



España renuncia a los cazas F-35 de EEUU: motivos y consecuencias de una “muy buena decisión”

Posted on Agosto 7, 2025

El Ministerio de Defensa no renovará su flota aérea con aviones estadounidenses de quinta generación. A la falta de encaje presupuestario y la decisión de invertir más en armamentos europeos, se añade la necesidad de limar dependencias tecnológicas. ¿Se resienten las necesidades estratégicas del país sin ala embarcada en su único portaaviones?

El Gobierno español ha descartado la adquisición de aviones de combate de fabricación estadounidense F-35B para renovar la flota aérea de la Armada, confirmaron a varios medios españoles desde el Ministerio de Defensa. No alcanza el dinero y se prefiere apostar por opciones europeas.

El país ibérico había presupuestado en 2023 hasta 6.250 millones para su adquisición, pese al halo de dudas que rodea desde hace años a este sistema de armas, el proyecto de desarrollo más caro en la historia de la industria militar de EEUU. La inversión extra en defensa de 10.471 millones de euros anunciada por Pedro Sánchez en abril, no deja espacio a una compra que engulliría el gasto militar en un momento en que, además, el plan de rearme de la UE exhorta a favorecer las inversiones en armamentos de fabricación europea.

Por otro lado, en un contexto dominado por la tensión en las actuales relaciones entre la UE y EEUU con motivo de los acuerdos arancelarios, la dependencia de la tecnología que caracteriza a estos cazas fabricados por Lockheed Martin crea recelos. Si lo considerara conveniente, EEUU podría “apagar” los aviones a su antojo, dada la exclusividad del software de su aviónica.

El Ministerio de Defensa inició los primeros contactos hace varios años con el fin de buscar un sustituto a la flota de cazas Harrier AV8B de la Armada que operan en el portaaviones anfibio Juan Carlos I y cuya vida útil terminará en 2030. Al igual que los F-18 del Ejército del Aire, se trata de aparatos con cuatro décadas de explotación.

Pero la idea del Gobierno español de invertir el 85% del incremento extra del gasto militar en 2025 en material fabricado en la UE, desbarata la posibilidad de instaurar un sistema de armas estadounidense como elemento clave de la aviación de combate española. Además, la decisión contrasta con el propósito suscrito por Bruselas de invertir 600.000 millones de euros en EEUU, sobre todo en la adquisición de armamentos, tal y como lo anunció Donald Trump.

¿Responde a las necesidades estratégicas?

España necesita urgentemente renovar su parque aéreo de combate. Sus cazas F-18 desplegados en las bases aéreas de Zaragoza y Gando (Gran Canaria) están operativos desde 1987. Los Harrier AV8B de la aviación naval son aún más antiguos. Se pensó precisamente en los F-35B, de despegue en corto y aterrizaje vertical (STOVL) como sustitutos de estos últimos.

“España necesita aviones de quinta generación porque Marruecos y Argelia ya los tienen (F-35 y Su-57). España tiene los F-18 de cuarta generación, anticuados. Y en aviación embarcada, los Harrier ya no se fabrican. El único avión capaz de efectuar un despegue vertical es el F-35B. Si no se compra, España quedará muchos años sin aviación embarcada o con unos Harrier de muy difícil mantenimiento operativo, casi imposible”, explica a Sputnik el historiador José Manjón, analista del Instituto Español de Geopolítica.

“Dados los riesgos que supone Marruecos para la seguridad española, es necesario tener cazas de quinta generación. Ahora bien, al ser EEUU y Francia aliados de Marruecos, España posiblemente no podría utilizar los F-35 ni los Rafale, lo que evidencia la nula utilidad para España de su presencia en la OTAN, a la que, sin embargo, tiene que sacrificar proporciones cada vez mayores de su presupuesto”, subraya.

España se halla en una posición geoestratégica debilitada ante los desafíos de un flanco sur de la OTAN que Washington prefiere afrontar priorizando otros socios. “Para la OTAN, el sur del estrecho [de Gibraltar] lo cubre Marruecos. Y el norte, los ingleses en Gibraltar. España es un convidado de piedra y, por tanto, no debe ser demasiado fuerte”, lamenta Manjón.

¿Un portaviones sin aviones?

En apenas unos años, España podría atravesar por una situación paradójica en la que su único portaaviones, el Juan Carlos I, carecería de aviones capaces de operar a bordo y se quedaría solo con helicópteros, una vez retirados los Harrier AV8B.

“España no tiene portaviones, sino un buque anfibio de asalto con aviación embarcada que no permite albergar aviones que no sean de despegue vertical”, señala Manjón, que denota los riesgos estratégicos para Madrid de operar tanto el F-35 como un hipotético sustituto francés (el Rafale), en caso de que finalmente cristalice el proyecto de construir un portaviones convencional, aspecto que la compañía Navantia ya está estudiando.

En opinión de Juan Antonio Aguilar, director del Instituto Español de Geopolítica, la construcción de un portaviones sería un “derroche absoluto”. “¿Para qué?”, se plantea, en un diálogo con Sputnik. “Desde el punto de vista estratégico, el enemigo potencial lo tenemos a tiro de piedra: Marruecos. No nos hace falta un despliegue de fuerza o una proyección de fuerza como para necesitar portaviones, salvo que, como ocurre con el Juan Carlos I, esto simplemente signifique poner otra arma más al servicio de la OTAN”.

Los riesgos del F-35

El desarrollo del programa de los F-35 ha sido el proyecto más costoso de la historia del complejo militar industrial de EEUU, cercano a los dos billones de dólares. Los continuos fallos técnicos y modificaciones, en conjunción con la inflación de los últimos años, terminaron por añadir “un 70% de sobrecoste sobre el presupuesto inicial”, recuerda Aguilar.

El coste por unidad del F-35 se disparó tras la previsión inicial de unos 50 millones de dólares en la versión más barata. “Los que interesan a España, el F-35B de despegue vertical, se va a 110 millones, según datos de 2023. Posiblemente, ahora sea más caro”, afirma.

“Se proyectó que el coste por hora de vuelo iba a ser de 25.000 dólares y ha pasado a ser de 36.000. Y a eso hay que unirle el monopolio tecnológico, porque la dependencia sería completa de Lockheed Martin. Si lo que se quiere es eliminar una dependencia tecnológica total de EEUU con un software que es muy exclusivo y que, además, podría ser desconectado a capricho por Washington, tienes que buscar otro tipo de proveedores”, sostiene Aguilar, que destaca que la maniobrabilidad del F-35 no es mucho mejor que la del F-16.

Los posibles sustitutos

En espera hasta 2040 de que finalice el desarrollo del nuevo avión de combate europeo (FCAS), España

apostará por el caza europeo Eurofighter Typhoon y, tal vez, por el francés Dassault Rafale. Los suecos Saab JAS 39 Gripen no se contemplan.

“Se habla de los Rafale, serían una opción más barata, pero son de aviones de cuarta generación y han fracasado en la India en combate frente a los J-10 chinos de Pakistán”, recuerda Manjón.

“El coste de hora de vuelo y mantenimiento de los Rafale es de 16.500 euros, por 18.000 del Eurofighter, 12.000 del ruso Su-57 o los 25.000 del J-20 chino”, apunta Aguilar, que lamenta que el excluyente marco euroatlántico imposibilite habilitar opciones externas. El problema subyacente es la desatención de las necesidades reales de España. “Se debería hacer un estudio adecuado a las necesidades estratégicas de España. No a las de la OTAN, a las de España”.

“No hay dinero para un programa tan caro, que no garantiza ningún tipo de soberanía tecnológica y que no apoya a la industria europea. Así que creo que es muy positivo y ha sido una muy buena decisión que no se implemente este proyecto. Desde el punto de vista económico, ha sido una estafa; desde el punto de vista operativo, no hay garantía de nada; y desde el punto de vista geoestratégico, es una dependencia absoluta de una empresa norteamericana”, concluye Aguilar.

El Maipo/Sputnik