



STM y Proyecto Escotillón: la lenta construcción de una autonomía estratégica para la defensa chilena

Rodolfo Neira Gachelin*



Por años, el desarrollo de capacidades militares en Chile se apoyó principalmente en la adquisición de sistemas extranjeros de probada eficacia. Desde fragatas hasta aeronaves de combate, la lógica dominante consistió en comprar tecnología madura, integrarla a las necesidades nacionales y sostenerla mediante capacidades locales de mantenimiento y modernización.

Sin embargo, la firma del contrato entre la Armada de Chile, la Fuerza Aérea de Chile y ENAER para desarrollar el Estudio Básico de Inversión e Ingeniería (EBI) del Proyecto Sistema Turbohélice Multipropósito (STM) parece representar algo diferente. Más que la adquisición de una nueva plataforma aérea, el acuerdo marca el inicio de un proceso que busca reposicionar a la industria nacional como actor relevante en la generación de capacidades estratégicas para la defensa.



La iniciativa apunta al diseño y eventual construcción de una aeronave turbohélice multipropósito destinada a cubrir necesidades comunes de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea. En apariencia, se trata de un proyecto de reemplazo o complemento para plataformas de entrenamiento y misiones de apoyo. Sin embargo, una lectura más profunda revela que el verdadero alcance del STM va mucho más allá del avión que eventualmente pueda



surgir de sus líneas de diseño. Lo que está en juego es la recuperación de una capacidad industrial que Chile ha intentado desarrollar de manera intermitente durante décadas.

Uno de los elementos más relevantes del acuerdo es que nace de una necesidad compartida entre dos ramas de las Fuerzas Armadas. Tradicionalmente, cada institución ha desarrollado sus programas de material bajo criterios propios, con calendarios, presupuestos y requerimientos independientes. Esa lógica permitió responder eficazmente a necesidades operativas específicas, pero dificultó la generación de economías de escala y la consolidación de proyectos industriales nacionales de largo plazo.

El STM rompe parcialmente esa dinámica. Por primera vez en muchos años, Armada y Fuerza Aérea convergen en torno a una misma plataforma aérea, buscando satisfacer requerimientos comunes mediante una solución concebida desde Chile. La relevancia de este hecho no debe subestimarse. Los grandes programas industriales de defensa exitosos en el mundo suelen sustentarse precisamente en la existencia de una masa crítica de usuarios que garantizan volúmenes de producción, financiamiento sostenido y continuidad operacional. Sin una demanda institucional consolidada, ningún proyecto aeronáutico tiene posibilidades reales de sobrevivir.

El espejo naval: lo que enseñó el Proyecto Escotillón

Para comprender el verdadero significado del STM es útil observar lo ocurrido en el ámbito marítimo durante los últimos años. El denominado Proyecto Escotillón se ha transformado en uno de los pilares de la estrategia de desarrollo industrial naval impulsada por la Armada de Chile y ASMAR. A diferencia de programas anteriores basados principalmente en adquisiciones externas, Escotillón busca generar una capacidad permanente de diseño, construcción y evolución de unidades navales desde territorio nacional. Más allá de los buques específicos involucrados, la importancia estratégica del proyecto radica en que pretende consolidar conocimiento, infraestructura, capital humano y cadenas de suministro locales.

La experiencia internacional demuestra que la verdadera riqueza de estos programas no está únicamente en el producto final. Lo más valioso es el ecosistema tecnológico que se desarrolla alrededor de ellos. Corea del Sur, Turquía, Brasil y Australia entendieron hace años que cada proyecto de construcción naval genera capacidades industriales que posteriormente pueden transferirse a otros sectores productivos. La construcción de un buque moderno exige integración de sistemas, electrónica avanzada, materiales especializados, software, simulación, gestión logística y capacidades de ingeniería complejas.



Una vez adquiridas, esas competencias no desaparecen cuando el buque es entregado, sino que pasan a formar parte del patrimonio tecnológico del país.



Ese parece ser precisamente el razonamiento que hoy comienza a trasladarse al ámbito aeronáutico.

Desde una perspectiva histórica, el STM representa probablemente el desafío tecnológico más importante enfrentado por ENAER desde el programa Pillán. La empresa estatal posee una sólida trayectoria en mantenimiento mayor, modernización de aeronaves, fabricación de componentes y participación en cadenas internacionales de suministro aeronáutico. No obstante, diseñar una aeronave completamente nueva constituye un escalón de complejidad significativamente superior.

La historia de la industria aeronáutica mundial está llena de proyectos técnicamente viables que terminaron fracasando por razones económicas, comerciales o institucionales. Por ello, el éxito del STM no dependerá únicamente de la calidad de sus ingenieros ni de las capacidades industriales existentes. Su viabilidad estará determinada por la capacidad de sostener una visión estratégica durante una década o más, independientemente de cambios políticos, presupuestarios o institucionales. La experiencia internacional demuestra que los programas aeronáuticos son maratones, no carreras de velocidad.



La oportunidad de construir soberanía tecnológica

La guerra en Ucrania, las tensiones geopolíticas en Asia-Pacífico y las crecientes restricciones en cadenas globales de suministro han puesto nuevamente sobre la mesa el concepto de autonomía estratégica. Ningún país mediano aspira hoy a fabricar por sí solo todos sus sistemas de defensa. Sin embargo, cada vez más estados buscan asegurar el control nacional sobre aquellas capacidades consideradas críticas para su seguridad.

En ese contexto, el STM aparece alineado con una tendencia global. Chile difícilmente competirá con gigantes aeronáuticos internacionales en segmentos de alta complejidad tecnológica. Pero sí puede aspirar a desarrollar plataformas específicas para sus necesidades operacionales, manteniendo control sobre procesos de integración, soporte logístico, modernización y evolución futura. Ese es precisamente el espacio donde países como Brasil han obtenido resultados significativos.

El desarrollo de una aeronave turbohélice multipropósito podría transformarse en una escuela tecnológica para futuras generaciones de ingenieros, técnicos y especialistas aeronáuticos nacionales. Incluso si la producción final resulta limitada, las capacidades adquiridas durante el proceso podrían generar beneficios tecnológicos de largo plazo.

Sin embargo, el entusiasmo que genera el anuncio tampoco debe ocultar los desafíos. La industria aeronáutica es una de las más exigentes del mundo en términos de certificación, seguridad operacional, integración de sistemas y control de calidad. Además, el mercado global de aeronaves turbohélice presenta una competencia intensa, con fabricantes consolidados y productos ampliamente probados.

Por ello, el STM no debe evaluarse exclusivamente bajo criterios comerciales. Su principal justificación será estratégica e industrial. Si el proyecto logra fortalecer capacidades nacionales de diseño, integración y fabricación avanzada, habrá generado valor incluso antes de que el primer avión entre en servicio. La clave estará en evitar expectativas irreales y comprender que el desarrollo de capacidades tecnológicas es un proceso acumulativo.

Observado en conjunto con el Proyecto Escotillón, el STM parece formar parte de una tendencia más amplia. Por primera vez en décadas, Chile comienza a articular iniciativas que buscan trascender la simple adquisición de material para concentrarse en la generación de capacidades industriales propias. No se trata de abandonar las compras internacionales ni de perseguir una autosuficiencia imposible. Se trata de identificar áreas donde el país puede desarrollar



conocimiento, mantener competencias críticas y generar valor tecnológico interno.

En el ámbito naval, esa apuesta ya se encuentra en marcha. En el sector aeronáutico, recién comienza. Pero la coincidencia temporal de ambos programas sugiere que podría estar emergiendo una visión distinta sobre el papel de la industria de defensa en el desarrollo nacional.

Si esa visión logra consolidarse, el STM será recordado no solo como el proyecto de un nuevo avión, sino como uno de los hitos que marcaron el retorno de la industria estratégica chilena como instrumento de soberanía tecnológica y desarrollo nacional. Porque, en definitiva, el desafío no consiste únicamente en construir aeronaves o buques. El verdadero desafío consiste en construir capacidades.

- ❖ **Rodolfo Neira Gachelin. Periodista bilingüe, Magíster en Comunicación y Diplomado en Seguridad y Defensa de las Academias de Guerra del Ejército y de la Fuerza Aérea de Chile.**