

06/2021

10 de febrero de 2021

Felipe Sánchez Tapia

**La industria turca de defensa.
Activo estratégico de primer
orden**

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

La industria turca de defensa. Activo estratégico de primer orden

Resumen:

Como ha quedado patente con ocasión del reciente conflicto en Nagorno-Karabaj, la industria turca de defensa ha demostrado su valor como activo estratégico que proporciona a Turquía una autonomía que le permite, por un lado, reducir su dependencia del exterior y, por otro, influir en su entorno para reforzar su cada vez más asertiva política exterior. Aunque en particular han sido los drones los sistemas de armas que han sobresalido durante este conflicto, la industria de defensa ha evolucionado durante las últimas décadas para cubrir hoy en día la mayor parte de las necesidades de la defensa nacional. A pesar del espectacular desarrollo, esta industria continúa siendo dependiente tecnológicamente del exterior en ciertas capacidades críticas. La manera en que Turquía trate de solventar estas carencias se dejará notar en su inestable equilibrio estratégico entre Rusia, por un lado, y EE. UU. y países occidentales, por otro.

Palabras clave:

Turquía, industria de defensa, drones, estrategia.

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

The Turkish defence industry. First-class strategic asset.

Abstract:

As the recent Nagorno-Karabakh conflict has shown, the Turkish defence industry has proved its value as a strategic asset that provides Turkey with an autonomy that allows it, on the one hand, to reduce its dependence on the outside world and, on the other, to influence its environment in order to strengthen its increasingly assertive foreign policy. Although drones in particular have been the weapon systems that have excelled during this conflict, the defence industry has evolved over the past decades to cover most of today's national defence needs. Despite spectacular development, the industry remains technologically dependent on foreign technology in certain critical capacities. How Turkey deals with these shortcomings will have an impact on its unstable strategic balance between Russia on the one hand, and the US and Western countries on the other.

Keywords:

Turkey, defence industry, drones, strategy.

Cómo citar este documento:

SÁNCHEZ TAPIA, Felipe. *La industria turca de defensa. Activo estratégico de primer orden.* Documento de Análisis IEEE 06/2021.
http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA06_2021_FELSAN_IndustriaTurca.pdf y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

Introducción

Transcurridos algo más de dos meses desde que se alcanzara el acuerdo de alto el fuego que concluyó las hostilidades entre Armenia y Azerbaiyán en Nagorno-Karabaj, muchos son los analistas que han focalizado su atención en el decisivo papel que el empleo de medios aéreos no tripulados (UAV, por sus siglas en inglés) por las Fuerzas Armadas azeríes ha tenido en el desarrollo del conflicto. Uno de estos análisis, que ha tenido cierta repercusión entre expertos, concluye que «Europa debería considerar cuidadosamente las lecciones militares de este conflicto y no descartarlo como una guerra menor entre países pobres...La mayoría de los ejércitos de la Unión Europea, especialmente los de los Estados miembros pequeños y medianos, rendirían de forma igualmente miserable que el Ejército armenio en una guerra cinética moderna. Eso debería hacerles pensar; y preocuparse»¹.

Es cierto que los UAV llevan empleándose desde hace décadas en los campos de batalla por todo el mundo en misiones de inteligencia, reconocimiento, vigilancia y adquisición de objetivos (ISTAR, por sus siglas en inglés). Pero más recientemente, ciertas compañías han comenzado el desarrollo de aeronaves no tripuladas con capacidad de ataque, o drones armados, conocidos genéricamente comoUCAV², elevando estos sistemas a una nueva categoría.

El efecto combinado de UAV yUCAV en el conflicto ha resultado tan poderosamente llamativo que, en ciertos círculos, se ha anticipado que asistimos a uno de esos momentos en la historia en que la irrupción en el campo de batalla de un nuevo material altera sustancialmente el arte de la guerra, como anteriormente ocurrió con los carros de combate, la aviación militar o la puesta en acción de la caballería montada allá por el siglo IX antes de Cristo. Quizás sea prematuro y tal vez exagerado extraer conclusiones en ese sentido. Consideremos que un análisis cuantitativo y cualitativo de las

¹ GRESSEL, Gustav, "Military lessons from Nagorno-Karabakh: Reason for Europe to worry", *European Council on Foreign Relations*, 24 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://ecfr.eu/article/military-lessons-from-nagorno-karabakh-reason-for-europe-to-worry/>. (accedido en diciembre de 2020).

² Unmanned Combat Aerial Vehicle.

capacidades militares de uno y otro contendiente apuntan a una manifiesta superioridad militar de Azerbaiyán, lo que hace difícil imaginar, aún sin el concurso de los drones, un resultado distinto al que hemos presenciado³. Pero, qué duda cabe que los UAV y UACV son una de esas capacidades críticas que, por sus efectos físicos y psicológicos, han tenido un peso considerable en el resultado del enfrentamiento. Y el papel de Turquía en esta área ha sido decisivo.

Valorar esta cuestión es, precisamente, el objetivo de este trabajo. En él, tras analizar la contribución de los UAV/UACV al conflicto de Nagorno-Karabaj, nos adentraremos en el desarrollo autóctono de estas capacidades por Turquía y en el valor estratégico que tiene su industria de defensa como recurso de poder nacional.

Nagorno-Karabaj

Tratar de cuantificar el efecto real que los drones han tenido en la campaña y determinar el número de objetivos armenios destruidos por intervención directa de estos sistemas es, en el momento actual, tarea poco menos que imposible. Los datos oficiales proporcionados por unos y otros escasean y, cuando existen, parecen estar notablemente exagerados. Algunas fuentes se aventuran a proporcionar cifras y aseguran que tan solo mediante el empleo del UCAV turco Bayraktar TB2, Azerbaiyán habría destruido un total de 660 objetivos militares armenios (138 carros de combate, 49 vehículos acorazados, 31 sistemas de defensa aérea, 16 radares, 257 piezas de artillería, 10 centros de comunicaciones y 386 vehículos diversos) con un valor económico de casi 2.000 millones de dólares⁴. Sea como fuere, es indudable que el uso de drones ha sido decisivo y, también en este campo, la superioridad de Azerbaiyán es significativa (tabla 1).

³ Los inventarios disponibles en fuentes especializadas como el Balance Militar 2020, del International Institute for Strategic Studies (IISS, www.iiss.org), o la web Global Fire Power (www.globalfirepower.com/) muestran una sustancial superioridad militar de Azerbaiyán.

⁴ "Bayraktar TB2 Armed UAVs have caused great losses to the Armenian Armed Forces", *The Cyber Shafarat – Treadstone 71*, 11 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://cybershafarat.com/2020/11/08/bayraktar-tb2-armed-uavs-have-caused-great-losses-to-the-armenian-armed-forces/> (accedido en diciembre de 2020).

ARMENIA				AZERBAIYÁN		
CLASE (OTAN)	TIPO	ORIGEN	CANTIDAD	TIPO	ORIGEN	CANTIDAD
I (< 150 Kg)	Baze	Armenia	No Disponible	SkyStriker (1)	Israel	100
	Ptero-5E	Rusia	No Disponible	Orbiter-1K (1)	Israel	80
	Krunk	Armenia	15	Orbiter-3 (1)	Israel	10
	Orlan 10 (2)	Rusia	No Disponible	Harop (1)	Israel	50
II (150-600 Kg)				Bayraktar TB2 (3)	Turquía	No Disponible
				Aerostar	Israel	14
				Hermes 450	Israel	10
III (> 600 Kg)				Heron TP	Israel	2
				Hermes 900	Israel	2

(1) Dron suicida (*Loitering munition*).

(2) No hay registros de haber sido adquiridos por Armenia, pero hay informes sobre su uso durante el conflicto.

(3) No se ha confirmado su adquisición por Azerbaiyán, pero su empleo en el conflicto está confirmado.

Tabla 1. Inventarios comparativos de UAV correspondientes al año 2019. Fuente. The Drone Databook⁵; CSIS⁶, Balance Militar 2020.

En particular, son dos los modelos de UCAV que han generado titulares en la prensa internacional: el dron suicida (*loitering ammunition*) Harop, desarrollado por la industria israelí para llevar a cabo ataques de supresión de defensas antiaéreas enemigas (SEAD, por sus siglas en inglés) y el turco Bayraktar TB2, dron táctico operativo en las Fuerzas Armadas turcas desde 2014 y que cuenta con versiones tanto ISTAR como armada⁷. Del

⁵ The Drone Databook, *Center for Study of the Drone at Bard College*, 2019, p. XII. Disponible en <https://dronecenter.bard.edu/files/2019/10/CSD-Drone-Databook-Web.pdf> (accedido en diciembre de 2020).

⁶ "The Air and Missile War in Nagorno-Karabakh: Lessons for the Future of Strike and Defense", CSIS, 8 de diciembre de 2020. Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/air-and-missile-war-nagorno-karabakh-lessons-future-strike-and-defense> (accedido en enero de 2021).

⁷ BAYKAR, información sobre BAYRAKTAR TB2. Disponible en https://www.baykarsavunma.com/upload/ingilizce/Baykar_catalog_eng.pdf (accedido en enero de 2021).

primero de ellos, se estima que Azerbaiyán disponía de unas 50 unidades antes de iniciarse las hostilidades y sobre la efectividad de su empleo en el conflicto se ha informado ampliamente tanto desde fuentes gubernamentales como por medio de la prensa⁸.

Algo más difuso parece el segundo de ellos, pues no se dispone de información oficial sobre su posesión por las Fuerzas Armadas azeríes. Es sabido que, durante el pasado año, se llevaron a cabo negociaciones para la adquisición por Azerbaiyán de un número indeterminado de ellos, pero se ignora su resultado⁹. De lo que nadie duda, sin embargo, es de su empleo en el conflicto. Además, se han publicado fotografías de este aparato en la parada de la victoria en Baku el pasado 10 de diciembre con los colores de Azerbaiyán, lo que acreditaría su propiedad (figura 1).



Figura 1. Bayraktar TB2 durante el desfile de la victoria en Baku, 10 de diciembre de 2020.
Fotografía publicada por *Daily Sabah*, créditos de la oficina de prensa de la presidencia de la República de Turquía.

⁸ "Azerbaijan's Harop destroying the Armenian soldiers' underground shelter – NO COMMENT – VIDEO", *Azerbaijan24*, 29 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://www.azerbaijan24.com/en/azerbaijan-s-harop-destroying-the-armenian-soldiers-underground-shelter-no-comment-video/> (accedido en diciembre de 2020).

⁹ "Azerbaijan to buy armed drones from Turkey", *Defence News*. Disponible en: <https://www.defensenews.com/unmanned/2020/06/25/azerbaijan-to-buy-armed-drones-from-turkey/> (accedido en diciembre de 2020).

Mucho se ha especulado sobre si losUCAV que intervinieron en las operaciones eran propiamente azeríes o turcos y por quién fueron operados. Es cierto que Azerbaiyán ya había adquirido cierta experiencia en el empleo táctico de estos medios con anterioridad al conflicto, siendo uno de los 10 países en el mundo de los que se tiene constancia que han llevado a cabo ataques con drones armados¹⁰. Pero los plazos entre la supuesta adquisición en junio o julio de 2020, como se recoge en medios diversos, y el inicio del conflicto son demasiado cortos como para que el sistema haya podido ser entregado, puesto en servicio y el personal militar azerí instruido para su empleo efectivo. Y ello ha llevado a ciertos analistas a concluir que, posiblemente, estos sistemas de armas hayan sido operados por el propio Ejército turco¹¹.

El tiempo acabará confirmando o refutando esta hipótesis, pero lo relevante aquí es que una nación como Turquía ha conseguido, en gran parte mediante la utilización estos medios, influir de manera decisiva en la evolución del conflicto. Un notable éxito que la consolida como verdadera potencia tanto en la fabricación como en el empleo de estos sistemas de armas. Cómo ha sido posible esta evolución es la cuestión que tratamos a continuación.

Turquía, una potencia en drones

La progresión de Turquía en el campo de los drones se ha apoyado en dos pilares fundamentales: el desarrollo de sistemas con tecnología propia, en la medida en que esto ha sido posible, y en la experiencia adquirida en su empleo táctico en las distintas zonas de conflicto en las que las Fuerzas Armadas turcas se han visto envueltas en estos últimos años.

Desarrollo tecnológico

La entrada de Turquía en el universo de los drones se produce a mediados de la década de los 90 mediante la adquisición de los sistemas de reconocimiento táctico GNAT 750

¹⁰ The Drone Databook, *Op. Cit*, p. XIII.

¹¹ MIROVALEV, Mansur, "Azerbaijan Celebrates a Victory Made Possible by Turkey", *WhoWhatWhy.org*, 11 de enero de 2021. Disponible en: <https://whowhatwhy.org/2021/01/11/azerbaijan-celebrates-a-victory-made-possible-by-turkey/> (accedido en enero de 2021).

y I GNSAT, de la firma norteamericana General Atomics, empleados por el Ejército de tierra entre 1995 y 2005¹².

Las necesidades operativas de las Fuerzas Armadas turcas en su particular lucha contra el PKK acabaron por mostrar las limitaciones de estos «rudimentarios» sistemas, por lo que, a mediados de la década de los 2000, Ankara recurrió a la industria israelí, con amplia y solvente experiencia en el uso de estas tecnologías. La entonces Subsecretaría de Industrias de Defensa (SSM, por sus siglas en turco) firmó contratos para la adquisición de 10 drones Heron, fabricados por el consorcio UAV Partnership (IUP), una *joint venture* a partes iguales entre Israel Aircraft Industries (IAI) y Elbit Systems¹³. Contratos posteriores formalizados entre 2007 y 2010 añadieron otros sistemas israelíes a los inventarios de las Fuerzas Armadas turcas¹⁴.

Pero la lógica geopolítica acabó imponiéndose. Las dificultades que jalonaron la ejecución de estos contratos¹⁵ y, sobre todo, el deterioro de las relaciones diplomáticas entre ambos países a causa del incidente de la flotilla de Gaza en mayo de 2010¹⁶ imposibilitaron la cooperación en esta materia.

El mercado norteamericano, en parte debido a estas mismas cuestiones, tampoco resultó viable y las negociaciones para la adquisición del sistema PREDATOR (General Atomics) no llegaron a buen término¹⁷. Ni EE. UU. ni Israel estaban dispuestos a compartir tecnología, por lo que el Gobierno turco, considerando inadecuado el clásico sistema de adquisición de productos existentes en el mercado (*off the shelf*), decidió proceder por su cuenta.

¹² DÜZ, Sibel, “The Ascent of Turkey as a Drone Power”, *SETA – Analysis*, julio de 2020.

¹³ “Israel Aircraft Industries (IAI) to Supply Jointly With Elbit Systems UAV Systems to The Turkish MOD; Contract Valued at \$150 million”, *BUSINESS WIRE*, 1 de septiembre de 2005. Disponible en: <https://www.businesswire.com/news/home/20050901005383/en/Israel-Aircraft-Industries-IAI-to-Supply-Jointly-With-Elbit-Systems-UAV-Systems-to-The-Turkish-MOD-Contract-Valued-at-150-million> (accedido en enero de 2021).

¹⁴ Un Searcher (Israeli Aircraft Industries) y 3 Aerostar (Aeronautics Defense Systems Ltd.), ya fuera de servicio. Además, se incorporó a sus inventarios en régimen de alquiler un UAV Dominator (Israeli Aeronautics Defense Systems Ltd.).

¹⁵ “Turkey’s Military Procurement Dilemma with Israel”, *EURASIA DAILY MONITOR*, 22 de mayo de 2009. Disponible en: <https://jamestown.org/program/turkeys-military-procurement-dilemma-with-israel/> (accedido en diciembre de 2020).

¹⁶ El 31 de mayo de 2010 fuerzas israelíes abordaron buques de una flotilla fletada desde Turquía para suministrar ayuda humanitaria a la franja de Gaza, sometida al bloqueo israelí. En el asalto murieron 9 activistas de nacionalidad turca.

¹⁷ “Turkey Seeks to Purchase Armed Predator Drones From US”, *Al Monitor*, 19 de mayo de 2012. Disponible en: <https://www.al-monitor.com/pulse/security/01/05/turkey-wants-armed-predators.html> (accedido en enero de 2021).

Afortunadamente, la industria turca ya había comenzado a trabajar en estos sistemas. Desde 2004 la compañía estatal Turkish Aerospace Industries (TAI) trabajaba en el desarrollo de un UAV de media altitud y gran autonomía (MALE, por sus siglas en inglés), el ANKA, cuyos comienzos resultaron, no obstante, un tanto accidentados¹⁸.

El sector privado tampoco se había quedado atrás y la compañía Bayrak Makina¹⁹, dedicada a la fabricación de componentes para automóviles y que a principios de los 2000 había comenzado a mostrar interés en la fabricación de UAV, ganó en 2006 un primer concurso para la fabricación de 19 drones del modelo Bayraktar Mini para las Fuerzas Armadas turcas²⁰.

Estos desarrollos previos, aunque modestos, situaron a la industria turca en condiciones de aprovechar óptimamente el impulso que se imprimió desde el Gobierno y, hoy en día, según el catálogo de la Presidencia de Industrias de Defensa (SSB, por sus siglas en turco)²¹, Turquía fabrica un total de 24 plataformas aéreas no tripuladas de distintas capacidades²².

Entre las del sector público destacan las plataformas multipropósito (UAV yUCAV) fabricados por TAI, el ANKA (carga útil de 250 kg, autonomía de 24 horas, altitud máxima 30 000 pies)²³ en diferentes versiones, que incluye una con control por satélite (ANKA-S) que incrementa su alcance a 1 000 km, y el AKSUNGUR (carga útil 750 kg, autonomía de 12 horas, altitud máxima 40 000 pies)²⁴. Ambas pueden portar munición inteligente fabricada por ROKETSAN, compañía también de propiedad estatal. El AKSUNGUR, en las fases finales de su desarrollo, será entregado a las Fuerzas Armadas turcas a lo largo de 2021.

¹⁸ El primer prototipo se estrelló durante su primer vuelo en diciembre de 2010.

¹⁹ El hijo del propietario y verdadero impulsor del desarrollo de UAV de esta compañía es Selçuk Bayraktar, casado desde mayo de 2016 con Sümeyye Erdoğan, la hija menor del presidente Erdoğan.

²⁰ FAROOQ, Umar, "The Second Drone Age", *The Intercept*, 14 de mayo de 2019. Disponible en: <https://theintercept.com/2019/05/14/turkey-second-drone-age/> (accedido en enero de 2021).

²¹ La Subsecretaría de Industrias de Defensa (SSM), originalmente en la orgánica del Ministerio de Defensa, fue transferida en diciembre de 2017 a la Presidencia de la República, cambiando su denominación a Presidencia de Industrias de Defensa (SSB).

²² TURKISH DEFENCE INDUSTRY CATALOGUE, pp. 141 – 151. Disponible en: <https://www.ssb.gov.tr/urunkatalog/en/142/> (accedido en enero de 2021).

²³ TAI, ANKA, disponible en: <https://www.tusas.com/en/product/anka-multi-role-isr-system> (accedido en enero de 2021).

²⁴ TAI, AKSUNGUR, disponible en: <https://www.tusas.com/en/product/aksungur-unmanned-aerial-vehicle> (accedido en enero de 2021).



Figura 2. UCAV AKSUNGUR (TAI) en exposición en la feria de armamento IDEF 2019 (Estambul), fotografía de Paolo Valpolini, European Defence Review.

Por el sector privado destaca la ya mencionada Bayrak Makina, fabricante del BAYRAKTAR TB2 (carga útil 150 kg, autonomía de 27 horas, altitud máxima 24 000 pies)²⁵ y que está ultimando²⁶ el desarrollo del AKINCI (carga útil 1 350 kg, autonomía de 24 horas y altitud máxima de 40 000 pies)²⁷. Al igual que los modelos de TAI, estas plataformas son armadas con misiles fabricados por la estatal ROKETSAN.

Continuando en el sector privado, cabe mencionar a la compañía VESTEL, que fabrica el KARAYEV, un UAV algo modesto (carga útil 70 kg, autonomía de 20 horas y altitud máxima de 22 500 pies)²⁸.

²⁵ BAYKAR SAVUNMA, BAYRAKTAR TB2. Disponible en: <https://baykardefence.com/uav-15.html> (accedido en enero de 2021).

²⁶ "Turkish Akinci Combat Drone's 2nd Prototype Completes Maiden Flight", *DefenseWorld.NET*, 17 de Agosto de 2020. Disponible en: https://www.defenseworld.net/news/27651/Turkish_Akinci_Combat_Drone_s_2nd_Prototype_Completes_Maiden_Flight (accedido en enero de 2021).

²⁷ BAYKAR SAVUNMA, AKINCI. Disponible en: <https://baykardefence.com/uav-14.html> (accedido en enero de 2021).

²⁸ VESTEL SAVUNMA, KARAYEV. Disponible en: https://vestelsavunma.com/uploads/docs/1608022372_karayeltacticaluaveng-tr.pdf (accedido en enero de 2021).



Figura 3. UCAV AKINCI (Bayrak Makina). Fotografía de Agencia ANADOLU.

Empleo táctico

Como ya se ha mencionado, el segundo pilar sobre el que se asienta la prominente posición que ha adquirido Turquía en materia de drones es la experiencia acumulada tras años de empleo táctico de estos materiales en los conflictos en los que se ha visto envuelta. Aunque fueron empeñados en operaciones anteriores, ha sido recientemente, en las operaciones en Idlib a primeros de 2020 (operación «Escudo de Primavera»), cuando por primera vez Turquía ha hecho un uso masivo de estos medios frente a un adversario exterior, en este caso respaldado, además, por una potencia militar de primer orden, como es Rusia. En esta campaña fueron probados de manera intensiva sistemas autóctonos, como los mencionados ANKA-S y Bayraktar TB2, con resultados dignos de mención. Con el concurso de estos drones, en tan solo una noche las fuerzas turcas destruyeron cerca de 200 objetivos militares sirios, incluyendo 5 helicópteros, 23 carros de combate, 23 piezas de artillería y al menos 8 lanzadores del sistema antiaéreo de

fabricación rusa Pantsir-1S, causando 309 bajas entre las filas enemigas²⁹. Un rendimiento destacable que ha sido posible gracias a un dominio del espectro electromagnético del campo de batalla obtenido mediante el empleo de sistemas de guerra electrónica (EW, por sus siglas en inglés) operados desde territorio turco, en concreto, desde los centros de operaciones del Cuartel General del 2º Ejército, en Malatya, provincia de Anatolia central, y del Estado Mayor de la Defensa, en Ankara.

También se han empleado estos sistemas en Libia, aunque a menor escala. Y es preciso resaltar que, en cualquier caso, no con peores resultados. Un despliegue ciertamente limitado de estos medios, sin implicación de fuerzas terrestres, ha sido suficiente no solo para contener la ofensiva de Haftar sobre Trípoli, sino para permitir al Gobierno de Unidad Nacional (GNA, por sus siglas en inglés) la recuperación de considerables extensiones de territorio libio y alterar sustancialmente el equilibrio de poder en el país.

Nada de esto hubiera sido posible en un contexto diferente al que, desde hace décadas, ha fomentado el desarrollo de la industria turca de defensa, en general, aspecto que abordamos a continuación.

Desarrollo de la industria turca de defensa

Por razones de orden geopolítico, el desarrollo de una industria de defensa autóctona es, desde los años 70 del pasado siglo, un objetivo estratégico prioritario de todos los Gobiernos que, con independencia de su inclinación ideológica, se han sucedido en el ejercicio del poder. Y es que el embargo de armas impuesto por el Congreso norteamericano en 1974 en represalia por la intervención militar de Turquía en la crisis de Chipre³⁰ evidenció la conveniencia de disponer de una industria de defensa capaz de garantizar la autonomía estratégica del país. En aquellos momentos se sentaron los cimientos de la industria actual, estableciéndose las denominadas Fundaciones de Fuerzas Terrestres, Fuerzas Aéreas y Fuerzas Navales como organismos capaces de obtener financiación para el desarrollo de una industria de defensa, tanto pública como

²⁹ NIKOLOV, Boyko, Declaraciones del ministro de Defensa, Hulusi Akar, citadas en “Turkey has destroyed missile systems, dozens of tanks and five helicopters in Idlib”, *BULGARIANMILITARY.COM*, 28 de febrero de 2020. Disponible en: <https://bulgarianmilitary.com/2020/02/28/turkey-has-destroyed-missile-systems-dozens-of-tanks-and-five-helicopters-in-idlib/> (accedido en enero de 2021).

³⁰ BRUMAGE, Jody, “The Turkish Arms Embargo, Part I”, *Byrd Center*, 2015. Disponible en: <https://www.byrdcenter.org/byrd-center-blog/the-turkish-arms-embargo-part-i> (consultado en enero de 2021).

privada, al margen de los presupuestos anuales de la Fuerzas Armadas. Posteriormente unificadas en una única Fundación para las Fuerzas Armadas³¹, es a través de esta organización que el Estado gestiona las grandes compañías estatales que hoy en día constituyen la columna vertebral de esta industria: ASELSAN³², TAI o TUSAŞ³³, ROKETSAN³⁴, HAVELSAN³⁵, ISBIR³⁶ y ASPILSAN³⁷. A estas empresas de propiedad estatal debe añadirse una larga lista de compañías privadas (BMC Otomotiv, STM, FNSS, etc.)³⁸.

De acuerdo con esta filosofía, el desarrollo de la industria nacional de defensa en los últimos años ha sido espectacular y, en 2020, siete empresas turcas (ASELSAN, TAI, BMC Otomotiv, ROKETSAN, STM, FNSS y HAVELSAN) han conseguido situarse en el ranking de *Defense News* entre las 100 mayores del mundo, dato llamativo si se compara con países como Reino Unido (10 compañías), Francia (4 compañías), Alemania (3 compañías) o España (1 compañía)³⁹.

En estas condiciones, el 70 % de las necesidades de las Fuerzas Armadas turcas en 2019 en materia de armamento fueron cubiertas mediante producción local, porcentaje que pretende incrementarse, según la estrategia industrial para el periodo 2019-2023, hasta el 75 % en 2023⁴⁰.

³¹ Ley 3388, de 17 de junio de 1987.

³² Electrónica, sistemas de comunicación, electroóptica, sistemas de armas integrados, etc. - ASELSAN web: <https://www.aselsan.com.tr/en> (accedido en enero de 2021).

³³ Aviación, satélites, aeroespacial - TAI/TUSAŞ web: <https://www.tusas.com/en/> (accedido en enero de 2021).

³⁴ Cohetes y Misiles - ROKETSAN web: <https://www.roketsan.com.tr/en/> (accedido en enero de 2021).

³⁵ Sistemas de mando y control, simulación, sistema de seguridad y ciberseguridad, sistemas de información y comunicación, etc. - HAVELSAN web: <https://www.havelsan.com.tr/en> (accedido en enero de 2021)

³⁶ Sistemas de generación de energía - ISBIR web: <http://www.isbirelektrik.com.tr/en/> (accedido en enero de 2021).

³⁷ Baterías para vehículos y todos los medios de todas las Fuerzas Armadas - ASPILSAN web: <https://www.aspilsan.com/default.asp?dil=ENG> (accedido en enero de 2021).

³⁸ En el catálogo de la Presidencia de Industrias de Defensa (SSB) puede encontrarse una relación detallada de compañías dedicadas a la defensa y su área de producción: TURKISH DEFENCE INDUSTRY CATALOGUE. Disponible en: <https://www.ssb.gov.tr/urunkatalog/en/12/> (accedido en enero de 2021).

³⁹ "Top 100 for 2020", *DefenseNews*. Disponible en: <https://people.defensenews.com/top-100/> (accedido en diciembre de 2020).

⁴⁰ 11th Development Plan 2019-2023, aprobado por la Asamblea Nacional el 18 de julio de 2019, disponible en https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/06/Eleventh_Development_Plan-2019-2023.pdf (accedido en enero de 2021).

Los principales proyectos en curso o recientemente completados pueden resumirse en la siguiente tabla (no exhaustiva)⁴¹:

MEDIOS TERRESTRES	PLATAFORMAS NAVALES
<ul style="list-style-type: none"> • Carro de Combate ALTAY • Vehículos acorazados de ruedas y cadenas (TULPAR, Serie ACV, KAPLAN, ARMA 8x8, ARMA 67x6, PARS 8x8, PARS 6x6) • Camiones pesados 8x8 • Maquinas de Ingenieros • Fusil de asalto MPT-76 • Armamento y Material diverso 	<ul style="list-style-type: none"> • Patrullero rápido clase TUZLA • Corbeta+ (MILGEM) • LHD (basado en el español Juan Carlos I) • Buque Anfibia rápido (LCT) • Buque Anfibia (LST) • Modernización de fragatas y submarinos
MEDIOS AÉREOS	COHETES Y MISILES
<ul style="list-style-type: none"> • Avión de entrenamiento HURKÜS • Desarrollo del avión de combate de 5ª generación TF-X • Helicóptero de Ataque ATAK • UAVs y UCAVs (ANKA, AKINCI, BAYRAKTAR TB2, AKSUNGUR) • Satélites GÖKTÜRK 1/3/6 	<ul style="list-style-type: none"> • Bomba Antibunker para aviación (2.000 lb) • Lanzacohetes múltiple T-300 MBRL • Cohetes diversos para Artillería • Bombas y misiles guiados por GPS y por LASER para aviación. • Micro munición guiada inteligente para UCAV,s (15 lb)

Tabla 2. Principales proyectos en curso o recientemente completados. Fuente. Presidencia de Industrias de Defensa (SSB).



Figura 4. Vehículo de Combate de Infantería (VCI) TULPAR, de la empresa Otokar, en la parada del Día de la Victoria en agosto de 2015. Fotografía del autor.

⁴¹ Catálogo de SSB, *Op. Cit.*



Figura 5. Vehículos acorazados de ruedas 8x8, de la empresa FNSS, en la parada del Día de la Victoria en agosto de 2015. Fotografía del autor.

No obstante, en muchos casos no se trata de proyectos realizados por Turquía partiendo de cero, sino que parten de modelos iniciales ya existentes en el extranjero. En estos casos, el procedimiento suele ser siempre el mismo: identificada la necesidad se busca en el mercado el producto existente y se establecen acuerdos de cooperación para su producción en Turquía. Empresas turcas resultan siempre contratistas principales del proyecto, que, a su vez, subcontratan a las empresas extranjeras con las que deben cooperar. En caso de existir derechos de propiedad intelectual, la empresa extranjera subcontratada debe transferirlos (en su totalidad o en parte) al contratista, ya sea el contratista principal turco o el propio Estado turco. Buen ejemplo de ello es la cooperación entre el astillero turco SEDEF y la española NAVANTIA para el desarrollo de un LHD⁴², el ANADOLU, siguiendo el modelo del Juan Carlos I (figura 7). La SSB⁴³ adjudicó el contrato a SEDEF, y este, a su vez, subcontrató a NAVANTIA (para la cooperación en el diseño, fundamentalmente)⁴⁴.

⁴² Landing Helicopter Dock.

⁴³ En aquellos momentos la SSB estaba aún integrada en las estructuras del Ministerio de Defensa como Subsecretaría de Estado (SSM).

⁴⁴ "Navantia firma en Turquía el contrato para la construcción de un buque de desembarco anfibio", *Infodefensa.com*, 5 de mayo de 2015. Disponible en: <http://www.infodefensa.com/es/2015/05/07/noticia-navantia-firma-turquia-contrato-construccion-buque-desembarco-anfibio.html> (accedido en enero de 2021).



Figura 6. Construcción del ANADOLU en los astilleros de SEDEF, 9 de enero de 2020. Fotografía TCG Anadolu (L-400).jpg de 2020Istanbul, Wikimedia Commons

A pesar de ello, en ciertos proyectos persisten componentes cuya propiedad permanece en la industria de origen. Tal es el caso del grupo moto-propulsor del Carro de Combate Altay, orgullo de la industria turca. Previsto en el proyecto inicial incorporar el de la alemana MTU, la reserva de derechos y la imposición de limitaciones a futuras exportaciones del material ha obligado a desistir de la cooperación con esta empresa y buscar alternativas. Cuestión nada fácil y, aunque la industria nacional debería ser privilegiada, los tiempos de desarrollo de un componente tan complejo son inasumibles, razón por la que Turquía se ha visto obligada a recurrir a la industria coreana (Hunday Rotem, Doosan y S&T Dynamics), con quien, en cualquier caso, inició hace años el proyecto⁴⁵. En definitiva, el Altay no es sino un desarrollo turco del carro de combate surcoreano K2 «Black Panther» (figura 7).

⁴⁵ "Turkey in talks with South Korea to salvage Altay tank program", *Defense News*, 19 de noviembre de 2020. Disponible en. <https://www.defensenews.com/industry/2020/11/19/turkey-in-talks-with-south-korea-to-salvage-altay-tank-program/> (accedido en enero de 2021).



Figura 7. Carro de Combate ALTAY en la parada del Día de la Victoria en agosto de 2015.
Fotografía del autor.

Consideraciones económicas

Como se puede imaginar, un conglomerado industrial de estas dimensiones mueve enormes cantidades de dinero. Según el presidente de SSB, Ismail Demir, la industria de defensa (pública y privada) ha pasado de desarrollar 66 proyectos por un volumen de 5 000 millones de dólares en 2012 hasta los más de 700 en 2020, por un valor de 60 000 millones de dólares, que se elevarían hasta los 75 000 si se tienen en cuenta todos los proyectos actualmente en fase de licitación, habiendo el Estado invertido en I+D en ese mismo año unos 1 500 millones de dólares⁴⁶.

Además de los propios beneficios empresariales, el Estado inyecta recursos económicos en el sistema mediante las adquisiciones del Ministerio de Defensa⁴⁷ y mediante el Fondo de Apoyo a la Industria de Defensa (SSDF), gestionado por la SSB y financiado al

⁴⁶ DEMIR, Ismail, "Transformation of the Turkish Defense Industry: The Story and Rationale of the Great Rise", *Insight Turkey* 2020, Vol. 22 / No. 3 / pp. 17-40.

⁴⁷ El presupuesto de defensa en Turquía ha ascendido a un total de 18.000 M\$ (precios constantes 2015) para el año 2020, del que un 36,9 % se dedica a adquisiciones. NATO Press release, Defence Expenditure of NATO Countries (2013-2020), 21 de octubre de 2020. Disponible en: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/10/pdf/pr-2020-104-en.pdf (accedido en enero de 2021).

margen del presupuesto ordinario que, en 2016, dispuso de unos 3 000 millones de dólares adicionales⁴⁸.

Gran parte de la actividad de la industria de defensa se orienta a la exportación, alcanzando los 3 000 millones de dólares en 2020⁴⁹. Por diversas razones, los mercados europeo y norteamericano no son receptivos a los productos de origen turco, pero su calidad-precio los hace enormemente atractivos en zonas como Oriente Medio, Asia Central, Sudeste Asiático, África e, incluso, Iberoamérica⁵⁰. Dado el entorno de inestabilidad en el que se sitúa Turquía, sus sistemas son habitualmente testados por sus propias Fuerzas Armadas en situaciones reales de combate, lo que actúa como una efectiva carta de presentación. Esta posición como exportador otorga a Turquía enorme influencia en estos mercados, convirtiéndose la industria en un activo estratégico de gran importancia.

Con algunos países, además de la exportación, Turquía ha establecido acuerdos formales de cooperación industrial, como es el caso de Ucrania y Azerbaiyán. Con el primero de ellos, la cooperación abarca las áreas de UAV/UCAV, sistemas antiaéreos y plataformas navales⁵¹, mientras que, con el segundo, con una industria más modesta, la cooperación se limita a la modernización de ciertos sistemas⁵². El cuadro se completa con la participación de Georgia que, en 2019, suscribió un acuerdo de cooperación tripartito con Turquía y Azerbaiyán⁵³.

⁴⁸ GURCAN, Mettin, "Erdogan takes total control of Turkish defense industry", *Al Monitor*, 8 de enero de 2018. Disponible en: <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2018/01/turkey-erdogan-assumes-turkish-defense-industry.html> (accedido en enero de 2021).

⁴⁹ VARANK, Mustafa, ministro de Industria y Tecnología, declaraciones publicadas en "Turkey's defense industry not far from becoming trendsetter", *Daily Sabah*, 22 de enero de 2021. Disponible en: <https://www.dailysabah.com/business/defense/turkeys-defense-industry-not-far-from-becoming-trendsetter> (accedido en enero de 2021).

⁵⁰ Por ejemplo, en 2016 el Ejército chileno adquirió para sus helicópteros el sistema de alerta y dispensador de chaff/flare de ASELSAN HEWS (Helicopter Electronic Warning System). Defensa.com, disponible en <https://www.defensa.com/chile/helicopteros-ejercito-chile-dispensador-chaff-flare> (accedido en enero de 2021).

⁵¹ KASAPOGLU, Can, Turkey and Ukraine Boost Mutual Defense Ties, *The Jamestown Foundation*, 16 de noviembre de 2020, disponible en <https://jamestown.org/program/turkey-and-ukraine-boost-mutual-defense-ties/> (accedido en enero de 2021).

⁵² "Turkey, Azerbaijan discuss defense industry cooperation", Agencia ANADOLU, 17 de julio de 2020. Disponible en: <https://www.aa.com.tr/en/turkey/turkey-azerbaijan-discuss-defense-industry-cooperation/1913897> (accedido en enero de 2021).

⁵³ "Turkey, Georgia and Azerbaijan to boost cooperation in military, defense", *NordicMonitor*, 17 de junio de 2019. Disponible en: <https://nordicmonitor.com/2019/06/turkey-georgia-and-azerbaijan-to-boost-cooperation-in-military-defense/> (accedido en enero de 2021).

En principio, todos se benefician de estos acuerdos, si bien en algún caso de manera asimétrica. Pero, ante todo, la cooperación industrial permite a estos países consolidar su alineamiento estratégico en áreas de especial sensibilidad en la periferia de Rusia, como son el mar Negro, incluyendo la península de Crimea, y el Cáucaso. Nada de esto resulta indiferente para Rusia, que tras su intervención como mediador en la resolución del conflicto en Nagorno-Karabaj ha conseguido, en gran medida, bloquear la penetración de Turquía en el Cáucaso. Pero el caso de Ucrania es para Rusia algo más preocupante. Turquía deberá desenvolverse con prudencia si quiere limitar la influencia rusa en Ucrania y el mar Negro sin caer en la provocación. La controvertida adquisición del sistema S-400, que tratamos en el siguiente apartado, responde, al menos en parte, a estas consideraciones.

Carencias y consecuencias estratégicas

Sin embargo, ciertas capacidades de gran complejidad tecnológica, esenciales para las Fuerzas Armadas turcas, continúan fuera del alcance de su industria. Por su impacto estratégico, es preciso mencionar dos carencias estrechamente relacionadas entre sí para las que Turquía busca opciones desde hace más de una década: un sistema de defensa antiaérea de medio y largo alcance y un nuevo avión de combate de 5ª generación. Ambas cuestiones se han visto negativamente influidas por unas deterioradas relaciones entre EE. UU. y Turquía y las soluciones que Turquía ha buscado como alternativa están resultando enormemente problemáticas.

Para el primero de ellos, Turquía negoció inicialmente con EE. UU. la adquisición del sistema PATRIOT, aunque la negativa norteamericana a transferir tecnología, como hemos visto condición *sine qua non* de la industria turca, impidió la formalización de un acuerdo. Tras explorar, sin éxito, varias opciones, entre las que cuentan el sistema SAMP/T, de la franco-italiana EUROSAM y el chino CPMIEC, Turquía optó finalmente por el S-400 ruso⁵⁴. Fue una decisión de marcado carácter político en la que el interés por sanar unas relaciones con Rusia, prácticamente rotas tras el derribo de un avión de combate ruso que invadió el espacio aéreo turco en noviembre de 2015, jugó un papel determinante.

⁵⁴ La entrega del sistema (2 baterías) se completó en septiembre de 2019 y debería haber entrado en servicio en mayo de 2020.

Pero la oposición estadounidense a esta adquisición ha sido enorme y, aunque Turquía ha pospuesto *sine die* su entrada en servicio, no ha podido evitar convertirse en el primer país aliado sujeto a sanciones⁵⁵. Las sanciones han sido dirigidas a la SSB y a la persona de su presidente y, aunque sus efectos no tienen por qué dejarse notar a corto plazo⁵⁶, acabarán teniendo impacto considerable en la industria turca a medio o largo plazo, que, en gran parte, aún depende de la industria norteamericana. La llegada a la presidencia de Biden en EE. UU. no presagia una mejora en las relaciones entre ambos países y, aunque desde la SSB se han calificado estas sanciones como una oportunidad para avanzar en la búsqueda de soluciones tecnológicas nacionales, lo más probable es que acaben dificultando la consecución de los objetivos planteados en su plan estratégico 2019-2023 (tabla 3).

Objetivos de la Industria de Defensa 2023

	2018	2023
Facturación (turnover) de la Industria de Aeroespacial y Defensa (Millones de dólares USA)	6.700	26.900
Exportaciones de la Industria de Aeroespacial y Defensa (Millones de dólares USA)	2.000	10.200
Puestos de trabajo en la Industria de Aeroespacial y Defensa	44.700	79.300
Producción nacional para armamento y material de las FA,s	65 %	75 %

Tabla 3. Objetivos fijados para la Industria Aeroespacial y de Defensa en el 11º Plan de Desarrollo 2019 – 2023.

La segunda de las consecuencias del *affaire* S-400 es la expulsión de Turquía del programa conjunto del F-35, avión de combate de 5ª generación de los que Turquía pretendía incorporar 100 aparatos para renovar su Fuerza Aérea. Este es un asunto de gran trascendencia estratégica, pues las tensiones en el área mediterránea no hacen sino aumentar y la incorporación de aparatos de 5ª generación resulta imprescindible

⁵⁵ En aplicación de la Ley estadounidense para contrarrestar a adversarios a través de sanciones, CAATSA Section 231 “Imposition of Sanctions on Turkish Presidency of Defense Industries”, *U.S. Department of State*, 14 de diciembre de 2020, disponible en <https://www.state.gov/caatsa-section-231-imposition-of-sanctions-on-turkish-presidency-of-defense-industries/> (accedido en enero de 2021).

⁵⁶ Se prohíbe a empresas norteamericanas la exportación de material o componentes para nuevos proyectos, no viéndose afectados los proyectos en curso.

para mantener los equilibrios de poder con sus rivales en esta región, en particular, Israel, Egipto y Grecia.

Israel cuenta ya con dos escuadrones (33 unidades) de F-35I, versión israelí conocida como «Adir» (poderoso, en hebreo). Egipto ha añadido recientemente a su inventario 21 aparatos de fabricación francesa Rafale, de 4,5 generación, y ha contratado la adquisición de otros 24 aviones de fabricación rusa Su-35s considerados también de 4,5 generación⁵⁷. Grecia tampoco se queda atrás y, a pesar de su complicada situación económica, ha contratado recientemente con la francesa Dassault la adquisición de 18 aparatos Rafale⁵⁸, mostrando, además, interés en adquirir entre 18 y 24 F-35⁵⁹.

Sin opciones sobre el F-35, Turquía ha impulsado el desarrollo autóctono de un avión de combate igualmente de 5ª generación, el TF-X, cuyo primer prototipo pretendía hacer volar en 2023, centenario de la fundación de la República (figura 8). Es un proyecto muy ambicioso que resulta prácticamente imposible acometer en solitario, por lo que ha buscado la colaboración, no sin dificultades, de la industria aeronáutica británica, deseosa de encontrar socios comerciales para el periodo posbretxit⁶⁰.

Aún así, la industria turca continúa siendo tecnológicamente dependiente del exterior, lo que hace a este programa especialmente vulnerable a las sanciones norteamericanas. De momento, se ha anunciado un retraso en la fecha prevista para sus primeros vuelos a 2030⁶¹ y no se puede descartar que el proyecto acabe naufragando. En este caso, Turquía se verá obligada a buscar alternativas, y la industria rusa aparece, una vez más como una posibilidad real.

⁵⁷ "Su-35 Jet Purchase: Egypt Seeks Equipment Equal to Israel's", *DefenseWorld.Net*, 5 de agosto de 2020. Disponible en: https://www.defenseworld.net/news/27592/Su_35_Jet_Purchase_Egypt_Seeks_Equipment_Equal_to_Israel_s (accedido en enero de 2021).

⁵⁸ "Greece to sign €2.3bn deal for 18 Dassault-made Rafale fighter jets", *Airforce Technology*, 18 de diciembre de 2020. Disponible en: <https://www.airforce-technology.com/news/greece-deal-18-dassault-made-rafale-fighter-jets/> (accedido en enero de 2021).

⁵⁹ "Greece Requests to Buy Squadron of US' F-35 Stealth Jets", *The Greek Reporter*, 16 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://greece.greekreporter.com/2020/11/16/greece-requests-to-buy-squadron-of-us-f-35-stealth-jets/> (accedido en enero de 2021).

⁶⁰ En 2017 Rolls Royce y la turca Kale group firmaron un contrato de colaboración para el desarrollo de los motores y TAI y BAE Systems hicieron lo propio para el desarrollo de las fases iniciales del proyecto. El acuerdo entre Rolls Royce y Kale ha quedado en suspenso desde 2019.

⁶¹ "A Look at Current Status of Turkish MMU/TF-X Program", *Defense Turkey*, Vol. 14, 2020. Disponible en: <https://www.defenceturkey.com/en/content/a-look-at-current-status-of-turkish-mmu-tf-x-program-4129> (accedido en enero de 2021).



Figura 8. Modelo del TF-X presentado en EUROSATORY (Paris) en junio de 2019. Fotografía de Agencia ANADOLU.

Conclusión

La intervención en los conflictos de Libia, Siria y, más recientemente, Nagorno-Karabaj han permitido a Turquía mostrar al mundo unas capacidades militares que atestiguan que el país dispone de una industria de defensa capaz y eficiente al servicio del Estado. Esta industria, que partiendo prácticamente de cero comenzó su andadura hace algo más de 40 años, ha adquirido con el tiempo una capacidad tecnológica y un saber hacer que le permite abordar proyectos que cubren un amplio espectro de las áreas de interés de la seguridad nacional. Hoy en día, prácticamente el 70 % de las necesidades de sus Fuerzas Armadas son satisfechas por su industria nacional, algo al alcance de muy pocos países.

Este espectacular desarrollo no es fruto de la casualidad. Más bien al contrario; es resultado de la minuciosa planificación y el decidido impulso prestado desde las más altas instancias del Estado con la finalidad de reducir la dependencia exterior en materia tan sensible. Desde que en 1974 EE. UU. impusiera un férreo embargo de armas a Turquía en represalia por su intervención en el conflicto de Chipre, la búsqueda de autonomía estratégica sido uno de los escasos consensos políticos compartidos por los

Gobiernos que han ido sucediéndose al frente del país. A ojos de los planificadores turcos, las tensiones geopolíticas de las últimas décadas han puesto de manifiesto la validez de esta política y la imposición de nuevas sanciones del Congreso norteamericano por la adquisición del sistema ruso S-400 no hace sino corroborarlo.

Las ventajas estratégicas de contar con «autarquía» industrial son evidentes, pero, además, una poderosa industria permite a Turquía ejercer considerable influencia en su entorno, lo que consigue de dos maneras: mediante exportaciones directas de sistemas de armas, con el consiguiente beneficio económico para las arcas del país y, sobre todo, mediante la cooperación industrial en refuerzo de asociaciones de carácter estratégico.

En lo que a exportaciones se refiere, la industria turca no tiene una fácil penetración en los mercados occidentales, pero su relación calidad-precio la hace muy competitiva en otros mercados frente a los tradicionales proveedores occidentales. El éxito de sus drones en Nagorno-Karabaj, observado por todo el mundo, es una magnífica carta de presentación para su industria. Son muchos los países pequeños y medianos interesados en sus productos, lo que da a Turquía una considerable capacidad de influencia.

Por otro lado, entre las asociaciones estratégicas la más significativa es la establecida con Ucrania y los países del Cáucaso, reforzada recientemente mediante acuerdos de cooperación industrial beneficiosos para ambas partes y que pretende, entre otras consideraciones, contener la penetración industrial de Rusia en esos países y limitar su influencia.

Pero, a pesar de los espectaculares avances, la industria turca continúa siendo dependiente tecnológicamente del exterior en ciertas capacidades críticas que afectan a importantes proyectos, como son los motores para ciertas plataformas terrestres (carro de combate Altay), su avión de combate de 5ª generación, el TF-X, o el sistema de defensa antiaérea de medio y largo alcance, todos ellos sistemas de armas que pueden marcar la diferencia con sus rivales regionales en términos de poder militar.

La gestión de esta dependencia tecnológica se ve manifiestamente influida por el inestable equilibrio estratégico de Turquía entre Rusia, por un lado, y EE. UU. y otros países occidentales, por otro. La presión impuesta desde uno de los extremos, por ejemplo, en forma de sanciones, tendrá irremediabilmente el efecto de empujar a Turquía en sentido contrario. A este respecto, la llegada de la nueva Administración

Biden es percibida en Turquía como una oportunidad para acercar posturas y el Gobierno turco, con ciertas dosis de optimismo, se ha referido a un hipotético levantamiento de sanciones e, incluso, a una posible readmisión en el programa F-35. Ciertamente, es una posibilidad, pero nada indica que en estos momentos ese sea el escenario más probable.

Si se mantienen las sanciones, Turquía incentivará la búsqueda de soluciones propias, lo que, a largo plazo, puede fortalecer aún más su industria. Pero, al mismo tiempo, Turquía se verá tentada de acercarse aún más hacia una Rusia que le ofrece alternativas.

Son muchas las dificultades a las que se enfrenta la industria turca de defensa. Pero si algo ha demostrado a lo largo de los último 40 años es ambición y perseverancia. Dirigida como un recurso de poder nacional desde las más altas instancias del Estado, esta particular capacidad de Turquía resulta esencial para reforzar su asertiva política exterior y deberá ser tenida en cuenta en cualquier cálculo estratégico que se efectúe en la región.

*Felipe Sánchez Tapia**
Coronel. Analista del IEEE