



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 37 -2026

Santiago, 15 de septiembre 2026

FCAS: ENTRE LA AUTONOMÍA ESTRATÉGICA EUROPEA Y LA FRAGMENTACIÓN INDUSTRIAL

Por Álvaro Aguirre. 10 Min. de lectura

El Sistema Aéreo de Combate del Futuro (FCAS, Future Combat Air System; SCAF en francés) nació como uno de los proyectos de defensa más ambiciosos de Europa. Anunciado inicialmente por Francia y Alemania en 2017 y ampliado con la incorporación de España en 2019, el programa pretendía mucho más que desarrollar un nuevo avión de combate. Su objetivo era construir una nueva arquitectura de guerra aérea basada en la integración de plataformas tripuladas y no tripuladas, inteligencia artificial, comunicaciones seguras, sensores avanzados y una infraestructura digital capaz de conectar diferentes dominios de combate. En este sentido, FCAS representaba también una apuesta política por la autonomía estratégica europea y por la conservación de una base industrial y tecnológica de defensa capaz de competir a escala mundial.



El concepto original se estructuraba como un "sistema de sistemas", cuyo núcleo era el Sistema de Armas de Próxima Generación (Next Generation Weapon System (NGWS)). Dentro de este sistema se encontraba el Avión de Nueva Generación (New Generation Fighter (NGF)), concebido como un caza tripulado de sexta generación, acompañado por Remote Carriers no tripulados y conectado mediante la denominada Nube de Combate (Combat Cloud). La idea fundamental consistía en superar el modelo tradicional en el que el avión de combate constituye el principal elemento de la capacidad militar. En el FCAS, el avión sería solamente uno de los nodos de

una red mucho más amplia, integrada por aeronaves, drones, satélites, sistemas terrestres y navales y otros sensores y efectores.

Esta transformación responde a la evolución del campo de batalla moderno. La superioridad aérea ya no depende exclusivamente de la velocidad, maniobrabilidad o armamento de un caza. La capacidad para detectar una amenaza, procesar enormes cantidades de información, compartirla rápidamente y decidir qué plataforma debe responder puede ser igualmente decisiva. Por ello, tecnologías como la inteligencia artificial, la computación en el borde, la criptografía, la guerra electrónica y las comunicaciones seguras ocupan un lugar central en la concepción del FCAS.

Sin embargo, el programa ha demostrado que alcanzar una auténtica autonomía estratégica europea resulta mucho más difícil que desarrollar tecnologías avanzadas. Durante 2025 y los primeros meses de 2026 aumentaron las diferencias entre Dassault Aviation, responsable industrial francesa del NGF, y Airbus Defence and Space, que representaba a Alemania y España. Las discrepancias se centraron principalmente en el liderazgo industrial, la distribución del trabajo y el control del diseño del futuro caza. Finalmente, en junio de 2026, Francia y Alemania reconocieron que no había sido posible alcanzar un acuerdo que permitiera continuar el desarrollo conjunto del NGF en su configuración original.

La ruptura del NGF constituye un punto de inflexión para el programa. No obstante, sería incorrecto interpretar este acontecimiento como la desaparición completa del FCAS. Lo que se ha interrumpido es el desarrollo conjunto del caza tripulado en la configuración franco-alemana-española original. La idea más amplia del System of Systems continúa siendo relevante, y determinados elementos tecnológicos, como la Combat Cloud, los sistemas no tripulados, los sensores avanzados y las

comunicaciones multidominio, mantienen un importante valor estratégico.

La respuesta industrial a esta situación ha sido especialmente significativa. En junio de 2026, Airbus presentó Team Gen 6, una agrupación destinada a preservar las capacidades europeas necesarias para el desarrollo de futuras tecnologías de combate aéreo de sexta generación. En Alemania participan Airbus Defence and Space, AUTOFLUG, Diehl Defence, HENSOLDT, Liebherr, MBDA Deutschland, MTU Aero Engines y Rohde & Schwarz. España participa mediante Airbus Defence and Space, Indra, Grupo Oesía, GMV, ITP Aero y Sener. Esta iniciativa pretende evitar que la ruptura del NGF provoque una pérdida de conocimientos, especialistas, infraestructuras y capacidades industriales acumuladas durante años.

Team Gen 6 también pone de manifiesto una cuestión esencial: la autonomía estratégica no depende solamente de tener un avión avanzado, sino de disponer de una cadena industrial completa. Un caza de sexta generación requiere motores, sensores, radares, sistemas de guerra electrónica, comunicaciones, software, inteligencia artificial, materiales avanzados, armamento y capacidades de mantenimiento y producción. Si Europa pierde alguna de estas capacidades críticas, su autonomía tecnológica puede verse comprometida, aunque disponga de excelentes plataformas militares.

Otro componente fundamental del futuro combate aéreo será la cooperación entre aeronaves tripuladas y no tripuladas. Los Remote Carriers están concebidos para acompañar a las plataformas tripuladas y realizar funciones que pueden ampliar el alcance de los sensores, mejorar la conciencia situacional, efectuar misiones de guerra electrónica o proporcionar diferentes tipos de apoyo. Esta combinación permite distribuir riesgos y funciones entre diferentes plataformas y puede aumentar la supervivencia de las aeronaves tripuladas frente a sistemas de defensa aérea cada vez más sofisticados.

La Nube de Combate constituye el elemento que permite que estas plataformas funcionen como un conjunto. Su importancia reside en conectar los diferentes sensores y efectores y permitir que la

información llegue al lugar donde pueda producir el mayor efecto operacional. En teoría, una aeronave podría detectar una amenaza, un sistema situado en otro dominio podría aportar información adicional y otra plataforma podría ejecutar la respuesta. El objetivo no sería simplemente disponer de mejores aviones, sino crear una red de combate capaz de tomar decisiones y distribuir funciones de manera mucho más rápida que un adversario.

En este contexto, los actuales Eurofighter y Rafale adquieren una importancia adicional. El plan original contemplaba que el nuevo NGF sustituyera progresivamente a los cazas de generaciones anteriores durante la década de 2040. La interrupción del desarrollo conjunto introduce incertidumbre sobre esa transición y probablemente aumentará la importancia de las modernizaciones de las aeronaves existentes. Nuevos sensores, armas, sistemas de guerra electrónica y capacidades de conectividad permitirán mantener su utilidad operacional mientras Europa define el futuro de sus cazas de sexta generación.



La cuestión de la propulsión demuestra, además, que los problemas de FCAS van mucho más allá del diseño exterior del avión. La cooperación entre MTU Aero Engines y Safran Aircraft Engines estaba destinada a proporcionar el motor del futuro caza. Las diferentes necesidades operativas de Francia, Alemania y España complican la búsqueda de una solución común. Francia debe considerar, entre otros aspectos, los requisitos derivados de las operaciones desde portaaviones, mientras que Alemania y España tienen prioridades diferentes. Estas divergencias

ilustran cómo los intereses militares nacionales pueden dificultar la construcción de un único sistema europeo.

La situación de FCAS debe analizarse también en relación con el Global Combat Air Programme (GCAP), desarrollado por Reino Unido, Italia y Japón. Europa dispone así de dos grandes iniciativas internacionales vinculadas a la futura generación de cazas. La ruptura del NGF aumenta el riesgo de fragmentación, porque Alemania y España buscan conservar sus capacidades mediante Team Gen 6 mientras Francia debe definir su propio camino para sustituir al Rafale. Al mismo tiempo, Reino Unido e Italia continúan avanzando junto con Japón en GCAP.

Esta fragmentación presenta una paradoja. Por una parte, demuestra que Europa posee una importante capacidad industrial y tecnológica para desarrollar sistemas de combate avanzados. Por otra, evidencia la dificultad de coordinar los intereses nacionales. Cada país desea preservar puestos de trabajo, conocimientos tecnológicos, capacidad de decisión y participación industrial. El resultado puede ser una multiplicación de programas que compitan por recursos y produzcan soluciones parcialmente incompatibles.

Por ello, el verdadero problema de FCAS no es exclusivamente tecnológico. Es fundamentalmente político e industrial. Europa posee empresas capaces de fabricar aviones, motores, sensores, misiles, sistemas electrónicos y satélites de primer nivel. El desafío consiste en determinar cómo repartir responsabilidades y propiedad intelectual sin que las diferencias nacionales terminen paralizando los programas comunes.

A pesar de la crisis del NGF, el objetivo de alcanzar una capacidad avanzada de combate colaborativo hacia 2040 continúa teniendo relevancia. La guerra aérea del futuro probablemente estará caracterizada por la interacción entre plataformas tripuladas y no tripuladas, redes digitales, inteligencia artificial, sensores distribuidos y sistemas capaces de operar en diferentes dominios. En ese sentido, muchas de las ideas fundamentales de FCAS siguen siendo válidas

independientemente de que el NGF original llegue o no a materializarse.

Conclusión,

El FCAS atraviesa en 2026 una transformación profunda. El fracaso del desarrollo conjunto del NGF constituye un importante revés para la ambición de crear un caza europeo común de sexta generación, pero no elimina el valor de las tecnologías ni de la arquitectura de combate colaborativo que se desarrollaron bajo el programa. La creación de Team Gen 6 demuestra que Alemania y España pretenden conservar una parte sustancial de esas capacidades, mientras Francia deberá definir su propio camino y Europa continuará enfrentándose al desafío de coordinar sus diferentes iniciativas.

El futuro del FCAS dependerá, por tanto, menos de la capacidad europea para imaginar el avión de combate del futuro que de su capacidad para organizar una cooperación industrial y política eficaz. La autonomía estratégica europea exige disponer de tecnología propia, pero también de acuerdos estables sobre financiación, liderazgo, propiedad intelectual, producción y empleo operacional. Si Europa consigue resolver estas cuestiones, las tecnologías desarrolladas en torno al FCAS podrán convertirse en la base de una nueva generación de combate aéreo colaborativo. Si no lo consigue, existe el riesgo de que la fragmentación industrial debilite precisamente la autonomía estratégica que el programa pretendía garantizar.

El caso FCAS demuestra así una realidad fundamental: la sexta generación de combate no será únicamente una cuestión de aviones, sino de redes, datos, inteligencia artificial, industria y, sobre todo, de voluntad política para actuar como Europa.

AAW Información obtenida de fuentes abiertas

<https://www.defensenews.com/global/europe/2026/06/11/german-spanish-fcas-companies-rally-to-preserve-breakthrough-fighter-tech>

<https://www.janes.com/defence-intelligence-insights/defence-news/air/ila-2026-airbus-launches-team-gen-6-following-ngf-collapse>

<https://www.theguardian.com/world/2026/jun/08/france-and-germany-abandon-joint-project-to-build-european-fighter-jet>
<https://dqap.org/en/research/publications/restructuring-fcas>