



28/2024

11 de marzo de 2024

Gonzalo Vázquez Orbaiceta *

Navegando en Aguas Peligrosas: La Postura Marítima de la OTAN

[Visitar la WEB](#)[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

Navegando en Aguas Peligrosas: La Postura Marítima de la OTAN

Resumen:

Después de varias décadas de relativa estabilidad en el mar tras el final de la Guerra Fría, la OTAN se enfrenta de nuevo a un entorno marítimo cada vez más competitivo y desafiante. Dicha estabilidad tuvo un impacto importante en la postura marítima de la Alianza, reduciendo sus capacidades para hacer frente a potenciales amenazas.

Más pequeñas que entonces, y achacando las complicaciones resultantes de la reducción de presupuestos que impiden su crecimiento, las marinas de guerra de la OTAN ya no tienen el músculo necesario para disuadir las agresiones que puedan surgir dentro de sus áreas marítimas de interés. Esto pone en entredicho su capacidad para garantizar la libertad de navegación en aguas cada vez más peligrosas.

Por tanto, a raíz de las crisis que afectan actualmente al Mar Negro y el Mar Rojo, las numerosas amenazas para las infraestructuras críticas submarinas, o la creciente presencia marítima de China en detrimento de una debilitada marina estadounidense, conviene a la OTAN trabajar para restablecer unas capacidades navales y marítimas lo suficientemente sólidas como para afrontar los desafíos actuales y futuros.

Palabras clave:

OTAN, capacidades navales, estrategia marítima, China, Rusia.

*NOTA: Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Sailing Rough Seas: NATO's Maritime Posture

Abstract:

After several decades of relative stability at sea following the end of the Cold War, NATO is once again facing an increasingly contested and challenging maritime environment. Such stability had a major impact in the Alliance's maritime posture, decreasing its ability to confront any potential threat.

Smaller than before, and struggling with lower-than-desired budgets that prevent their growth, NATO navies no longer have the muscle necessary to properly deter aggression within their maritime areas of interest, thus complicating their ability to withhold freedom of navigation throughout increasingly troubled and contested waters.

Therefore, amid the ongoing crises in the Black and Red Seas, the numerous threats posed to critical undersea infrastructure, or the growing maritime presence of China vis à vis a weakened U.S. Navy, it behooves NATO to push for the reestablishment of stronger naval and maritime capabilities, so that they enable it to address current and future challenges.

Keywords:

NATO, naval capabilities, maritime strategy, China, Russia.

Cómo citar este documento:

VÁZQUEZ ORBAICETA, Gonzalo. *Navegando en Aguas Peligrosas: La Postura Marítima de la OTAN*. Documento de Opinión IEEE 28/2024.

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2024/DIEEEO28_2024_GONVAZ_Otan.pdf
y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

Introducción

Después de varias décadas de relativa estabilidad en el mar tras el final de la Guerra Fría, la OTAN enfrenta ahora un entorno marítimo cada vez más competitivo y desafiante. Dicha estabilidad tuvo un impacto importante en la postura marítima de la Alianza, con las promesas de los aclamados «dividendos de la paz» conduciendo a una reducción significativa de las inversiones y el tamaño de sus principales marinas de guerra. Este breve periodo, sin embargo, pronto dio paso a un creciente número de riesgos y amenazas que ponen en riesgo la estabilidad marítima a lo largo de todo el globo; incluido en el espacio Euro-Atlántico.

Mucho más pequeñas que antes, y enfrentándose a presupuestos limitados que impiden su crecimiento, las marinas de guerra aliadas ya no tienen el músculo necesario para disuadir las amenazas a su seguridad, y encuentran cada vez más difícil preservar la tan necesaria libertad de navegación. Las amenazas que suponen las posturas revisionistas de China y Rusia (especialmente en el Ártico, el Mediterráneo y los mares del Este y el Sur de China), o el fortalecimiento de las capacidades de grupos no estatales (como son los hutíes en Yemen), están transformando rápidamente el entorno marítimo para la Alianza.

Así, las crisis que atraviesan en estos momentos el Mar Rojo y el Mar Negro, las amenazas para las infraestructuras críticas submarinas en el Báltico, o las crecientes ambiciones marítimas de China en detrimento de una debilitada marina estadounidense, el presente artículo repasa la postura marítima de la OTAN durante los últimos años; con sus aspectos más destacados mientras navega hacia un futuro incierto. Se examina la evolución del entorno estratégico marítimo y de las capacidades navales de sus principales marinas de guerra, terminando con algunas reflexiones sobre su estrategia marítima, destacando los aspectos más relevantes de cara a un futuro a corto y medio plazo.

Evolución del Entorno Estratégico Marítimo de la OTAN

El final de la Guerra Fría recién entrada la década de los años 90 trajo la desaparición de la amenaza soviética en el mar, y con ella, un cambio radical en el entorno estratégico para el espacio Euro-Atlántico. La OTAN, que hasta entonces había tenido un enfoque marcadamente marítimo, entró en un periodo que traería grandes cambios para las

capacidades navales de sus miembros. Gran parte de los esfuerzos prácticamente desde el final de la Segunda Guerra Mundial habían estado orientados hacia el control del mar y la denegación de acceso frente a cualquier amenaza soviética que pudiera poner en riesgo sus aguas. Sin embargo, al desaparecer dicha amenaza, que había motivado también las capacidades navales hasta entonces, los gobiernos cambiaron radicalmente sus prioridades y adaptaron la estructura de sus flotas para adaptarlas a una nueva postura de paz.

Esta transición implicaba un menor énfasis en las capacidades para la guerra de alta intensidad, y para las marinas más capacitadas, un creciente interés en tener la capacidad para poder «prevenir o influir en las crisis que estallaran lejos [de sus aguas]» – como bien indicaba la Revisión Estratégica para la Defensa de Reino Unido en 1998.¹ Mientras Estados Unidos mantuvo la presencia global que había construido para hacer frente a la URSS, particularmente en Oriente Medio y Asia Oriental, marinas como la de Francia, Reino Unido o Italia comenzaron a expandir sus horizontes para proyectar poder lejos de sus costas.

Otras marinas más pequeñas, como la alemana o la holandesa, también dieron un giro buscando la capacidad de realizar despliegues más alejados y durante más tiempo.² Holanda, además, se centró en la promoción de la tecnología y la defensa operativa, abogando por la cooperación multilateral con sus vecinos cercanos mientras se adaptaba a las reducciones de presupuesto en defensa mediante iniciativas novedosas como el sistema modular Standard Flex – que permitió reducir el número de buques de su flota mientras mantenía todo el abanico de capacidades navales.³

A diferencia de ellas, las marinas de los países nórdicos (sobre todo Noruega, dada su configuración geográfica) conservaron su enfoque en la defensa territorial y en la protección de las líneas marítimas de comunicación próximas a sus aguas. Mientras

¹ UK MINISTRY OF DEFENCE, «Strategic Defence Review» (London: 1998), chap. 5. Disponible en: <https://fissilematerials.org/library/mod98.pdf> (Consultado 20 enero 2024).

² STÖHS, Jeremy «Into the Abyss?: European Naval Power in the Post-Cold War Era», *Naval War College Review*, Vol. 71, No. 3, 2018, pp. 4-9. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5123&context=nwc-review> (Consultado 20 enero 2024).

³ Sobre los sistemas modulares, destacan recientemente los *Littoral Combat Ship* de la marina estadounidense, cuya capacidad modular ha causado notables controversias. Al respecto, véase: SALISBURY, Emma «Beware the Allure of Mission Modularity», *U.S. Naval Institute, Proceedings*, Vol. 149/5/1,443, May 2023. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/may/beware-allure-mission-modularity> (Consultado 21 enero 2024).

tanto, los dos miembros y vecinos en el extremo más oriental del Mediterráneo, Grecia y Turquía, se vieron involucrados en continuas disputas por la soberanía de pequeñas islas en el Mar Egeo, dejando de lado la proyección de poder lejos de sus aguas como una de sus tareas principales.⁴

Del 2014 en Adelante

Años más tarde, con la invasión de Crimea en 2014, se hizo evidente que la amenaza rusa había resurgido tras varios años de actividad reducida. Desde entonces, Moscú ha realizado inversiones más que significativas para reforzar sus capacidades militares en el Ártico, incluyendo el restablecimiento de la defensa de bastión empleada durante la Guerra Fría por su marina de guerra. Como ya señalábamos en un artículo anterior, la actividad submarina de Rusia ha alcanzado en estos últimos años niveles que no se veían desde hace décadas, con la flota de submarinos estratégicos (SSBNs) y de ataque realizando patrullas a lo largo del Mar de Barents y el Atlántico Norte que han puesto en riesgo el flanco norte de la Alianza una vez más.⁵

Pese a las numerosas bajas sufridas desde 2022 por su flota del Mar Negro, incluyendo varios buques de superficie (como el crucero RFS Moskva de la *clase Slava*) y un submarino de la *clase Kilo*, la marina de guerra rusa sigue contando con capacidades sólidas. La flota del Pacífico, por ejemplo, sigue siendo una amenaza importante. En 2023, realizó varios ejercicios conjuntos con la marina de guerra china (la PLA Navy), como el ejercicio «Fiscal 23» que tuvo lugar en el Mar de Chukchi y el Mar de Bering. El ejercicio, que había sido anunciado previamente, incluyó distintos ataques a objetivos terrestres en la península de Siberia, con la participación de varios buques de superficie (incluyendo el RFS Varyag de la *clase Slava*, el destructor RFS Marshal Shaposhnikov

⁴ STÖHS, Jeremy «Into the Abyss?: European Naval Power in the Post-Cold War Era», *Naval War College Review*, Vol. 71, No. 3, 2018, pp. 4-9. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5123&context=nwc-review> (Consultado 20 enero 2024). Sobre las disputas marítimas entre Grecia y Turquía, véase: KARAGIANNIS, Emmanuel «The Coming Naval Arms Race in the Eastern Mediterranean», *RUSI Commentary*, 22 julio 2021. Available at: <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/coming-naval-arms-race-eastern-mediterranean> (Consultado 22 enero 2024).

⁵ VÁZQUEZ, Gonzalo «The Resurgence of the GIUK Gap's Strategic Importance», *Opinion Paper IEEE* 49/2023. Disponible en: https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEEO49_2023_GONVAZ_Artico_ENG.pdf (Consultado 20 enero 2024).

de la *clase Udaloy* y una corbeta de la *clase Gremyashchiy*), el submarino RFS Tomsk de la *clase Oscar*, y sistemas de misiles de defensa costera como el K-300P Bastion P.⁶

Paralelamente, con el crecimiento tan significativo de las capacidades marítimas y navales de China durante la última década, la marina estadounidense se ha visto obligada a dedicar más atención y recursos a la región del Indo-Pacífico, en cooperación con aliados regionales como Filipinas, Corea del Sur y Japón.⁷ Esta decisión, aunque comprensible, tendrá un coste para la presencia marítima en la zona euro-atlántica, haciendo que las marinas de guerra europeas tengan que dedicar más recursos para mantener la misma presencia en las aguas que rodean el continente. La cooperación multilateral será, por tanto, decisiva para afrontar las amenazas y desafíos en cada región; e implicará un mayor énfasis en las contribuciones que cada marina puede hacer a título individual dentro de sus propias aguas para con los intereses comunes.

Esta tendencia, que recuerda a la Guerra Fría, devolverá cierto protagonismo a las capacidades de control local del mar de cada marina, una labor que como hemos dicho, perdió su protagonismo durante los años 90. En el caso de España, podría traducirse en un renovado énfasis del casi olvidado «Eje Baleares-Estrecho-Canarias», sobre el cual estaba mayoritariamente basada la estrategia marítima nacional durante finales de los años 70 y los años 80.⁸

Como en el pasado, este enfoque no sólo serviría para proteger los intereses de seguridad nacional frente a las amenazas provenientes del norte de África (que también han aumentado considerablemente durante estos años a medida que el diferencial militar a ambos lados del estrecho se ha ido reduciendo), sino que también sería una contribución clave para la OTAN, asegurando el control sobre otro el Estrecho de Gibraltar y permitiendo un seguimiento riguroso de cualquier actividad naval hostil en dicha región.

⁶ VÁZQUEZ, Gonzalo «Russia's Bloodied Navy Remains a Threat», *Center for European Policy Analysis*, 11 October 2023. Disponible en: <https://cepa.org/article/russias-bloodied-navy-remains-a-threat/> (Consultado 20 enero 2024).

⁷ VÁZQUEZ, Gonzalo «To Succeed Against China, Washington and its Allies must be in the South China Sea», *Center for Maritime Strategy*, 28 September 2023. Disponible en: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/to-succeed-against-china-washington-and-its-allies-must-be-in-the-south-china-sea/> (Consultado 21 enero 2024).

⁸ TRIANA, Jesús M. «Baleares-Estrecho-Canarias: el eje original de soberanía que España puede volver a defender», *El Confidencial*, 21 December 2023. Disponible en: https://www.elconfidencial.com/espana/2023-12-21/eje-baleares-estrecho-canarias-defensa-nacional-armada_3796682/ (Consultado 21 enero 2024).

Crisis del Mar Rojo

El último episodio de inestabilidad marítima, sumándose a la situación en el Mar Negro con el conflicto en Ucrania y las amenazas para las infraestructuras críticas submarinas derivadas del mismo,⁹ es la crisis en el Mar Rojo tras los numerosos ataques de los hutíes de Yemen contra las rutas marítimas comerciales que atraviesan el estrecho de Bab El-Mandeb.¹⁰ Los hutíes, apoyados por el gobierno de Irán en su incesante ambición de destruir al estado de Israel, han lanzado una campaña masiva de ataques contra los buques mercantes que atraviesan la región cerca de sus costas.

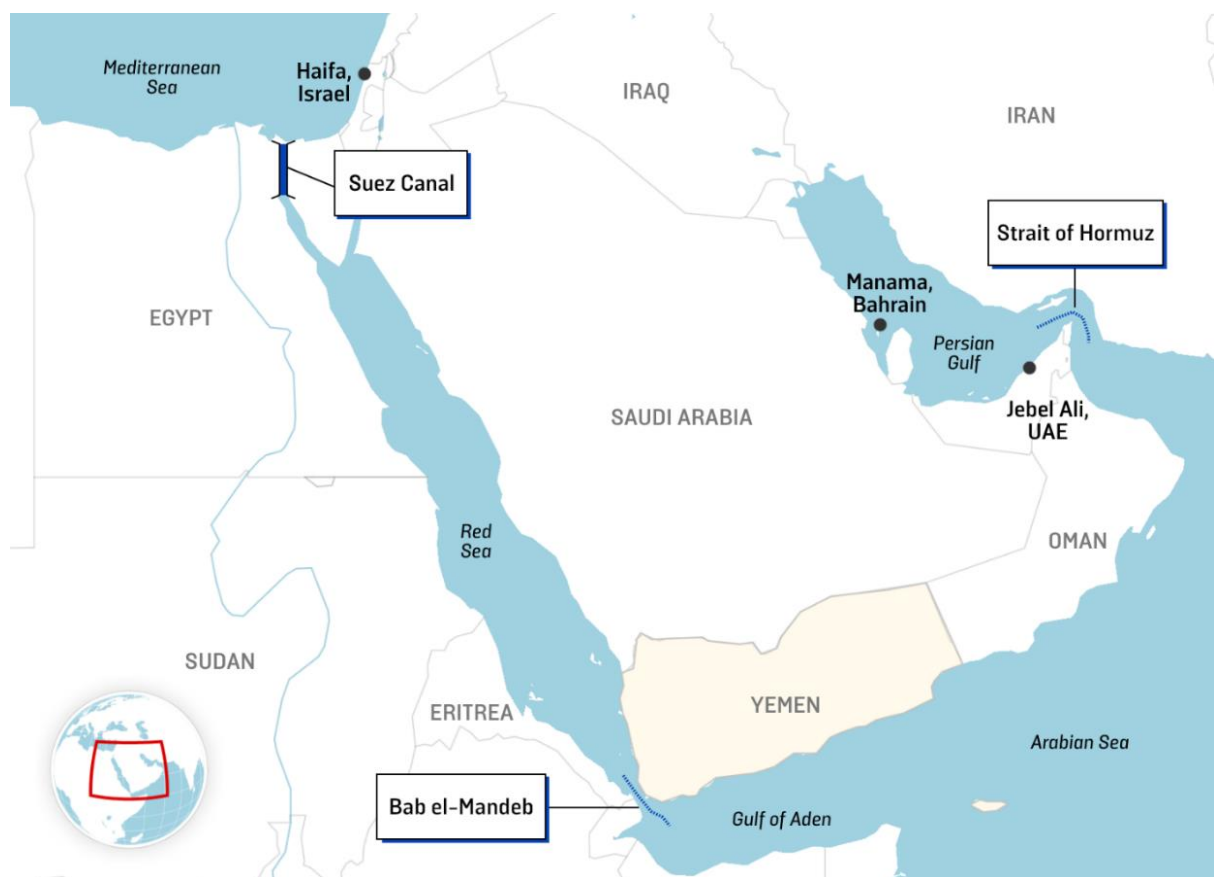


Figura 1: Mapa de Yemen y su localización frente al Golfo de Adén (Fuente: U.S. Energy Information Administration a través de Foreign Policy).

⁹ BUEGER, Christian «NATO's Contribution to Critical Maritime Infrastructure Protection», *Center for Maritime Strategy*, 19 enero 2024. Disponible en: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/natos-contribution-to-critical-maritime-infrastructure-protection/> (Consultado 21 enero 2024).

¹⁰ Véase: ROMERO JUNQUERA, Abel & CASTRO TORRES, José Ignacio «¿Qué está pasando en el Mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis» *Documento Informativo IEEE* 01/2024. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2024/DIEEEI01_2024_ABEROM_MarRojo.pdf (Consultado 20 enero 2024).

Yemen, situado frente a una de las regiones marítimas más relevantes del mundo comercialmente (la ruta que conecta el Índico y el Mediterráneo a través del Mar Rojo), constituye una plataforma perfecta para lanzar estos ataques, que han incluido misiles balísticos y de crucero antibuque, drones aéreos no tripulados (UAVs), drones de superficie no tripulados (USVs), y el secuestro de varios mercantes.¹¹

A pesar del relativo éxito que han tenido en su propósito de comprometer el comercio marítimo global, «las capacidades de ataque de los hutíes son técnicamente avanzadas, pero carecen de unas capacidades sofisticadas para localizar sus blancos», lo que los convierte en «una amenaza manejable que puede contrarrestarse con sistemas de defensa aérea presentes en la región»¹²

Efectivamente, las intervenciones de las marinas de guerra de Estados Unidos, Reino Unido y Francia (en estos momentos las tres más grandes en la Alianza), han contribuido con la protección de cientos de buques mercantes frente a los ataques con drones y misiles antibuque, de los cuales han interceptado más de un centenar desde octubre de 2023. Sin embargo, estas intervenciones también han puesto de manifiesto las debilidades que acusan las capacidades de defensa antiaérea (AAW) de la OTAN.¹³ No sólo porque el número de buques con dichas capacidades ha disminuido significativamente desde la década de los 1990, sino también porque lanzar misiles que cuestan varios millones la unidad para neutralizar drones y armas que son mucho más baratos no será sostenible a largo plazo – además de que, una vez agotada la munición, el buque ha de salir del teatro de operaciones para reponer su arsenal (como indicaba Reino Unido recientemente a propósito de su destructor HMS Diamond).¹⁴

Por ello, las marinas de guerra de la Alianza se enfrentan al desafío doble de aumentar el número de buques con capacidades AAW en servicio a la vez que buscan soluciones

¹¹ ALI, Idrees & ZHDANNIKOV, Dmitry «Red Sea Attacks continue to disrupt global trade», *GCaptain*, 16 enero 2024. Disponible en: <https://gcaptain.com/another-bulk-carrier-hit-in-the-red-sea/> (Consultado 20 enero 2024).

¹² CRANNY-EVANS, Sam & KAUSHAL, Sidharth «Securing the Red Sea: How Can Houthi Maritime Strikes be Countered?» *RUSI Commentary*, 10 enero 2024. Disponible en: <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/securing-red-sea-how-can-houthi-maritime-strikes-be-countered> (Consultado 20 enero 2024).

¹³ VÁZQUEZ, Gonzalo «NATO Must be Ready for High-Intensity Naval Conflict», *Center for European Policy Analysis*, 11 diciembre 2023. Disponible en: <https://cepa.org/article/nato-must-be-ready-for-high-intensity-naval-conflict/> (Consultado 20 enero 2024).

¹⁴ CHILDS, Nick «Global implications of the shipping attacks in the Red Sea», *IJSS*, 19 diciembre 2023. Disponible en: <https://www.ijss.org/online-analysis/online-analysis/2023/12/global-implications-of-the-shipping-attacks-in-the-red-sea/> (Consultado 20 enero 2024).

económicamente más eficientes para hacer frente a amenazas asimétricas como la que suponen los hutíes; a la vez que tratan de recuperar sus capacidades navales tras varias décadas de austeridad fiscal.

Evolución de las Capacidades Navales de la OTAN

Con el final de la Guerra Fría, las marinas de la OTAN contaban con unas notables capacidades y medios navales, que constituían uno de los principales instrumentos para hacer frente a la URSS o el Pacto de Varsovia en caso de un conflicto. La desaparición de ambos en 1990, sin embargo, llevó a un cambio en las prioridades de muchos miembros de la Alianza. En esencia, las marinas de guerra abandonaron el énfasis en el control del mar y la denegación del acceso que habían ejercido durante las décadas anteriores, con flotas bien preparadas para guerra antisubmarina y antiaérea de alta intensidad, pasando a enfocarse en la proyección de poder sobre el litoral en regiones más lejanas (lo que favoreció el desarrollo de capacidades anfibas).

Aunque adecuados para la situación de entonces, estos cambios tuvieron resultados muy negativos a largo plazo. La marina estadounidense, por ejemplo, redujo su tamaño «de casi 600 [buques] al comienzo de la década a tan sólo 300 entrando en el nuevo siglo». ¹⁵ Así, como ha subrayado en diversas ocasiones el analista austríaco Jeremy Stöhs,

«Mientras la mayoría de marinas de guerra ha demostrado grandes capacidades para llevar a cabo operaciones navales de baja intensidad y en entornos altamente permisivos, las capacidades navales tradicionales para hacer frente a rivales de un estatus similar se han atrofiado severamente durante el último cuarto de siglo desde que terminara la Guerra Fría. La escasez de plataformas, así como la falta de entrenamientos y ejercicios orientados a misiones específicas, han sido las principales causas de esta peligrosa evolución, que encuentra su origen en una ceguera estratégica, una miopía política, y las subsiguientes medidas fiscales marcadamente austeras». ¹⁶

¹⁵ SWARTZ, Peter M. «Evolution of U.S. Navy Roles in NATO: Always an Important Part of a Larger Whole», *Center for Naval Analyses*, agosto 2021, p. 88. Disponible en: <https://www.cna.org/reports/2021/08/Evolution-of-US-Navy-Roles-in-NATO-Always-an-Important-Part-of-a-Larger-Whole.pdf> (Consultado 20 enero 2024).

¹⁶ STÖHS, supra nota 2, p. 22.

Este cambio fue también muy notable en la marina real británica, que vio cómo el número de sus principales buques de combate se fue reduciendo durante la década de los 90 y comienzos de los 2000 – junto con una reducción del personal desde los 69.000 hasta los 50.000 efectivos. Así, mientras la OTAN expandía sus fronteras hacia el este incorporando a nuevos miembros, «a título individual, muchos miembros en Europa y América del Norte aprovecharon la oportunidad para reducir sus fuerzas armadas, incluyendo sus marinas de guerra».¹⁷

Fue durante estos años cuando la Alianza comenzó a experimentar con nuevos paquetes de fuerzas, como las Combined Joint Task Forces (CJTF), con las que sus miembros pudieron desplegar efectivos en situaciones concretas para llevar a cabo distintos tipos de misiones según fueran necesarias. Otra iniciativa que, como veremos más adelante, se mantuvo como un instrumento de gran importancia, fueron las Agrupaciones Navales Permanentes, que siguieron brindando una presencia casi permanente a lo largo de todas las áreas marítimas de interés estratégico gracias a la colaboración y a los esfuerzos de las marinas de muchos miembros.

La Armada Española, habiendo realizado inversiones significativas en sus capacidades navales durante los años 70 y 80, contaba a mediados de los 90 con una flota importante; incluyendo el portaviones STOVL¹⁸ Príncipe de Asturias (basado en el diseño americano de «sea-control ship»), 11 fragatas (cinco de la clase Baleares y seis de la clase Santa María), ocho submarinos (cuatro S-60 y cuatro S-70), y una importante flota de aviones de patrulla marítima P-3A.¹⁹ Al igual que otros miembros, estas capacidades fueron mermándose con a lo largo de las dos décadas siguientes.

El Príncipe de Asturias, dado de baja en 2013, fue reemplazado con el buque anfibio de proyección estratégica Juan Carlos I; el cual, si bien mantiene la condición de portaaviones, no cuenta con las mismas capacidades (y originalmente se encargó como el reemplazo para los dos LSTs Pizarro y Hernán Cortés). La flota de submarinos se vio especialmente afectada con las diversas complicaciones y los subsiguientes retrasos que experimentó el programa S-80, quedándose a fecha de hoy con tan sólo 2

¹⁷ SWARTZ, supra nota 15, p. 92.

¹⁸ Despliegue corto y aterrizaje vertical (Short-takeoff and vertical landing, en inglés).

¹⁹ MINISTERIO DE DEFENSA, «Defense White Paper 2000» (Madrid: Centro de Publicaciones, 2000), p. 194. Disponible en: https://www.files.ethz.ch/isn/155731/Spain_English2000.pdf (Consultado 20 enero 2024).

unidades operativas. Aunque se prevé que para la próxima década la cifra aumente a 4 unidades, ésta sigue siendo insuficiente teniendo en cuenta las necesidades derivadas de nuestro entorno estratégico actual. Por su parte, los P-3As fueron dados de baja con el paso de los años, dejando a la Armada sin patrulla marítima durante un breve periodo de tiempo – al que se tratará de poner fin con la compra a Airbus de 16 C-295 (pese a que no tienen las capacidades de los P-3 Orión o los modernos P-8 Poseidón, y las primeras unidades no llegarán hasta dentro de unos años).²⁰

Aún con todo, a pesar de la reducción de tamaño de las marinas de guerra aliadas, el retorno a la pugna entre grandes potencias y el gran impacto que se espera que ésta tenga para la guerra naval han vuelto a situar el poder naval como una prioridad para muchas naciones. De esta forma, las marinas de guerra aliadas están volviendo a mostrar un renovado ímpetu para fortalecer y modernizar sus capacidades, como demuestran algunos de los programas puestos en marcha durante los últimos años:

Estados Unidos: A pesar de las dificultades derivadas del pésimo estado de su industria naval en estos momentos, así como del fracaso y las pérdidas ocasionadas por el programa del buque de combate en el litoral (Littoral Combat Ship, LCS),²¹ Washington está trabajando en los futuros submarinos estratégicos (SSBNs) *clase Columbia* para reemplazar a la actual *clase Ohio*.²² También están inmersos en el programa de las futuras fragatas *clase Constellation*, que apoyarán a los destructores de la *clase Arleigh Burke* a medida que las unidades más antiguas se vayan dando de baja.²³ La falta de personal cualificado en los astilleros de

²⁰ «España adquiere 16 Airbus C295 en configuraciones de patrulla y vigilancia marítima», *Airbus*, 20 diciembre 2023. Disponible en: <https://www.airbus.com/es/newsroom/press-releases/2023-12-espana-adquiere-16-airbus-c295-en-configuraciones-de-patrulla-y> (Consultado 20 enero 2024).

²¹ O'ROURKE, Ronald, «Navy Littoral Combat Ship (LCS) Program: Background and Issues for Congress», *Congressional Research Service (CRS)*, 17 diciembre 2019. Disponible en: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/RL/RL33741/257> (Consultado 20 enero 2024).

²² O'ROURKE, Ronald, «Navy Columbia (SSBN-826) Class Ballistic Missile Submarine Program: Background and Issues for Congress», *Congressional Research Service (CRS)*, 20 diciembre 2023. Disponible en: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R41129/255> (Consultado 20 enero 2024).

²³ O'ROURKE, Ronald, «Navy Constellation (FFG-62) Class Frigate Program: Background and Issues for Congress», *Congressional Research Service (CRS)*, 23 diciembre 2023. Disponible en: <https://s3.documentcloud.org/documents/24235547/navy-constellation-ffg-62-class-frigate-program-background-and-issues-for-congress-dec-20-2023.pdf> (Consultado 20 enero 2024).

Wisconsin, donde se están construyendo las fragatas, han ocasionado ya varios retrasos en las entregas de las primeras unidades.²⁴

Reino Unido: Los destructores AAW Tipo 45 (o *clase Daring*) británicos serán previsiblemente reemplazados alrededor de la década próxima con el programa de destructores Tipo 83, como parte del programa Future Air Dominance System (FADS) de la marina real británica.²⁵ Otro de sus pilares fundamentales, los submarinos estratégicos de la *clase Vanguard* (uno de los pilares de la disuasión nuclear de la Alianza), serán reemplazados por la *clase Dreadnought*, de la que se espera que su primera unidad entre en servicio a mediados de la próxima década.²⁶

Italia: la Marina Militare está actualmente trabajando en el próximo programa de destructores (DDX) para reemplazar a la *clase Durand de la Penne*, y se espera que el nuevo programa tenga un desplazamiento y unas capacidades superior al de sus antecesores. Otros desarrollos para modernizar la fuerza naval italiana incluyen la entrega de varias unidades adicionales de fragatas FREMM (que se espera lleguen en 2025) y tres buques anfibios nuevos para sustituir a la actual *clase San Giorgio* puestos en servicio en los años 90. Además, también están trabajando en los submarinos U212 del proyecto *Near Future Submarine* (NFS), con tres unidades actualmente en construcción.²⁷

Alemania: Con la publicación de los planes para la flota de 2035, Alemania confirmó en 2023 que reemplazará sus fragatas AAW de la *clase Sachsen* (F124) a lo largo de la próxima década con seis unidades del programa F127.²⁸ Además, también tienen previsto adquirir varios submarinos *Tipo 212CD* (de los cuales Noruega

²⁴ LAGRONE, Sam, «First Constellation Frigate delayed at least one year, schedule assessment 'ongoing'», *USNI News*, 11 enero 2024. Disponible en: <https://news.usni.org/2024/01/11/first-constellation-frigate-delayed-at-least-a-year-schedule-assessment-ongoing> (Consultado 20 enero 2024).

²⁵ «Options for the Royal Navy's Future Air Dominance System and the Type 83 destroyer», *Navy Lookout*, 9 junio 2023. Disponible en: <https://www.navylookout.com/options-for-the-royal-navys-future-air-dominance-system-and-the-type-83-destroyer/> (Consultado 20 enero 2024).

²⁶ «Progress in the Royal Navy's Dreadnought class submarine program», *Navy Lookout*, 10 diciembre 2020. Disponible en: <https://www.navylookout.com/progress-on-the-royal-navy-dreadnought-class-submarine-programme/> (Consultado 20 enero 2024).

²⁷ VALENTI, Alex, «Onwards and Forwards – Italian Navy Program Update», *Naval News*, 11 julio 2023. Disponible en: <https://www.navalnews.com/naval-news/2023/07/onwards-and-forwards-italian-navy-program-update/> (Consultado 24 enero 2024).

²⁸ GEHLE, Sarah, «The German Navy's long-distance vision gains clarity», *IJSS*, 21 abril 2023. Disponible en: <https://www.ijss.org/online-analysis/military-balance/2023/04/the-german-navys-long-distance-vision-gains-clarity/> (Consultado 20 enero 2024).

también ha encargado cuatro unidades) que se espera que reciban a finales de la próxima década.²⁹

Turquía: A comienzos de 2024, la marina turca recibió la primera fragata *clase I* (TCG Istanbul), el buque de reaprovisionamiento TCG Derya, el vehículo de superficie no tripulado Marlin, y un nuevo buque de apoyo logístico. Las fragatas de la clase I, que sustituirán a la actual *clase Yavuz*, son las primeras de diseño nacional, de las que se espera que vengan cuatro unidades más.³⁰ Además, también se ha confirmado la adquisición de otro LHD como el TCG Anadolu, demostrando así el firme compromiso por parte del gobierno de Erdogan para fortalecer sus capacidades.³¹

España: La Armada está actualmente involucrada en varios proyectos. El programa S-80 Plus, cuya primera unidad fue entregada a finales de noviembre 2023, añadirá tres unidades más a lo largo de los próximos años.³² Las fragatas de la *clase Santa María* serán reemplazadas por las F-110 de la *clase Bonifaz*, que se espera sean entregadas entre 2028 y 2032.³³ Por último, España forma parte también del programa europeo de la PESCO para una corbeta europea (European Patrol Corvette, EPC), con el cual recibirá seis unidades para sustituir a las *clase Descubierta* y *clase Serviola* que están aún en servicio.³⁴

Además de estos, otros programas actualmente en marcha que no se mencionan con más detalle son los de Canadá, Polonia, Grecia, Dinamarca o Noruega. Sumados a la incorporación de Finlandia (y pronto de Suecia), todos ellos hacen prever una renovación importante de las fuerzas navales aliadas para finales de la próxima década. Aunque

²⁹ KASS, Harrison, «Type 212CD: Germany and Norway Have Big Plans for a New Submarine», *The National Interest*, 28 november 2023. Disponible en: <https://nationalinterest.org/blog/buzz/type-212cd-germany-and-norway-have-big-plans-new-submarine-207580> (Consultado 20 enero 2024).

³⁰ OZBERK, Tayfun, «Turkish Navy strengthens fleet by commissioning 4 new vessels», *Naval News*, 20 enero 2024. Disponible en: <https://www.navalnews.com/naval-news/2024/01/turkish-navy-strengthens-fleet-by-commissioning-4-new-vessels/> (Consultado 20 enero 2024).

³¹ OZBERK, Tayfun, «Turkish Government Green Lights Aircraft Carrier And 4 Additional I-Class Frigates», *Naval News*, 4 enero 2024. Disponible en: <https://www.navalnews.com/naval-news/2024/01/turkish-government-green-lights-aircraft-carrier-and-4-additional-i-class-frigates/> (Consultado 20 enero 2024).

³² The S-82 *Narciso Monturiol*, S-83 *Cosme García*, and S-84 *Mateo García de los Reyes*.

³³ «Navantia lays keel of Spain's first F-110 frigate» *Naval News*, 17 agosto 2023. Disponible en: <https://www.navalnews.com/naval-news/2023/08/navantia-lays-keel-of-spains-first-f110-frigate/b> (Consultado 20 enero 2024).

³⁴ «European Patrol Corvette», *Armada Española*, 2021. Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos/especiales/prefLa-ng-en/05feindef--00-2021-FEINDEF--04-EPC> (Consultado 20 enero 2024).

positivos, estos esfuerzos siguen acusando los efectos de otro gran problema: la falta de personal. Reino Unido anunció a comienzos de 2024 que se había decidido dar de baja dos de sus fragatas Tipo 23 (la *HMS Westminster* y la *HMS Argyll*) para poder completar las dotaciones de las nuevas fragatas Tipo 26.³⁵ Al igual que para los británicos, la falta de personal se ha convertido en uno de los principales talones de Aquiles para muchas marinas de guerra occidentales (incluida Australia, fuera de la OTAN) en el peor momento posible, y cabe prever que así seguirá siendo durante los próximos años.

Más allá de las opciones que se siguen estudiando y tratando de aplicar, centradas en mejorar la calidad de vida de los hombres y mujeres en servicio, una alternativa que podría ayudar a paliar la situación será la integración de unidades no tripuladas en las flotas.

Capacidades Navales No Tripuladas

Los avances de la tecnología tienen, y tendrán durante las próximas décadas, un impacto muy importante para la guerra en el mar. Aunque la dimensión naval del conflicto en Ucrania no es la primera ocasión en que sistemas no tripulados han sido empleados para llevar a cabo acciones navales, el éxito de Ucrania en el Mar Negro contra una Flota del Mar Negro rusa de capacidades muy superiores no es ni mucho menos desdeñable. Diversos ataques contra la base rusa de Sebastopol y contra buques de superficie en las aguas próximas a la península de Crimea empleando vehículos de superficie no tripulados (USVs) han permitido a un país casi sin marina de guerra evitar que Rusia se hiciera con el control local del mar en la región.³⁶

Estos acontecimientos han puesto de manifiesto la creciente importancia que estos vehículos no tripulados ostentarán en los conflictos navales del futuro, debido a su potencial para sustituir a los grandes buques de superficie en el desempeño de tareas como la vigilancia marítima. En este sentido, es previsible que la integración de estos vehículos en las marinas de guerra de la Alianza aumente durante los próximos años,

³⁵ SHERIDAN, Danielle «Navy has so few sailors it has to decommission ships», *The Telegraph*, 4 enero 2024. Disponible en: <https://www.telegraph.co.uk/news/2024/01/04/royal-navy-few-sailors-decommission-ships-new-frigates/> (Consultado 20 enero 2024).

³⁶ GROVE, Thomas & MALSIN, Jared «Russia Withdraws Black Sea Fleet Vessels from Crimea Base after Ukrainian Attacks», *The Wall Street Journal*, 4 octubre 2023. Disponible en: <https://www.wsj.com/world/russia-withdraws-black-sea-fleet-vessels-from-crimea-base-after-ukrainian-attacks-51d6d4f5> (Consultado 21 enero 2024).

enfocándolos en fortalecer la patrulla marítima y la conciencia situacional en el mar. Un ejemplo destacado de su desarrollo es la marina norteamericana, con sus esfuerzos para dotarse de gran cantidad de unidades no tripuladas en sus flotas, tal y como la Task Force 59 con base en Baréin lleva ya años haciendo.

Estos vehículos ofrecen, entre otras cosas, la ventaja que no necesitan «acomodar el espacio y los recursos necesarios para la supervivencia de los operadores y las tripulaciones que los apoyan», evitando así que su autonomía y tiempo en misión no se vea reducido.³⁷ También serán claves para apoyar la protección y la vigilancia de las infraestructuras críticas submarinas, cuya vulnerabilidad ha quedado ampliamente manifiesta gracias a los ataques llevados a cabo por Rusia.

Otro ejemplo de grandes cambios es el alto potencial que ostentan los buques portadrones, como el LHD de la marina turca TCG Anadolu construido por Navantia, al que se decidió dar este uso después de que Estados Unidos bloqueara la participación de Ankara en el programa del F-35. Otros países miembros, como Francia o Reino Unido, también son candidatos a incorporar estos conceptos en un futuro próximo, demostrando que «para las marinas que no tienen portaviones, podrían abrir la puerta a contar con su propia ala embarcada».³⁸ Prueba de ello la ofrece también Portugal, que firmó recientemente un contrato para un nuevo buque multipropósito con capacidad para embarcar drones no tripulados y helicópteros.³⁹

La Armada española ha participado en varias ocasiones en los ejercicios navales OTAN «REPMUS» y «Dynamic Messenger», que se centran precisamente en el desarrollo y la integración de los vehículos no tripulados. Además, España es también miembro de la MUSI («Maritime Unmanned Systems Initiative») y el CMDR («Centro de Investigación y Experimentación Marítima»),⁴⁰ que permiten a sus miembros combinar sus recursos y

³⁷ SAVITZ, Scott «Creating the Uncrewed-centric Navy of the Mid-21st Century», *RAND Blog*, 30 noviembre 2023. Disponible en: <https://www.rand.org/pubs/commentary/2023/11/creating-the-uncrewed-centric-navy-of-the-mid-21st.html> (Consultado 20 enero 2024).

³⁸ CHILDS, Nick «A new era beckons for UAV s at sea», *IJSS*, 15 enero 2024. Disponible en: <https://www.ijss.org/online-analysis/military-balance/2024/01/a-new-era-beckons-for-uavs-at-sea/> (Consultado 20 enero 2024).

³⁹ «Portuguese Navy signs Contract with Damen for Innovative Multi-Purpose Vessel», *Naval News*, 25 noviembre 2023. Disponible en: <https://www.navalnews.com/naval-news/2023/11/portuguese-navy-signs-contract-with-damen-for-innovative-multi-purpose-vessel/> (Consultado 21 enero 2024).

⁴⁰ NAVARRO, José María «Vehículos navales no tripulados para la Armada Española», *Defensa*, 4 enero 2024. Disponible en: <https://www.defensa.com/defensa-naval/vehiculos-navales-no-tripulados-para-armada-espanola> (Consultado 20 enero 2024).

esfuerzos para mejorar la eficiencia de estos sistemas. Desde hace años, la Armada emplea varios tipos de UAVs en muchos de sus despliegues, como el *Scan Eagle* que lleva embarcado la F-82 Victoria que se encuentra desplegada en estos momentos en la Operación Atalanta.⁴¹

En resumidas cuentas, a medida que estos vehículos y sistemas vayan ganando importancia durante los próximos años, conviene que las marinas de guerra aliadas se adapten convenientemente para poder sacar el máximo provecho de su integración en la flota – especialmente en lo que respecta a las tareas de vigilancia marítima. Su empleo será, sin duda, de gran importancia en los conflictos navales del futuro, tal y como ha quedado patente en el Mar Negro.

Las Agrupaciones Navales Permanentes

Otro elemento importante de la postura marítima de la OTAN, a pesar de las dificultades que han atravesado las marinas de guerra aliadas, son las Agrupaciones Navales Permanentes (Standing NATO Maritime Groups, SNMGs). Esta iniciativa, fruto de los esfuerzos del almirante estadounidense Richard Colbert en la década de los 60,⁴² fue concebida como una forma eficaz de fortalecer la cooperación multilateral entre Estados Unidos y las marinas de guerra europeas pertenecientes en aquel entonces a la Alianza; proporcionando la capacidad de realizar despliegues navales a regiones concretas en un reducido periodo de tiempo.⁴³ Desde entonces, las agrupaciones fueron evolucionando hasta adoptar la configuración actual, con dos «convencionales» y dos centradas en las medidas contra minas. Todas ellas constituyen el componente marítimo de la «*Very High Readiness Joint Task Force*» (VJTF), que es a su vez parte de la fuerza de respuesta rápida de la OTAN (NRF).⁴⁴

⁴¹ «La fragata Victoria vigila con un AB212 y drones Scan Eagle un mercante secuestrado por piratas en el Índico», *InfoDefensa*, 18 diciembre 2023. Disponible en: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4653675/fragata-victoria-vigila-ab212-drones-scan-eagle-mercante-secuestrado-piratas-indico> (Consultado 21 enero 2024).

⁴² Un análisis más exhaustivo de las Agrupaciones Navales permanentes, de su función y desafíos futuros, aparecerá próximamente en el número 37 de los Cuadernos de Pensamiento Naval publicados por el Centro de Pensamiento Naval de la Armada como suplemento trimestral de la Revista General de Marina.

⁴³ NATO, «STANAVFORLANT», *NATO Archives*, 1970. Disponible en: https://archives.nato.int/uploads/r/null/1/3/137697/0319_STANAVFORLANT-WELCOME_ABOARD_ENG.pdf (Consultado 20 enero 2024).

⁴⁴ «German Navy hands over the leadership of SNMG1 to Spain after a year in command», *NATO News*, 12 enero 2024. Disponible en: <https://mc.nato.int/media-centre/news/2024/german-navy-hands-over-leadership-of-snmg1-to-spain-after-a-year-in-command> (Consultado 20 enero 2024).

Aunque de gran utilidad durante estos años, la transformación del entorno marítimo que hemos descrito hace necesaria una revisión de su situación, para adaptarlas a las numerosas amenazas que han ido surgiendo. Como señala el analista estadounidense, y asesor para la marina norteamericana, Joshua Tallis, el entorno estratégico actual se asemeja cada vez más al que vio nacer las agrupaciones en un primer momento. Además, la similitud entre ambos periodos ofrece importantes enseñanzas para la Alianza sobre posibles alternativas para modernizarlas:

«El retorno de una Rusia revanchista convierte a la estructura marítima de entonces en una fuente de sabiduría muy valiosa para el futuro de la Alianza [...] Con las demandas globales afectando a las obligaciones de la marina de Estados Unidos, tanto ellos como la OTAN tienen mucho que ganar de una revisión profunda de la forma en que se emplean y organizan las fuerzas navales aliadas».⁴⁵

Las SNMGs son sin duda un instrumento de mucho valor para la Alianza y sus miembros, ya que permiten mantener una presencia marítima relativamente equilibrada en todas aquellas áreas marítimas de interés estratégico y sin la necesidad de realizar grandes inversiones. Sin embargo, su estructura actual está notablemente influida por dos décadas de un entorno marítimo carente de amenazas serias; y como ya se ha resaltado en secciones anteriores, por un marcado declive naval europeo. Por ello, la evolución tan sustancial que ha experimentado el entorno estratégico en el mar hace necesaria una reevaluación de la presencia marítima de la Alianza, tal y como demuestran las amenazas para nuestras infraestructuras submarinas o los desafíos que plantean los actuales conflictos en Ucrania y Oriente Medio.

En este sentido, considerar alternativas más individualizadas para cada agrupación podría resultar de gran utilidad. Una forma de hacerlo, en vista de los obstáculos geográficos que suponen los estrechos daneses en el Báltico y los estrechos turcos en el Mar Negro,⁴⁶ sería acotar el área de operaciones asignada a cada agrupación, de

⁴⁵ TALLIS, Joshua «NATO's Maritime Vigilance: Optimizing the Standing Naval Force for the future», *War on the Rocks*, 15 diciembre 2022. Disponible en: <https://warontherocks.com/2022/12/natos-maritime-vigilance-optimizing-the-standing-naval-force-for-the-future/> (Consultado 20 enero 2024).

⁴⁶ Turquía ha invocado la Convención de Montreux que regula el estatus jurídico de los estrechos, evitando que cualquier buque de Guerra – incluidos los de las SNMGs – entren en el Mar Negro para proteger el comercio marítimo de la gran cantidad de minas que hay colocadas en sus aguas.

Sobre la cuestión de la Convención de Montreux, véase: ACER, Yücel «Russia's Attack on Ukraine: The Montreux Convention and Türkiye», *International Law Studies*, *Stockton Center for International Law*

forma que cada una esté asignada a un mar concreto de forma semipermanente.⁴⁷ Así, se podría maximizar los recursos necesarios para desplegarlas destinando a cada agrupación los buques de las marinas de esa región (como se está tratando de hacer para el Mar Negro con Rumanía, Bulgaria y Turquía al margen de las SNMGs).

Otras opciones que habrán de ser consideradas tarde o temprano pasan por incorporar vehículos no tripulados a cada agrupación, incluyendo UAVs, USVs y UUVs, pudiendo considerar incluso la designación de una de ellas para centrarse exclusivamente en la protección de infraestructuras críticas submarinas. Como ya hemos mencionado, los vehículos no tripulados ofrecen grandes ventajas para llevar a cabo algunas de las tareas que habitualmente llevan a cabo las SNMGs. En cualquier caso, resulta evidente que las opciones no son escasas, y habrán de ser estudiadas para garantizar el máximo aprovechamiento de todas las ventajas que ofrecen las agrupaciones.

Estrategia Marítima de la OTAN

Para permitir que los esfuerzos colectivos destinados a fortalecer la postura marítima de la Alianza estén adecuadamente orientados, informados por conclusiones derivadas de un examen constante de la evolución del entorno estratégico, la OTAN se encuentra ante la imperante necesidad de actualizar su Estrategia Marítima Aliada. Una nueva estrategia que describa las amenazas más significativas para la seguridad de sus miembros (que se han descrito en el primer epígrafe), señalando los distintos riesgos y desafíos para su postura marítima colectiva, permitiendo deducir con ella tanto las capacidades navales que sus marinas de guerra necesitan como la dirección general que su postura marítima ha de llevar.

La Estrategia Marítima Aliada fue publicada en 2011, pero no ha vuelto a actualizarse. Durante los casi 13 años que han transcurrido desde entonces, la cantidad de riesgos y amenazas se ha multiplicado notablemente, transformando los océanos en uno de los principales escenarios de la pugna entre grandes potencias que caracteriza el orden

(*Naval War College*), Vol. 100, 285, 2023. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3045&context=ils> (Consultado 22 enero 2024).

⁴⁷ VÁZQUEZ, Gonzalo «NATO'S Standing Naval Forces at the Crossroads: Towards Regionalization and Specialization?» *Center for Maritime Strategy*, 26 octubre 2023. Disponible en: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/natos-standing-naval-forces-at-the-crossroads-towards-regionalization-and-specialization/> (Consultado 20 enero 2024).

mundial en estos momentos.⁴⁸ Dado que la versión actual se publicó un año después del Concepto Estratégico de 2010, lo lógico hubiese sido que su actualización hubiese venido en 2023 (un año después del concepto estratégico de Madrid).

La estrategia describe un entorno marítimo marcado por la cooperación en el que las contribuciones de la Alianza se dividían en cuatro tareas fundamentales: disuasión y defensa colectiva, gestión de crisis, seguridad cooperativa y seguridad marítima.⁴⁹ El aspecto que más destaca del documento es la ausencia (entonces justificada) de cualquier referencia a China o Rusia, los cuales fueron descritos en el Concepto Estratégico de Madrid como «una amenaza para nuestros intereses, nuestra seguridad y nuestros valores», así como «la amenaza más directa y significativa para la seguridad de los aliados y para la paz y la estabilidad de la región euro-atlántica».⁵⁰ Evidentemente, el marco y el entorno marítimo bajo los que la estrategia de 2011 fue preparada ha desaparecido, dejando al documento en una obsolescencia casi completa desde hace años.

Por ello, la estrategia marítima requiere de una actualización urgente, basada en una revisión de la situación actual que la alinee con el Concepto Estratégico de Madrid publicado en 2022. Para ello, sería conveniente que la nueva estrategia establezca una relación clara entre los objetivos que persigue, y junto a ellos, las formas y los medios que se necesitan para alcanzarlos.

Respecto a los objetivos, un aspecto clave que conviene precisar en la nueva estrategia es si la postura marítima de la Alianza debe permanecer centrada en la región Euro-Atlántica, o si se busca una postura de carácter global que pase a incorporar también el Indo-Pacífico como un área de interés. La segunda opción respondería al aumento de la presencia estadounidense en la región para hacer frente al crecimiento de China que ya hemos mencionado, pero resulta difícil de creer que los 31 miembros (sobre todo aquellos con marinas de aguas verdes) tengan interés en ello. En cualquier caso,

⁴⁸ ALAEZ, Octavio «Vicisitudes de una Nueva Estrategia Marítima de la OTAN», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, Número 36, 2023, p. 125. Disponible en: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/pensamiento_naval_36.pdf (Accessed 21 January 2024);

⁴⁹ «Alliance Maritime Strategy», NATO, 17 junio 2011. Disponible en: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm (Consultado 20 enero 2024).

⁵⁰ «Concepto Estratégico de la OTAN», NATO, 29 junio 2022. Disponible en: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/6/pdf/290622-strategic-concept.pdf (Consultado 20 enero 2024).

convendría también redefinir los objetivos de las SNMGs, adaptando sus despliegues y tareas al entorno estratégico actual (muy diferente al de la década de los 2000).

En cuanto a las formas, sería deseable que la nueva estrategia defina de manera más nítida un reparto de tareas con la UE, a fin de evitar duplicidades innecesarias de sus esfuerzos en el mar. Tal y como está demostrando la crisis del Mar Rojo, la UE aún carece de la capacidad de ser el proveedor de seguridad marítima que aspira a ser. Por lo tanto, lo lógico es que se centre en operaciones relacionadas con la vigilancia marítima y la lucha contra la piratería y el tráfico ilegal (como ya hace desde hace años).

Por último, con los objetivos que se persiguen y las formas para alcanzarlos definidos de manera clara, y con un análisis exhaustivo del entorno estratégico actual que enuncie todas las amenazas y desafíos para sus intereses colectivos, la estrategia podrá determinar con mejor precisión qué capacidades navales concretas necesitan sus marinas de guerra (los medios). Esto, a su vez, también permitirá actualizar convenientemente la estructura y el empleo de las SNMGs para garantizar su máximo rendimiento.

En resumidas cuentas, la Alianza necesita una estrategia actualizada, que le permita orientar su postura marítima para hacer frente a las amenazas y desafíos existentes y futuros.

Consideraciones Finales

Como se ha desarrollado a lo largo del presente artículo, las amenazas tradicionales y no tradicionales a las que se enfrentan las marinas de guerra de la OTAN han ido en aumento durante los últimos 15 años, al mismo tiempo que sus capacidades navales y su base industrial se iban atrofiando. Las posturas revisionistas de Rusia y China, unidas al notable fortalecimiento de sus capacidades militares (en regiones como el Ártico o el Mediterráneo) se han convertido en serias amenazas para la seguridad y la estabilidad en el mar. Junto a ellas, la amenaza de actores no-estatales como los hutíes, con capacidades y armamento cada vez más fuertes gracias a la ayuda de los citados países, se ha convertido en una preocupación seria.

La combinación de estas circunstancias, unida a las persistentes dificultades económicas enfrentadas por gran parte de los países europeos, continuará afectando la evolución de

las capacidades navales de la OTAN a corto y medio plazo. Principalmente, «las operaciones de gestión de crisis en las costas del Índico seguirán compitiendo con los requerimientos de las marinas de guerra aliadas, debido principalmente a la abundancia de amenazas y a la falta de una solución para poner fin a estos despliegues».⁵¹ Por ello, los esfuerzos de modernización naval tardarán en materializarse, y requerirán de un compromiso a largo plazo por parte de los gobiernos para lograr fortalecer la postura marítima de la Alianza.

En vista de estas dificultades, muchas marinas de guerra están trabajando para revertir los efectos negativos derivados de varias décadas de inversiones reducidas, a través de programas que apuntan a buques de mayor desplazamiento con capacidades ASW, ASuW y AAW más sólidas, así como un renovado énfasis en proteger las líneas marítimas de comunicación y las infraestructuras críticas submarinas. Para que tales esfuerzos puedan ser dirigidos correctamente, la Alianza necesita una nueva estrategia marítima que refleje los desafíos actuales e informe a los gobiernos nacionales sobre las necesidades existentes.

Sin duda, las crisis que afectan al Mar Negro y el Mar Rojo en estos momentos han ayudado a centrar la atención geopolítica en el mar una vez más, mostrando a los gobiernos la importancia de contar con unas fuerzas navales modernas y equilibradas que permitan hacer frente a los desafíos del que muchos ya denominan «el siglo marítimo».

Gonzalo Vázquez Orbaiceta*
Centro de Pensamiento Naval
@GonzaloVzquezO1

⁵¹ BAUMERT, Mark W. & RACKWITZ, Sascha H. «NATO Navies must get the balance right», *U.S. Naval Institute, Proceedings*, Vol. 148/12/1,438, diciembre 2022. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2022/december/nato-navies-must-get-balance-right> (Consultado 20 enero 2024).