

LA CORBETA de las cuatro banderas

España, Francia, Grecia e Italia cooperan para hacer realidad la primera corbeta polivalente europea

LA Armada española, la *Marine Nationale* francesa, la *Polemikó Naftikó* griega y la *Marina Militare* italiana están volcadas en concebir un modelo de corbeta que preste servicio durante las próximas cuatro décadas, una ambiciosa iniciativa que representa todo un hito de la colaboración en materia de defensa en el seno de la Unión Europea.

Se trata del primer gran proyecto naval que se desarrolla bajo el marco de la Cooperación Estructurada Permanente (PESCO) establecida por Bruselas en 2017, y un reducido grupo de marinos de guerra de España, Francia, Grecia e Italia trabaja contra reloj para hacerlo realidad. Junto con ingenieros navales y técnicos en gestión de programas, su finalidad es acordar las características y prestaciones comunes

que debe cumplir el diseño básico del que va a ser el primer buque de combate concebido por cuatro naciones del viejo continente.

El nombre oficial del proyecto en el ámbito de la PESCO es Corbeta de Patrulla Europea o EPC, acrónimo del inglés *European Patrol Corvette*. Sin embargo, no se pretende concebir un buque exactamente igual para las cuatro Armadas asociadas. Lo que se busca

El modelo del EPC se adaptará a las necesidades de cada una de las cuatro marinas de guerra asociadas.

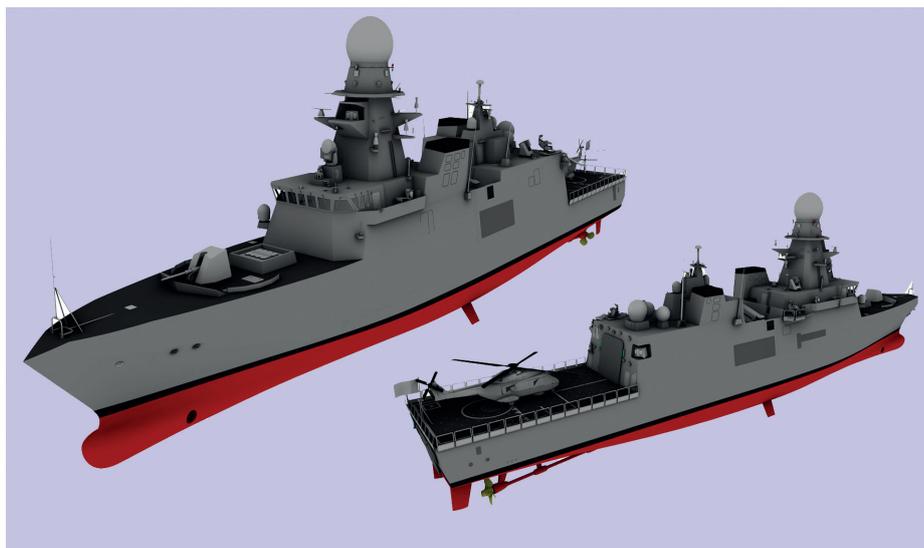


de manera cooperativa es concertar las principales prestaciones y las grandes formas exteriores e interiores de una misma plataforma de barco. De ese modo, con las menores modificaciones y costes posibles, se pretende que el modelo resultante pueda ser adaptado a las necesidades particulares de cada una de las cuatro marinas de guerra.

El representante español en el grupo de trabajo del proyecto EPC ha sido hasta fechas recientes el capitán de corbeta Jaime Rodríguez Tortosa, que acaba de ser destinado al Cuartel General del Mando de Fuerzas Conjuntas de la OTAN (*NATO Joint Force Command*) en Norfolk, Estados Unidos. Diplomado de Estado Mayor, conoce bien lo que tiene entre manos porque, entre julio de 2018 y enero de 2020, estuvo al mando del veterano patrullero de altura *P-77 Infanta Cristina*. En su responsabilidad en el EPC, Rodríguez Tortosa ha estado apoyado por el también capitán de corbeta Fernando Quirós, del cuerpo de Ingenieros de la Armada.

«La Armada tiene claro el barco que España necesita —subraya Rodríguez Tortosa—, pero en este proyecto colaborativo hay que ser flexibles». La meta del oficial español y del resto del equipo multinacional es, además de determinar el buque que necesita la Armada para cumplir con sus misiones, «definir un patrullero que responda a requisitos operativos acordados entre todos y lograr que la ingeniería básica y de diseño se haga realidad a satisfacción de las cuatro naciones», resalta.

Configurar un patrullero oceánico —también llamado de altura— en el siglo XXI es todo un reto, en especial porque debe dar respuesta a una parte de los desafíos geoestratégicos que ya se vislumbran en el horizonte. Bajo la coordinación de Italia, el barco resultante va a ser algo así como un mix entre una corbeta y un patrullero oceánico, de acuerdo con las premisas recogidas por el *NATO Limited Warship*. Una evolución de lo que en las fuerzas navales se conoce como navíos de patrulla de altura u OPV —acrónimo de *Offshore Patrol Vessel*—, un barco versátil, que en el plano europeo y de la Alianza Atlántica permita obtener un alto grado de interoperabilidad en las operaciones conjuntas.



Marina Militare

Aproximación al diseño final de la corbeta europea, un monocasco de un máximo de 3.500 toneladas de desplazamiento, eslora de 100 metros y cinco de calado.

¿En qué consiste exactamente el proyecto? Lo que pretenden los cuatro países implicados es concebir, diseñar, desarrollar y construir con el mayor grado posible de comunalidad una nueva clase de buques de los denominados «de segunda línea» en la nomenclatura naval militar. Significa que, a diferencia de una fragata, «no van a estar blindados para resistir grandes impactos en su estructura, ni dotados con potentes sistemas de armas ni tampoco capacitados para escoltar y proteger grandes formaciones navales», aclara Rodríguez Tortosa.

BARCO MODULAR

En cambio, estos buques contarán con capacidad para cumplir misiones de vigilancia y seguridad marítima en escenarios de baja intensidad, en la Zona Económica Exclusiva y más

allá. Serán dotados con sistemas de armas y sensores para poder integrarse en agrupaciones navales nacionales o multinacionales en operaciones de alta intensidad, lo que conlleva equiparlos con una robusta capacidad de supervivencia y autodefensa frente a agresiones en superficie, aéreas y submarinas. «No olvidamos —añade el comandante Rodríguez Tortosa— que deben incorporar tecnologías para hacer frente a las amenazas asimétricas, la guerra híbrida y hasta reaccionar contra las armas de ataque autónomas, las conocidas como merodeadoras o *loitering*».

Con la colaboración de la Agencia Europea de Defensa (EDA), los trabajos desarrollados hasta el momento vislumbran un barco de concepción modular, que incluso pueda ejecutar tareas de interdicción marítima, defensa costera, asistencia humanitaria y asistencia de emergencia en casos de desastres en tierra. Para dar cabida a todo se plantea un barco monocasco, de un máximo de 3.500 toneladas de desplazamiento, una eslora de alrededor de 100 metros y un calado en el entorno de los cinco metros.

En popa contará con una cubierta de vuelo y un hangar para albergar un helicóptero bimotor ligero o medio. También acogerá un espacio para embarcar, desplegar, operar y recoger vehículos aéreos remotamente tripulados (RPAS) de ala fija o rotatoria y

El buque es el primer gran proyecto naval que se desarrolla bajo el marco de la PESCO



Fincantieri

Diseño del EPC presentado por la firma italiana Fincantieri, uno de los astilleros que participan en el proyecto, junto a la francesa Naval Group y la española Navantia.

proyectar sus capacidades a bordo. El alojamiento debe poder acoger a algo más de un centenar de personas, entre la tripulación y el personal de los medios aéreos y de seguridad.

La planta propulsora tendrá dos motores eléctricos y otros tantos diesel, siendo una de las opciones la configuración CODLAD (COmbined Diesel eLectric And Diesel), que debe proporcionar una velocidad máxima sostenida superior a 24 nudos y mantener 14 nudos durante 8.000 millas náuticas.

Considerada la mayor iniciativa de cooperación naval existente en el ámbito europeo y una de las más destacadas a escala internacional, el proyecto EPC está llamado a superar cualquier obstáculo que le pueda surgir a lo largo de su andadura. La razón es que las cuatro naciones mediterráneas que se han sumado al proyecto lo consideran como el más idóneo para relevar a sus veteranos patrulleros oceánicos de finales del pasado siglo.

En lo que respecta a la Armada española, hasta el pasado 1 de julio operaba una flota de doce patrulleros oceánicos, encabezada por seis Buques de Acción Marítima (BAM) clase *Meteoro*, de 2.600 toneladas de despla-

zamiento y 94 metros de eslora, que entraron en servicio entre 2011 y 2019.

Ahora, con el reciente inicio del proceso de baja del veterano patrullero de altura *P-76 Infanta Elena* y del idéntico destino que aguarda en 2023 al *P-77 Infanta Cristina* —ex corbetas de la clase *Descubierta*—, la máxima prioridad de la Marina de Guerra española es reemplazar ambos barcos de 1.600 toneladas de desplazamiento y 89 metros de eslora, que entraron en la lista de la Armada en el año 1980 y acumulan 42 años de servicio.

RELEVO ESPERADO

El proyecto EPC ha sido considerado por la Armada y el Ministerio de De-



Euronaval

Maqueta de la corbeta en Euronaval 2018, el encuentro internacional de la industria naval de Le Bourget, Francia.

fensa como la alternativa para cubrir el hueco dejado por los dos barcos antes citados. También para relevar a principios de la década de 2030 a los cuatro patrulleros de 1.100 toneladas de desplazamiento y 68 metros de eslora de la clase *Serviola* (*P-71, 72, 73 y 74*), que fueron puestos en servicio entre 1991 y 1992 y que en la próxima década ya rebasarán con creces los 30 años de actividad.

La visión del cuartel general de la Armada es volcar las lecciones aprendidas desde la entrada en servicio en julio de 2011 del primero de los seis BAM —el *P-41 Meteoro*— en el nuevo concepto de Buque de Protección Marítima (BPM), que será la denominación genérica que va a recibir en España el modelo europeo EPC.

La Armada también contempla que los BPM puedan cumplir misiones de escolta limitada de unidades de porte menor —como agrupaciones de cazaminas—, participar o ejercer el mando de grupos de ataque de superficie, así como apoyar el despliegue en tierra de unidades anfibias y de fuerzas de operaciones especiales.

La *Marine Nationale* francesa se adhirió a la iniciativa italiana para poder sustituir entre 2030 y 2034 a sus seis patrulleros oceánicos de la clase *Floreale*, a los que denomina fragatas de vigilancia. De 3.000 toneladas de desplazamiento y 93,5 metros de eslora, entraron en servicio entre 1990 y 1993. A más largo plazo, París también pretende relevar a sus más modernas cinco fragatas ligeras clase *La Fayette*, de 3.600 toneladas y 125 metros de eslora, que entraron en operatividad entre los años 1996 y 2001.

La Armada italiana, por su parte, ha manifestado su deseo de potenciar su flota de segunda línea y sustituir sus cuatro patrulleros de altura de la clase *Comandanti* de principios de los años 2000, contruidos con amplio empleo de materiales compuestos. También ha dejado sentir su voluntad de reemplazar los dos barcos que utiliza para la vigilancia de sus costas, el *Sirio* y el *Orioni*. Tanto unos

como otros tienen un desplazamiento en torno a las 1.500 toneladas y menos de 90 metros de eslora.

La Armada griega todavía no ha compartido de manera oficial los barcos que pretende sustituir para intentar mantener la paridad con su vecina Turquía. En marzo pasado firmó la compra a Francia de tres fragatas FDI, que recibirá en 2025 y 2026. Todo apunta a que desea renovar los cinco pequeños patrulleros lanzamisiles clase *Kavaloudis* de finales de los años 70 y los cuatro de la clase *Laskos* de los años 80. Derivados ambos de las lanchas rápidas francesas *La Combattante IIIA* y *IIIB*, sus equipamientos y sistemas de armas fueron modernizados hace algo más de una década.

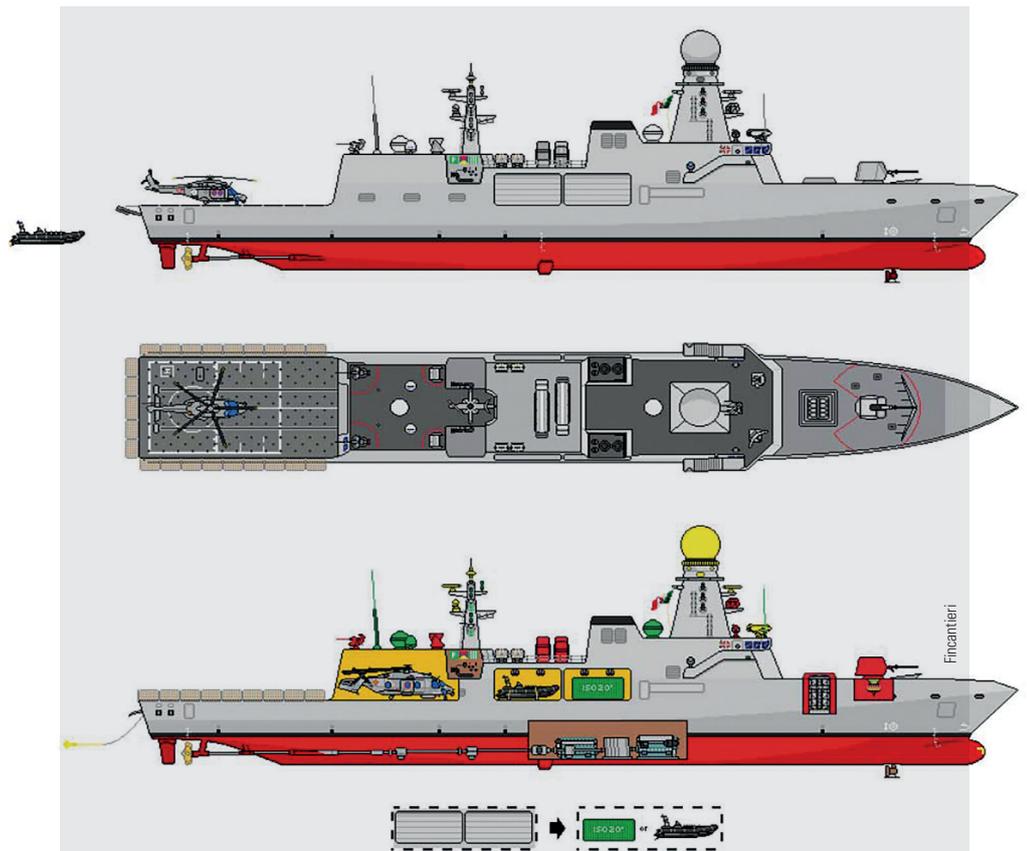
COOPERACIÓN INDUSTRIAL

Los contratistas que van a hacer realidad el proyecto son el consorcio formado por el astillero italiano Fincantieri, el francés Naval Group y el español Navantia, los tres bajo el control accionario de los gobiernos de Roma, París y Madrid, respectivamente. Junto a ellos Naviris, una alianza estratégica al 50 por 100 entre Fincantieri y Naval Group, que es previsible que asuma el diseño del prototipo final bajo liderazgo del astillero italiano en términos de gestión del programa.

Las cuatro sociedades entregaron el pasado 9 de diciembre al Fondo Europeo de Defensa una lista de propuestas iniciales de trabajos de I+D+i, que han recibido de Bruselas ayudas por valor de 60 millones de euros. Las fortalezas del consorcio europeo incluyen que son cuatro los países participantes, tres los astilleros comprometidos en la construcción y 40 las empresas involucradas, entre ellas de Noruega y Dinamarca.

Las previsiones actuales se orientan a intentar tener listo el primer contrato de construcción hacia mediados de la presente década, con el horizonte de que la puesta en quilla del primer barco pueda tener lugar a principios de la segunda mitad, para que los astilleros franceses, italianos y españoles puedan comenzar las entregas de los primeros barcos en el horizonte de 2030.

Juan Pons



Una plataforma, dos configuraciones, cuatro versiones

Las reuniones a cuatro bandas y bilaterales han comenzado a dar frutos y los representantes nacionales ya han esbozado los primeros principios de acuerdo. Se ha podido constatar que las misiones y prestaciones que requieren la Armada española y la *Marine Nationale* francesa tienen un alto grado de semejanza. Lo mismo ocurre con los planteamientos de la *Marina Militare* italiana y la *Polemikó Naftikó* griega.

París y Madrid se decantan por una tipología que han denominado Multiusos de Largo Alcance o LRM (*Long Range Multipurpose*). Las demandas de sus fuerzas navales requieren un barco de gran autonomía —hasta 45 días y alrededor de 8.000 millas náuticas— para poder realizar patrullas de larga duración a baja velocidad en zonas muy alejadas de territorio nacional, en el golfo de Guinea o en el Índico, en el caso de España.

En cambio, Roma y Atenas se inclinan por una configuración que han bautizado Combate Completo Multiusos o FCM (*Full Combat Multipurpose*). Sus expectativas son disponer de buques para ser utilizados en todo el ámbito del Mediterráneo, de forma prioritaria en sus áreas central y oriental, para cumplir tareas de presencia y vigilancia, sin que ello suponga descartar misiones de combate en el marco de agrupaciones de mayor entidad.

No obstante, al final del proceso de diseño operativo, cada Armada ejercerá su legítima soberanía estratégica y tecnológica, lo que repercutirá en el desarrollo y construcción de cuatro clases de patrulleros, pero todos ellos basados en el prototipo común.