoles, junto a los americanos y franceses, han sido la base de los sistemas de armas aptos para utilizar la capacidad de fuego adecuada.

Estoy hablando de armas de precisión, lo que es muy importante en un

conflicto de estas características, ya que no se trata de una guerra en el sentido absoluto de la palabra con todo un territorio enemigo por delante, sino que las operaciones deben golpear con gran precisión en objetivos muy específicos indicados en cada ocasión. Esta ha sido una tarea para la cual el

recen el nivel y preparación de la Fuerza Aérea española?

—Antes de todo, debo decir que el conocimiento común no es reciente. Viene de muy lejos, desde la Primera Guerra Mundial. Junto a Zaragoza hay un monumento a los caídos italianos en la Guerra Civil, muchos eran pilotos.



«Nuestro ministro de Defensa ha lanzado la idea de una alianza para el Mediterráneo»

elemento español se encontraba entre los pocos que lo podían ejecutar con gran capacidad y precisión.

No querría olvidar tampoco el trabajo de los aviones de transporte, especialmente el C-212 que opera en Vicenza. He tenido ocasión de ver personalmente los daños producidos por el misil que les explotó cerca. Pensé que habían tenido suerte, más que la tripulación del G-222 italiano que perdimos por el ataque de dos misiles.

En resumen, mi gran aprecio para los tripulantes de los cazabombarderos, pero admiración para los miembros del C-212, que han continuado valiente y discretamente con su trabajo, sin publicidad, como hacen siempre los pilotos de transporte.

—A partir del creciente conocimiento mutuo, ¿qué opinión le me-

Después hemos realizado muchas maniobras conjuntas. Yo mismo he estado muchas veces en Getafe y Torrejón, desde que había F-86 y F-104.

Por eso ahora sólo puedo hablar de un mayor conocimiento. La normalización es elevadísima, los procedimientos son los mismos, el lenguaje es igual, el tipo de armamento es idéntico, pero, sobre todo, voy a destacar la gran relación que hay en la parte operativa, un gran cambio que traen los jóvenes, pues creo que el beneficio no está tanto en el intercambio de información operativa, que hoy está casi integrada, sino en la amistad. Un factor importante, pues esta amistad que va existiendo entre nuestros jóvenes pilotos y especialistas es algo que está destinado a durar para siempre, pasando de padres a hijos ■