

Acerca del S-80...

Josep Baqués | Grupo GESI & Global Strategy

Muchos son los debates que ha generado y generará el programa de los S-80. A vuelapluma, es fácil posicionarse en los más evidentes: este programa nos sitúa en la punta de lanza del selecto club de Estados capaces de diseñar y construir submarinos convencionales (buena noticia) pero lo hace a un precio excesivamente alto, ya que cada buque de la serie costará, más o menos, el doble de lo que es propio de submarinos similares fabricados en otros lares (mala noticia).

Asimismo, los retrasos acumulados, la necesidad de rediseñar el proyecto y la merma de capacidades que eso ha generado y está generando en la Armada (con cada vez menos submarinos y más obsoletos), no contribuyen a mirar con buenos ojos el programa en cuestión.

Pero la reflexión contenida en ese primer párrafo, siendo la más usual, no es necesariamente la más completa, ni la más profunda. Conviene hacer una serie de consideraciones adicionales. Comenzando por las más básicas (acerca de la necesidad de ese programa), siguiendo por las que derivan de la experiencia histórica (acerca de cómo las dificultades de hoy pueden convertirse en el éxito del mañana) y terminando por la necesidad de hacer una reflexión sobre nuestro potencial (acerca de nuestro papel en el mundo).

Necesidad del programa

Más allá del diseño concreto elegido, algunos pueden llegar a poner en duda la conveniencia de dotarnos de cuatro submarinos convencionales de nuevo cuño, dotados de los mejores sistemas de armas para este tipo de buques (torpedos DM2A4, posibilidad de lanzar misiles antibuque *Harpoon* y, llegado el caso, misiles de crucero) y con la previsión de instalación de un sistema AIP, con la ventaja que conlleva en términos de autonomía y de defensa pasiva del buque.

En realidad, hay varios motivos de seguridad nacional elementales que lo hacían necesario. Por una parte, los pocos países de nuestro entorno que no disponían de submarinos lo harán en breve. Quedarnos sin esa capacidad sería temerario. Sobre todo, porque la responsabilidad de un gobierno pasa por defender los intereses de nuestras gentes, de tierra y mar, allá donde sean afrentados. Por otro lado, en un momento en que los recortes presupuestarios no permiten garantizar el control del mar al estilo (si se me permite) “mahaniano”, los submarinos constituyen uno de los mejores vectores a la hora de ejercer lo que en el argot naval

“(...) los pocos países de nuestro entorno que no disponían de submarinos lo harán en breve. Quedarnos sin esa capacidad sería temerario”.

militar se conoce como control negativo del mar. Es decir, garantizar, al menos, que terceros no podrán hacer lo propio.

Básicamente porque, debido a la enorme dificultad que conlleva detectar un submarino, la mera presencia de unos pocos de estos buques constituye la mejor baza para ejercer la disuasión: pueden dejar amarrada en puerto a cualquier flota que rivalice en o por esas aguas. En ese sentido, aunque el coste de estos buques sea elevado, sus efectos estratégicos también lo son.

Las claves del éxito

Keynes decía que, en épocas de crisis, la mejor solución era que el Estado invirtiera para construir una pirámide en la 5ª avenida... para después derruirla. Porque mientras tanto, eso generaba volumen de negocio para las empresas del sector de la construcción y empleo de calidad (para la época). No es mi argumento (el mío no depende de eso). Pero quizá valga para algunos escépticos. La cuestión es que, además de las ventajas que el programa ha tenido y tendrá para nuestra industria en términos de I+D (incluyendo lo relativo al novedoso sistema AIP), esta “pirámide” promete mejores réditos que las del imaginario keynesiano.

Cuando, en los años 50 del siglo XX, la Armada acometió un ambicioso programa de construcción de nuevos buques de guerra (el primero tras la Guerra Civil) se tuvo que trabajar en condiciones infinitamente peores que las de hoy. La EN Bazán apenas disponía de materiales de calidad, no contaba con equipos de propulsión adecuados, ni de armamento ajustado a los nuevos tiempos (aunque esto último se resolvió, mal que bien, con el casi coetáneo programa de modernización de buques auspiciado por EEUU). De sus gradas salieron series como las infaustas “fragatas rápidas” *Audaz*, el –o los– poco fiables *Oquendo* (singular o plural según se quiera meter en el mismo saco – o no– a los *Lauria* y *Ensenada*) así como las –esta vez sí– muy resultonas corbetas *Atrevida*.

“(...) la apuesta actual parece (es, de hecho) mucho más segura, para posicionarnos también en los primeros puestos mundiales en lo que se refiere al diseño de submarinos convencionales de última generación”.

Sin embargo, esas series estimularon que nuestra industria naval fabricara y hasta diseñara (en su caso, como ahora, en colaboración con prestigiosos socios internacionales, ya fueren estadounidenses o alemanes) series tan exitosas como las *Descubierta* (exportadas a Egipto y Marruecos, por no citar las corbetas, precursoras y algo inferiores, construidas para Portugal), las *Baleares* (adaptación local de las *Knox* de la US Navy), el *Príncipe de Asturias* (adaptación local del proyecto estadounidense *SCS*... incluyendo un hermano menor vendido a Tailandia junto con los AV-8A remanentes) y así un largo etcétera que nos ha permitido llegar al diseño y venta, en pleno siglo XXI, de las F-100 (más tres *Hobart* para Australia y cinco *Nansen* para Noruega) o del L-61 (más dos para Australia, y otro buque fabricado en Turquía, a partir del mismo diseño). La lista sería más dilatada (no pretende ser exhaustiva), si

incorporamos las corbetas venezolanas o árabes, las segundas todavía en construcción.

Dicho con otras palabras, si fuimos capaces de generar esas capacidades para el diseño y la construcción de buques de superficie, a partir de los (precarios) mimbres de los años 50 y 60 del siglo XX, la apuesta actual parece (es, de hecho) mucho más segura, para posicionarnos también en los primeros puestos mundiales en lo que se refiere al diseño de submarinos convencionales de última generación. Teniendo en cuenta que buena parte de los sobrecostos quedarán diluidos en futuras series (por definición y no solamente por las economías de escala, que también) todo parece indicar que la confluencia entre la puesta en servicio de los *Isaac Peral* y la probable reducción del precio unitario de estos buques nos ubicarán en una buena posición para competir con los gigantes alemanes y suecos del sector (con permiso de japoneses y franceses, y asumiendo que Rusia posee su propio mercado) por ser los países que a día de hoy contienen los astilleros que proporcionan una mejor relación calidad/precio.

¿Qué queremos ser de mayores?

Unamuno dijo alguna vez (en 1906), muy decepcionado, lo de “¡Que inventen ellos!”. Argumentaba, en ese contexto, que la electricidad alumbraba igual en todas partes. No fue su mejor discurso. Aunque en su descargo podría decirse que se había contagiado de un estado de ánimo (socialmente hablando) un tanto depresivo. Se trata de la impronta de la generación del 98. El punto culminante de una crisis cuyas secuelas, según creo, todavía nos acechan. Pero es hora de levantar cabeza. Mejor será que inventemos nosotros. Y que ellos compren nuestras licencias o nuestros productos (si acaso) ya que, siguiendo la estela del argumento de Unamuno (pero en sentido inverso) seguro que hay mercados a los que dirigirse.

Nos falta convicción. Pero tenemos casi todo lo demás. Y con más convicción, es factible lograr buena parte de lo que falta. Al final, el programa de los S-80 aunque tarde, saldrá bien. No se puede decir lo mismo de todos los programas (navales, si se quiere) auspiciados por EEUU o Rusia (por ejemplo). Ya sea por sus costes, por sus réditos o por su solvencia militar. Sin ir más lejos, los submarinos AIP rusos de la clase *Lada* iniciaron su construcción en 1997 (siete años antes que los S-80) ... y parece que solamente hay uno en servicio... un prototipo dedicado a instrucción y experimentación. Los demás le seguirán... con mayores retrasos que nuestros S-80. Nunca sabremos el precio real de tanto rediseño (nosotros somos más transparentes) pero ellos ya están definiendo modelos de exportación, una vez se ha tomado buena nota de los márgenes de mejora detectados en un principio. Seguro que, al final, obtienen réditos.

“Al final, el programa de los S-80 aunque tarde, saldrá bien”.

El nuestro saldrá bien, pero no es suficiente. Nos sigue faltando convicción. Sin salirnos del ámbito aeronaval, de nuestras mentes surgieron los primeros destructores del mundo (es decir, el contra-torpedero, como subtipo de buque de guerra); los primeros submarinos del mundo; el autogiro... probado con éxito desde la cubierta del primer *Dédalo* en... ¡1934! (Fue la primera ocasión en la que una aeronave de ala giratoria y

rotor maniobraba desde un buque de guerra) o también otras innovaciones (aunque no tecnológicas), como el “cruzado mágico”, que permitía obtener todo el rendimiento del *Harrier* desde pequeños portaaviones sin catapultas.

Pero varios de esos empeños, fueron, (por su desempeño, valga el juego de palabras) muy nuestros, quijotescos, y quedaron en nada. O, mejor (o peor, según se mire) los aprovecharon otros, desarrollando esas mismas ideas para culminarlas o para derivarlas a mejores opciones. Seguramente, porque tuvieron apoyo gubernamental. Así como social. Y porque no se pasaban el día rasgándose las vestiduras. Aprendamos de los errores, donde los haya, pero para hacernos más fuertes. Aprendamos, asimismo, a valorar nuestras excelencias, que son muchas. Pero, sobre todo, inventemos nosotros.