



# CORTES GENERALES

---

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## Sesiones informativas de Comisiones

Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la

## COMISION DE DEFENSA

el martes, día 7 de junio de 1983, con asistencia del señor Ministro de Defensa  
(Serra Serra)



*Se abre la sesión a las doce y veinte minutos de la mañana.*

El señor PRESIDENTE (Galeote Jiménez): Señoras y señores Diputados, buenos días. Vamos a comenzar esta sesión informativa de la Comisión de Defensa referida a un tema puntual, que todos ustedes conocen, como es el del Programa FACA. Empezamos, como siempre, agradeciendo la presencia del señor Ministro de Defensa en la Comisión y de los miembros del Ministerio que le acompañan. Va a haber una intervención previa del señor Ministro y de alguno de sus asesores, y después de esta intervención tendremos un breve descanso de cinco o seis minutos para poder acoplar el resto del funcionamiento de la Comisión para intentar terminar a una hora prudente.

Comenzamos ya. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra Serra): Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados, ya en la comparecencia ante esta Comisión el pasado 24 de febrero tomamos el acuerdo de que el Ministro de Defensa comparecería en sesión monográfica ante la Comisión de Defensa a fin de explicar el desarrollo y decisión final del Programa FACA, del programa del avión de combate español para esta década y las dos siguientes.

De acuerdo, pues, con ello, el pasado 25 de mayo (el mismo día en que el Consejo de Ministros tomaba el acuerdo final sobre este tema) solicité la comparecencia ante la Comisión.

Quisiera explicar a sus señorías —y quizá de esta forma se resuelvan algunas de las cuestiones que se han planteado alrededor de esta comparecencia— que solicité venir a informarles el mismo día en que el Gobierno tomó la decisión y no antes, precisamente por la creencia de que cada institución, en este entramado que es la democracia española, debe aguantar sus responsabilidades. Corresponde al Ejecutivo la decisión en materia de defensa y de armamento militar, pero tiene también la obligación de explicar, con el máximo detalle, los pormenores de esta decisión. Por este motivo he actuado con la siguiente secuencia: una vez que el Gobierno de la nación tomó la decisión, pedir la comparecencia a fin de ponerme a disposición de la Comisión de Defensa; explicar el proceso de todo el programa y resolver las cuestiones que puedan plantearse.

Ante esto, y como breve introducción a la exposición por parte de mi Departamento del Programa FACA, quisiera hacer una breve reflexión sobre la importancia de las Fuerzas Aéreas en el esquema defensivo español.

España no está modernizando sus Ejércitos para la agresión; España está intentando conseguir el volumen y la eficacia necesarios en sus Fuerzas Armadas para defender su soberanía, para tener una capacidad de disuasión que garantice a los españoles un futuro de paz, y la disuasión, señoras y señores Diputados, está indisolublemente ligada en nuestro tiempo a la capacidad de defensa aérea. Por esta razón, el Programa FACA tiene una de las primeras prioridades en todo el trabajo del presupuesto por programas que se está emprendiendo en este momento en el Ministerio de Defensa.

*A continuación, se proyectan transparencias sobre una pantalla, que el señor Ministro comenta con las siguientes palabras:*

No sé si los señores Diputados podían leer bien estas transparencias. En esta primera que aparece en la pantalla se resumen brevemente las misiones que la Ley de Criterios Básicos de Defensa Nacional otorga al Ejército del Aire. «El Ejército del Aire», dice dicha Ley, «es el instrumento militar del poder aéreo y un factor esencial de disuasión, correspondiéndole, en paz y en guerra, el cumplimiento de las misiones asignadas a las Fuerzas Armadas y la realización de las funciones siguientes».

He creído interesante reproducir estas funciones, porque la selección final del avión en el Programa FACA tiene que ver precisamente con las mismas. En primer lugar, le corresponde el ejercicio del control del espacio aéreo, en el de soberanía nacional, y, en segundo lugar, un conjunto de misiones que se definen como organizar, equipar, mantener y adiestrar unidades aéreas para destruir o neutralizar el poder y el potencial bélico enemigo, defender el territorio nacional contra ataques en el espacio aéreo; conseguir y mantener la superioridad aérea en áreas vitales para la defensa nacional y apoyar a las fuerzas de superficie en las operaciones que la guerra exija.

Para cumplir este conjunto de misiones, en un país como el nuestro, cuyos problemas presupuestarios son evidentes (y a lo largo de esta exposición y creo que también en el debate tendremos ocasión de pormenorizar), no se puede seguir el camino de otras potencias, que a cada una de las misiones le asignan un modelo de avión específico. España optó, pues, en el Programa FACA por un avión polivalente que cubriera al máximo estas misiones que nuestra legislación encomienda al Ejército del Aire. Para ejercer las mismas veamos brevemente cuál es la situación del armamento aéreo en este momento.

Tenemos en primer lugar el Phantom F-4. Este avión

termina su ciclo de vida en el año 1983. Estamos, por tanto, teóricamente en el año de su reemplazo. En segundo lugar, tenemos el Mirage III-E, que también termina su ciclo de vida en 1983, puesto que la versión que adquirió España en 1968 es de 1963, y se les calcula veinte años de vida tecnológica. Quiero advertir a los señores Diputados que esto no quiere decir que no nos veamos obligados a prolongar por unos años la vida de algunos sistemas de armas como los que he indicado. En tercer lugar, el F-5, el Northop, es un avión táctico de apoyo a la superficie. La versión es del año 1962, y su ciclo de vida, en teoría, terminó el año pasado.

En concreto, con este tipo de aviones es posible que emprendamos un programa de renovación que alargue su vida operativa en quince años más, al menos para una gran mayoría de los aviones que componen este modelo.

Por último, el sistema de armas más moderno del Ejército del Aire español es el F-1, que es la penúltima versión del Mirage. De este avión tenemos 72 unidades. La fecha de su entrada en España, al revés de los otros casos, coincide con la fecha de esta versión.

Lo tuvimos en España el año que empezó a funcionar este modelo, y calculándole veinticinco años de vida operativa, este avión, el Mirage F-1, debe durarnos hasta el año 2000. Es decir, durante un período prolongado, el Ejército del Aire tendrá a su disposición dos grandes sistemas de armas, el F-18 y el F-1 o Mirage.

Esta era la situación en términos absolutos. En términos relativos, comparándolo con otros países de nuestro entorno, la previsión de aviones de combate en 1990 nos sitúa en una posición parecida a la holandesa y a la belga y, desde luego, inferior a la italiana.

Con relación a algunos países del Norte de África, que se han incluido como referencia, nuestro Ejército del Aire dispondría claramente de un número superior de aviones que Marruecos, inferior que Argelia y también claramente inferior que Libia, aunque el caso libio es un caso aparte que debe tratarse con prudencia, porque no se trata de aviones operativos, sino que están en estos momentos desmontados, que no tienen una infraestructura ni entrenamiento de pilotos para que de verdad esta cifra pueda compararse con la de los demás países, incluido España.

Una última observación. En estos 198 aviones incluiríamos los Mirage, los F-18 y los F-5 de la Northop, de apoyo táctico remozados. Podría ampliarse esta cifra en el caso de que España emprenda la construcción de un avión — hecho totalmente en España — de entrenamiento y de apoyo táctico ligero, que sería construido por Construcciones Aeronáuticas.

La siguiente transparencia, que me parece que es interesante para la consideración de la Comisión de Defensa, es una comparación relativa con otros países de los gastos entre los tres Ejércitos. Esta transparencia la he incluido en mi exposición porque es un hecho obvio que vamos a tratar de ella durante la misma y porque el Programa FACA supone un enorme esfuerzo para la Hacienda española y va a suponer, probablemente, una distorsión de la situación relativa a los tres Ejércitos.

En este momento, el Ejército del Aire gasta, en inversión y mantenimiento, aproximadamente el 20 por ciento del gasto total de defensa. La Armada, el 24,5 por ciento, y el Ejército de Tierra, el 55 por ciento. Esta posición es claramente distinta en los demás países europeos. El siguiente que se nos asemeja es Holanda, cuyos gastos en el Ejército del Aire son un 5 por ciento superiores al español; el siguiente, que sería Francia, ya tiene un 30 por ciento de sus gastos en el Ejército del Aire; el siguiente, que es Alemania, en un 33 por ciento, y así sucesivamente hasta el 46 por ciento de gastos de defensa en el Ejército del Aire, que es propio de Italia.

Dotar al Ejército del Aire de una capacidad de disuasión real, y sobre todo si incluimos un modelo táctico en el futuro, va a suponer una alteración de esta situación y vamos a aproximarnos un poco más al promedio europeo en estructura de gastos de defensa.

En la siguiente transparencia explicamos la evolución de los gastos de Defensa de los tres Ejércitos, que ha variado muy poco en términos relativos. Explico esta evolución.

El Gobierno no ha aportado aún y el Ministerio de Defensa tampoco ha terminado los trabajos para presentar una división de las dotaciones entre los tres Ejércitos, no «a priori», como ha sido hasta ahora, sino en relación a los programas de cada Ejército y, por tanto, una financiación de programa que, una vez decidido, se divida entre los tres Ejércitos, y como derivada resulta el porcentaje de recursos que se destinan a cada Ejército.

Es posible que de un plausible trabajo, a partir de esta situación de 1982, vayan derivando las cifras hacia una hipótesis de trabajo a final del año 1990, a final de la década, y que los tres Ejércitos tuvieran el mismo porcentaje del gasto total; es decir, que aproximadamente se situara en el 33 por ciento del gasto total de Defensa relativo a cada uno de los tres Ejércitos. Sólo así, y ya lo veremos más adelante, tendría cabida el programa FACA dentro de las dotaciones del Ejército del Aire.

Por último, vamos a pasar rápidamente una serie de transparencias que, de alguna manera, resumen los trabajos que han ido guiando el Programa FACA desde su inicio en febrero de 1978.

En febrero de 1978, las directrices fueron las siguientes: en primer lugar, la selección no debía estar influenciada por la posible entrada de España en la OTAN. Debía de ser una decisión que no incidiera en la decisión de integración o no en la OTAN. Un avión que fuera válido en cualquiera de los dos supuestos.

En segundo lugar, y esta fue una decisión de febrero de 1978, el sistema debía ser de procedencia norteamericana, para reemplazar, principalmente, los sistemas Phantom y Northop, el F-5. La razón en aquel momento se justificó por no depender de una sola fuente, puesto que el Mirage, que ya en 1978 estaba comprado y entraban en aquel momento los primeros modelos, era de procedencia francesa. Si el avión hubiese continuado siendo francés, toda la flota aérea española hubiese tenido un solo origen, lo cual comporta un riesgo.

En febrero de 1978 se levantó la restricción de que la lista larga debía ser de aviones norteamericanos. Se evaluó, entonces, aunque fue descalificado, el Mirage 2.000. También poco después, en 1979, se evaluó, por primera vez, el Tornado, que fue rechazado por no adecuarse a las especificaciones de polivalencia del programa.

Por último, a partir de diciembre de 1982, y por instrucciones del Gobierno —luego veremos la transparencia—, se ha evaluado exhaustivamente el Tornado.

Las conclusiones de evaluación del Tornado, las veremos más adelante, fueron conocidas por mi parte, como Ministro de Defensa, el 12 de mayo de este año, porque la evaluación exhaustiva requirió más de cuatro meses de trabajos.

En cuanto a los temas de reducción presupuestaria —los veremos al final— debo decir que en 1981 se estimaba la posibilidad de comprar 144 aviones F-16, F-18A o F-18L, que es un modelo de la Northrop que estaba en prototipo y que por el momento no se fabrica, por lo que fue desechado.

Se produjo luego una reducción presupuestaria —no hubo reducción de precios al Gobierno USA— no para 144 (no era petición de precio unitario, se entiende), sino para 96 aviones, el 7 de septiembre de 1981. Esta valoración de 96 F-16 fue la que más tarde se comparó con los 84 F-18A. El informe operativo coste-eficacia para 96 aviones F-16 con 84 F-18A (no está bien puesto en la transparencia) se tuvo el 9 de julio de 1982, quince días antes de la decisión del Gobierno (que tenemos en la siguiente transparencia), que fue el 22 de julio de 1982. La decisión del Gobierno fue que el coste total de la adquisición no superase la cifra de 1.882 millones de dólares.

El párrafo primero dice textualmente que se autoriza al Ministerio de Defensa para adquirir hasta un máximo de 84 aviones. El segundo párrafo ordena que se sufrague íntegramente con cargo a la Ley de Dotaciones, como es obvio. Y el tercer párrafo dice que las compensaciones tengan un mínimo de 1.800 millones de dólares. Se faculta al Subsecretario para negociar estas condiciones.

De acuerdo con este acuerdo del Consejo de Ministros, se firmó a finales de diciembre la LOI (aquí, en la transparencia, tenemos el texto impreso), por parte del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y por parte de representantes del Ministerio de Defensa de los Estados Unidos. Esta es una característica que quiero explicar a la Comisión de Defensa.

España no compra directamente los aviones a la Empresa McDonnell Douglas. España, de acuerdo con los créditos FMS, compra los aviones al Gobierno de los Estados Unidos en las mejores condiciones que el Gobierno de los Estados Unidos consigue para sí mismo. Este es un requisito que es importante que tengamos en cuenta. Por tanto, las negociaciones se han establecido en dos mesas separadas: la primera mesa, con el Gobierno de los Estados Unidos en cuanto a condiciones de pago, precio unitario, etcétera, y la segunda mesa, con la empresa McDonnell, en lo que se refiere a las compensaciones industria-

les, inversiones en España y la cofabricación. Estas han sido dos mesas separadas de negociación.

Por último, quería exponer a los miembros de la Comisión los acuerdos del Gobierno en 22 de diciembre pasado. En primer lugar, autorizar la firma de la LOI (de la carta de intenciones), por necesidades de defensa nacional y para que no se demore el programa de adquisición de los aviones.

He explicado antes la situación de obsolescencia de los Phantom, de los Mirage-III y de los F-5, y frente a esta situación, el Gobierno consideró que no podíamos correr el riesgo de perder más tiempo en evaluación y que, en cualquier caso, los estudios y las negociaciones que se emprendieran fueran cumpliendo el calendario de compra de los F-18, decisión del anterior Gobierno.

En segundo lugar, el Gobierno dio orden de renegociar el programa de compensaciones industriales, haciendo hincapié en reforzar la participación de la industria española. En tercer lugar, ordenó proceder a una evaluación en profundidad de los aviones europeos, alternativos a la opción americana, antes de la firma del acuerdo definitivo. Básicamente nos hemos centrado, por razones que luego explicaré, en el avión Tornado.

Por último, ordenó que se realizaran las gestiones necesarias para la participación española en el proyecto europeo ACA. Explicaré que esas gestiones se han realizado y que el Ministerio de Defensa español, con técnicos del Ejército del Aire, por una parte, y de la Dirección General de Armamento y Material por otra, ha participado ya en las reuniones de París para decidir las predecisiones sobre las características técnicas del futuro avión de combate.

Terminada de este modo la presentación que yo quería hacerles a los señores Diputados del programa, he creído que era más oportuno que elementos de trabajo del programa explicaran directamente a las señoras y señores Diputados algunas características del mismo. En este sentido, aparte de que me acompaña el teniente general Martín Olmedo, que ha sido el director del equipo del programa FACA, van a exponer, en primer lugar, el teniente coronel San Antonio, los métodos de evaluación, por parte del Ejército del Aire, de aviones alternativos y los resultados que esta evaluación ha comportado; el Subsecretario de mi Departamento, don Eduardo Serra, y el general Sánchez Cabal, de la Dirección General de Armamento y Material, se extenderán en el tema de las compensaciones industriales, de toda la negociación de dichas compensaciones y, por último, yo resumiría la explicación del programa FACA haciendo las últimas consideraciones políticas de la decisión.

Si el señor Presidente está de acuerdo, el teniente coronel San Antonio podría tomar la palabra.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el teniente coronel San Antonio.

El señor TENIENTE CORONEL SAN ANTONIO: Voy a tratar de resumir, aproximadamente en treinta minutos, el análisis de coste-eficacia que de los sistemas de armas

se ha realizado en el Estado Mayor del Aire. Vamos a hacerlo de un modo paralelo, es decir, se sabe que en julio de 1982 se presentó el análisis coste-eficacia del F-18A contra el F-16C, aquello quedó sancionado y motivó la decisión del Gobierno anterior de la compra del 84 aviones F-18A. Después se ha evaluado en profundidad el Tornado, y este estudio de tipo paralelo del F-18 contra («versus», como decimos nosotros) el F-16 o bien F-18 contra Tornado, que es el que vamos a exponer a continuación.

En un estudio coste-eficacia, como es lógico, hay primero que definir qué se entiende por eficacia y qué se entiende por coste. La eficacia de un sistema de armas a la terminación de un conflicto bélico se mide por la valoración de los daños causados al enemigo con el menor costo posible o los menores daños posibles. En operaciones aéreas ofensivas, lógicamente, hay dos tipos de acciones, que son las acciones contra superficie y las acciones aéreas. Podemos decir que para la misión principal, que es la misión de ataque a objetivos de superficie, se podrá definir la eficacia como el número de objetivos neutralizados o destruidos al enemigo, y la misión secundaria, como llamamos a la defensa aérea, se podría definir como el número de aviones derribados al enemigo.

En cuanto al costo se han tomado, como es lógico, los costes totales de ciclo de vida de los aviones, es decir, no se ha calculado exclusivamente la estructura de costes, el coste de adquisición del sistema, sino que se han tenido en cuenta costes asociados, como son los de infraestructura, que van aparejados a la potenciación de bases, y los costes de operación y mantenimiento —repuestos, combustible, etcétera— durante los veinte años del ciclo, es decir, hasta el año 2005.

Pues bien, una vez enfrentados este coste con la eficacia, y dividida la eficacia por coste, como es lógico, nos dará el rendimiento de los sistemas de armas. Este podemos decir que es el índice del informe en el que se recogen todos los volúmenes que los componen y que el primero es, digamos, un reparo histórico del programa; el segundo es la parte principal en la que se comprenden todos los parámetros que se han introducido en el modelo y, el tercero, los anexos —los listados programas de ordenadores, etcétera— que se han llevado a cabo para el estudio coste-eficacia.

Dada la complejidad del modelo analítico de eficacia, que es el que vamos a exponer en este momento, hemos considerado necesario hacer una especie de modelo global, para su mejor comprensión, que vamos a tratar de explicar rápidamente.

La eficacia de los sistemas de armas en cualquier país del mundo se ha medido, normalmente, con el empleo de un solo tipo de armamento, bombas de 250 o de 500 kilos; bombas que llamamos convencionales. Teniendo en cuenta la avanzada tecnología de estos sistemas, hemos considerado necesario no introducir un solo tipo de bombas, sino dos tipos de bombas convencionales que perduran en todos los estados de guerra de los países del mundo y, al mismo tipo, introducir unas bombas de guiado láser, que son otros misiles aéreos de superficie, y ver la eficacia

de los sistemas de armas en la utilización de este tipo de armamento utilizando diversos perfiles de vuelo para llegar a los objetivos del enemigo.

Naturalmente, el modelo de simulación que se ha confeccionado se ha tratado de acercarlo lo más posible a la realidad y contempla las amenazas comprendidas en el Plan Estratégico Conjunto. A partir de ahí, se ha tratado de construir un modelo analítico que se aproxime a la realidad para comparar en nuestro lugar de operaciones, en nuestro ambiente, esa eficacia de los sistemas de armas.

La eficacia de un sistema durante el ciclo de vida del mismo podíamos decir que se mide por la capacidad, por la eficacia en la realización de las misiones de los aviones en inventario. ¿Qué quiere decir esto? Que cuando empieza un conflicto bélico, no empieza en el día primero o en el último, empieza en algún sitio del ciclo de vida de los aviones, cuando éstos han ido perdiéndose por accidentes, etcétera. Es una cosa estudiada en todos los países del mundo estadísticamente, de acuerdo con el número de motores, con las misiones asignadas, etcétera. En el día «d» más «x» se entra con un número de aviones y en vez de entrar con un avión podríamos entrar con 0,87 de avión. Eso es lo que significa el número de aviones en inventario por la capacidad de realización de las diferentes misiones.

A su vez, la capacidad de realización de las diferentes misiones se diferencia en un 75 por ciento de efectividad en la realización de las misiones primarias, ataques de superficie, y un 25 por ciento en la realización de las misiones secundarias.

Desglosando en este caso la misión primaria de acuerdo con el citado objetivo, de acuerdo con una asignación estratégica de valor funcional y de acuerdo con la utilización del tipo de armamento, la eficacia de la misión primaria podríamos desdoblarla en un porcentaje de utilización de bombas de 250 kilos, 0,24 por el cohete de 211, más la eficacia en la utilización de otro tipo de armamento, bombas de 500 kilos, más la eficacia en la utilización de guiado láser, más la eficacia en la utilización de misiles aéreos de superficie. Esto en cuanto a la misión primaria.

En cuanto a la misión secundaria, se han escogido dos tipos clásicos de perfiles, que son la estación, es decir, la patrulla de combate que espera al enemigo en estación, y lo que nosotros llamamos el despegue rápido o el despegue «scramble». La eficacia en la misión secundaria se compondría de estos dos tipos de medidas: el 85 por ciento en «scramble», que suelen ser las más económicas, las más rentables, y 15 por ciento en la realización de misiones de patrulla de aire y combate.

Siguiendo con la eficacia de la misión primaria, vamos a ver un tipo de armamento nada más. Las bombas de 250 kilos se utilizan en diferentes perfiles. El avión no siempre va alto o bajo. El avión en un perfil alto, cuando hay poca amenaza, lo puede hacer hasta en un 15 por ciento de las situaciones. Sin embargo, yendo bajo y otra vez alto, una vez cumplida la misión, lo hace en la mayor parte de las situaciones, en un 50 por ciento, y en 35 por ciento volando siempre a baja cota.

Desdoblado cada empleo de perfil, cada perfil a su vez se divide en los ataques a zonas comunes en tres aviones, por un porcentaje de zona que es el coeficiente que tiene el «A», el valor de los objetivos a los que llega dividido por el valor total de los objetivos, ponderados por su valor estratégico. Se desdoblaría en ataques a zona común tres aviones a los que sólo llegan dos, suponiendo que ese avión llegara; ataques en zona común a la que llega un solo avión, suponiendo que ese avión llegara sólo a esa zona y no los otros dos. A su vez, los ataques a zona común a tres aviones es la carga que pueden llegar, media ponderada multiplicada por los blancos y la cantidad de veces que están sobrevolando. Naturalmente, cuando se han tenido en cuenta todos estos cálculos matemáticos, al mismo tiempo se han introducido en el ordenador aproximadamente contando todos los parámetros entre nueve y diez mil parámetros totales, y unos dos mil a tres mil parámetros básicos.

Todas las medidas que se han podido hacer, todos los modos y utilidades del avión, sistema, subsistema, etcétera, es decir, navegadores, modos de radar, carga de armamento, radio de acción, discreción de empleo operativo, firma infrarrojos, firma radar, todo llegando hasta de la cuarta, quinta o sexta cifra decimal son los parámetros que se han introducido conforme despega el avión hasta que vuelve de realizar la misión.

Pero no sólo se ha tenido en cuenta eso, sino también la amenaza del enemigo. Los aviones se han movido en un intervalo de amenaza entre un mínimo y un máximo, porque no se puede dar un valor fijo de acuerdo con el segmento de misión. Al principio sólo existió la meta de la baja cota, la meta de la caza o media cota y después la amenaza puntual encima del objetivo.

La eficacia en la realización de la misión secundaria se desdobra de la misma forma en la que la eficacia en la interceptación de la misión rápida, que es la que llamamos «scramble», juega un factor distancia y juega los blancos obtenidos durante el tiempo de operaciones.

En la realización de misiones de patrulla aérea de combate también es un factor cobertura y lo llamamos así porque es tiempo sobre estación a una distancia determinada, ponderada por los blancos obtenidos durante el tiempo de operaciones. Por tanto, la asociación de las eficacias primaria y secundaria es la que da la eficacia total del sistema de armas.

Pues bien, en el momento de evaluar el Tornado hubo el gran problema del tipo de configuración que se escogía, porque si se elegía la configuración alemana, iba a ser muy penalizante puesto que tiene muy poca carga de armamento en comparación con otros sistemas de armas.

La configuración que nosotros llamamos GAF se ha tenido en cuenta y se ha hecho su estudio, para ver exactamente qué compraría el Ejército del Aire suponiendo que adquiriera ese tipo de configuración.

Al mismo tiempo, como todos los sistemas de armas anteriores se han configurado con unos lanzadores de armamento que se llaman «mer» y «ter» («mer» es el múltiplo y «ter» es el triple), se ha hecho lo mismo con el Tornado,

aunque ninguno de los países del consorcio trinacional va a utilizar este tipo de configuración; pero para que en igualdad de condiciones sufriera las mismas vicisitudes y pasara por los mismos supuestos del modelo, se le ha dado esta misma configuración, que es opcional y que la podía llevar.

Al final de toda la medición de parámetros llegamos a lo que nosotros llamamos «la sabana», que no es incomprendible, pero llevaría una cantidad extraordinaria de tiempo el explicarlo, y que es significativa de la realización de la misión primaria y secundaria de los diferentes tipos de armamento y de los diferentes perfiles con alcance en las diferentes zonas. Esa corresponde a la configuración «mer» «ter», que es parecida y favorable al Tornado, y la siguiente es la que hace referencia a la configuración GAF, la que utiliza la Fuerza Aérea alemana.

Cuando se hizo el estudio del F-18A contra el F-16 (que es la que está en este momento en la pantalla), los resultados de estas transparencias fueron que la eficacia del Tornado en la misión primaria en aire superficie es un 74,75 por ciento de la del F-18 (las notas de abajo lo explican) cuando el Tornado tiene la configuración «mer» «ter», y es un 65,18 de la eficacia del F-18 cuando tiene la configuración GAF.

La misión secundaria, como siempre tiene la misma configuración, es válida para los dos. Es un 16,82 por ciento del F-18. Esto es una cosa inevitable, puesto que el avión Tornado no es un avión de defensa específicamente, sino diseñado para prestaciones de ataques de superficie.

La paralela del F-16 y el F-18. La eficacia del F-16 es un 89,91 por ciento de la del F-18 en la misión primaria, y en la misión secundaria es un 89,26 por ciento de la del F-18. La eficacia total, es decir, la eficacia asociada del F-16 con respecto a la del F-18, es un 89,52 por ciento. Estamos comparando, en esta última transparencia, 96 F-16 con 84 F-18. En la anterior transparencia se comparaban 84 F-18 con 84 Tornado.

¿Por qué se da la paradoja de que parezca que el Tornado ha salido muy penalizado de este estudio? Es muy sencillo, es porque es un avión que tiene una misión muy típica que cumplir, que es Centroeuropa, condiciones meteorológicas muy adversas, terreno con colinas pero llano y uniforme, puede navegar a baja cota y tiene para ello unos sistemas que cuando sean verdaderamente operativos pueden dar su fruto, como es natural, contra su enemigo principal, que son las divisiones acorazadas, que es para lo que está diseñado. Entonces, para otro tipo de teatro de operaciones en el que haya terreno montañoso, en el que las condiciones meteorológicas no sean tan adversas, el papel que juega el radar de seguimiento del terreno ya no es tan importante y es sobrepasado por otras características en la misión primaria.

En la misión primaria juegan un papel muy importante cuatro paquetes de características: la carga de armamento lanzable, radio de acción, en la que le supera el F-18; la fiabilidad de misión y la fiabilidad general en la que al Tornado, la propia casa, le da un 88,2 por ciento de fiabilidad de cumplimiento de la misión y de dos horas de fiabilidad

general, es decir, de tiempo entre fallos, y para el F-18 A, comprobado y contrastado por la Marina y por la casa constructora, la fiabilidad de misión es un 92 por ciento y el tiempo medio entre fallos es de tres horas y siete minutos.

En cuanto a la precisión, capacidad de maniobra, es muy superior el F-18. En navegación, comunicaciones, son aproximadamente iguales, ligeramente por encima del F-18. En alguno de los parámetros es superior el Tornado, por ejemplo, en navegación, por llevar dos pilotos y por tener el tipo de radar de seguimiento del terreno, pero en general es ligeramente inferior. En cualidades de vuelo es muy superior el F-18, y en el sistema de armamento también es muy superior.

En cuanto a supervivencia juega un papel importante el poder ir pegado al suelo, pero la discreción de empleo operativo se compone de más cosas, es decir, la firma del radar, la huella infrarroja del radar y la capacidad de pegarse al suelo en cualquier circunstancia, así como la maniobrabilidad cerca del suelo.

Una vez analizada la eficacia de los sistemas, pasamos a los costes, y tenemos en la pantalla el coste del 84 F-18 y del 84 Tornado. Solamente figura el coste inicial del programa, es decir, el coste de adquisición de los aviones y equipo asociado para su apoyo, es decir, el equipo de tierra que da una capacidad de operar y de mantenimiento en primer, segundo y tercer escalón. Mantenerlo, repararlo y revisarlo, lo que se llama el avión en vuelo, el «fly away». El coste del avión limpio, con su equipo de lanzadores, pero sin armamento, para el 84 F-18 es de 1.310 millones y para el 84 Tornado es de 1.439 millones.

Los costes imputables al sistema son los costes que se le añaden para que el sistema de armas opere, es decir, el entrenamiento de tripulaciones, motores de repuesto, todo el equipo del segundo y tercer escalón de apoyo de tierra, todo lo que hace que el sistema de armas pueda operar. Los costes imputables al programa, que son de 138 millones de dólares en el caso del F-18 y 87 millones en el caso del Tornado, son relativos a costes administrativos. Por ejemplo, para la adquisición de los sistemas del F-18, el Gobierno de Estados Unidos cobra un 3 por ciento por costes administrativos. Estamos hablando de millones de dólares del año 1981. Lo mismo ocurre con el Tornado. Es decir, el Tornado supone 1.883 millones de dólares de 1981 y 1.756 millones de dólares para el F-18.

Pasando a los costes totales en cuanto al ciclo de vida, al coste inicial del programa que hemos visto anteriormente se le añaden los costes de operación y mantenimiento durante los veinte años del ciclo de vida y los costes asociados de infraestructura, con lo cual llegamos a los costes totales, que son: 3.467 millones de dólares de 1981 para el Tornado y 2.967 para el F-18.

Respecto a la transparencia paralela entre el F-18 y el F-16 se deduce, del estudio anterior, que el coste de adquisición del programa del 84 F-18 sigue siendo de 1.756 y del F-16, 1.587, es decir, más barato. Los costes totales del ciclo de vida se igualan más, puesto que el número de aviones F-18 es menor que el de los F-16, por lo que los 96 F-16

suponen 2.811 y los 84 F-18 suponen 2.978. Si ahora dividimos la eficacia por el coste nos da el rendimiento por unidad monetaria invertida, es decir, que pasando al F-18 vemos que si en el eje de ordenadas ponemos la eficacia y en el eje de abcisas ponemos los costes totales de ciclo de vida, siguiendo la línea roja y dando el valor 1 al de máximo valor y, en relación con él, el valor que le corresponde al de menor valor, vemos que en rendimiento, la pendiente del Tornado es mucho menor que la del F-18, es decir, que vemos que es más caro por su proyección en el eje de abcisas y menos eficaz por su proyección en el eje de ordenadas, y la pendiente es mucho menor, con lo cual se puede apreciar, además, una gran diferencia de ángulos. Esto en cuanto a la versión KAF, a la versión de la Fuerza Aérea alemana.

Si ahora pasamos a la versión MER/TER, vemos que están ligeramente más juntas, pero no mucho más. En cuanto a la versión MER/TER, el Tornado sigue estando con una pendiente mucho menor y el F-18 con una pendiente mayor, el Tornado sigue siendo más caro y menos eficaz.

En la transparencia paralela del F-18 con el F-16 vimos que era de un 89 por ciento y que las eficacias del F-16 están ligeramente por debajo; sin embargo, es ligeramente más barato y la pendiente es menor, es decir, las pendientes están muy juntas. Por tanto, en cualquier de los casos, si hubiera entrado en liza el F-16, la segunda opción del Ejército del Aire hubiera sido el F-16 y no el Tornado.

Resumiendo, para los dos tipos de estudio y agrupando por paquetes de parámetros básicos los dos sistemas de armas, el F-18 y el Tornado, hay 53 parámetros básicos. En precisión tenemos 24. Iguales F-18 y Tornado son cinco, y superior el F-18 en 19. En supervivencia hay doce grandes paquetes de parámetros básicos: iguales son cuatro; el F-18 es superior en siete y el Tornado es superior en uno. En carga de radio de acción hay 12 parámetros básicos: el Tornado y el F-18 son iguales en uno y el F-18 es superior en 11. Y en otros, en los que entran una serie de variables como la discreción física, las condiciones de pre-operativo, el mantenimiento y la fiabilidad de misión, etcétera, hay cinco parámetros básicos, de los cuales cuatro son iguales y en uno es superior el F-18.

Para la siguiente transparencia, que es la que corresponde al estudio paralelo de los F-16 y F-18 se han tenido en consideración los mismos 53 parámetros básicos, y vemos que en precisión hay tres iguales, el F-16 es ligeramente superior en cinco y el F-18 lo es en seis, y definitivamente superior en 10 el F-18. En supervivencia hay doce parámetros: son iguales en cuatro y el F-18 es ligeramente superior en dos; el F-16 es superior en dos y el F-18 lo es en cuatro. En cargas de radio de acción, el F-18 es ligeramente superior en uno, el F-16 es definitivamente superior en nueve y el F-18 lo es en dos. Y en cuanto al resto, de los cinco, dos son iguales, el F-18 es ligeramente superior en uno y lo es definitivamente superior en dos.

Con estos datos concluye la presentación del estudio sobre coste-eficacia por parte del Cuartel General del Aire.

El señor PRESIDENTE: Gracias, teniente coronel San Antonio. Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor SUBSECRETARIO DE DEFENSA (Serra Re-  
nach): Señor Presidente, una vez analizado el estudio cos-  
te-eficacia del Programa FACA, y como se ha dicho al co-  
mienzo, en febrero de 1978 el Ministerio de Defensa esti-  
mó que no se podía dejar pasar la oportunidad de una ad-  
quisición tan cuantiosa de bienes en el extranjero sin in-  
tentar obtener de ella, o a consecuencia de ella, las mayo-  
res ventajas posibles para la economía española. Por ello,  
ya en el propio año 1979, a iniciativa de la Dirección Ge-  
neral de Armamento y Material, se promulgó una Orden  
de Presidencia del Gobierno por la que se creaba la llama-  
da Comisión Interministerial para el desarrollo del Pro-  
grama FACA. Esta Comisión Interministerial elaboró un  
documento de petición de propuesta, en el lenguaje al  
uso, un «application for proposal», que fue remitido a las  
tres casas integrantes de la llamada «lista corta», que,  
como ya se ha dicho, eran la General Dynamic, la Northop  
y la McDonnell Douglas, ofertantes del F-16, del F-18L y  
del F-18A, respectivamente.

Asimismo, por un grupo de trabajo creado en el seno de  
dicha Comisión se creó un sistema de evaluación de las  
compensaciones que, en su caso, hubieran de dar cada  
una de las casas ofertantes. Este sistema de evaluaciones  
fue sometido a la Comisión Interministerial, que aprobó  
el sistema y felicitó al grupo de trabajo por la prolijidad,  
por el detalle con que el sistema permitía evaluar cada  
una de las compensaciones.

Sin embargo, desde un comienzo es necesario distin-  
guir en el método de evaluación de las compensaciones  
una doble fase que, en definitiva, se traduce a su vez en un  
doble modelo. La primera fase, en este sistema de evalua-  
ciones al que he hecho referencia, son evaluaciones a  
cada oferta concreta. Cada oferta proviene de una de las  
casas fabricantes y, por tanto, hay que contrastarla y eva-  
luarla de acuerdo con las necesidades y con los criterios  
del Ministerio de Defensa y, por tanto, con criterios espa-  
ñoles.

Se hizo un método, y este método sirvió para evaluar las  
compensaciones, primero, de las ofertas de 144 aviones,  
luego de 96 y, por último, a raíz de las instrucciones del  
Presidente del Gobierno de 22 de diciembre de 1982, sir-  
vió para evaluar las compensaciones ofrecidas por la casa  
Panavia, que ofertaba el Tornado. Como verán ahora los  
señores Diputados, este sistema permitía una evaluación  
comparativa de las ofertas y no permitía una evolución  
absoluta. Por tanto, en una segunda fase se estimó preferi-  
ble hacer una evaluación global, basándose en compromi-  
sos globales que se exigen a cada casa ofertante, y sobre  
ellos es sobre los que se hará la última ronda de negocia-  
ciones.

Por tanto, en una primera fase se hacen las evalua-  
ciones concretas de cada compensación y, en una segunda  
fase, sobre las evaluaciones, se negocian los compromisos  
globales, sometidos a liquidación por daños, en caso de  
incumplimiento, de cada una de las casas.

Con el permiso de la Presidencia, el general Sánchez  
Cabal explicará el sistema concreto de compensaciones.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el general Sán-  
chez Cabal.

El señor GENERAL SANCHEZ CABAL: Según me co-  
rresponde, quisiera exponer el método de evaluación em-  
pleado para considerar todas y cada una de las ofertas re-  
cibidas.

Se han hecho cuatro evaluaciones, como ha dicho el se-  
ñor Subsecretario. La primera de ellas referida a 144 avio-  
nes, para tres compañías; la segunda, referida a 96 avio-  
nes, para dos compañías; la tercera, referida a 96 y 84  
aviones, para dos compañías, y, finalmente, la última eva-  
luación, la del Tornado-F-18, referida a 84 aviones de cada  
una de las compañías.

Antes de entrar en el detalle del método de evaluación,  
si ustedes me permiten, quisiera hacer unas consideracio-  
nes muy breves sobre este particular.

La Subsecretaría de Defensa, Dirección General de Ar-  
mamento y Material, solicitó en el año 1979, y posterior-  
mente cuando procediera, compensaciones económicas e  
industriales a cada una de las compañías extranjeras ofer-  
tantes. Forzó la competencia entre todas las compañías.  
Expuso con toda claridad los deseos del Ministerio de De-  
fensa. Sugirió a las compañías extranjeras la posibilidad  
de impulsión de compensaciones en campos que ellos no  
habían ofertado, como pudieran ser electrónica, motores,  
componentes de máximo consumo. Rechazó en determi-  
nadas ocasiones, por improcedentes, otras muchas de las  
partidas que ellos ofertaban como compensación.

La negociación industrial de cada concepto en particu-  
lar correspondió y fue realizada, en todo momento, por  
los industriales y comerciantes españoles y extranjeros.  
Para esta negociación tuvieron absoluta libertad, pues  
ellos mejor que nadie conocen las cargas de trabajo de sus  
compañías, utillaje disponible, capacitación de personal,  
disponibilidad de liquidez para inversiones y, por último,  
los rendimientos posibles o deseables que se alcanzarán  
con esta inversión.

La Dirección General de Armamento y Material, Subse-  
cretaría de Defensa, fue la impulsora y la coordinadora,  
en todo momento, de este complicado proceso. Cuando  
recibió las ofertas, con todos los datos, procedió a la valo-  
ración de las ofertas solicitadas y, en todos los casos por  
igual y con la misma rigidez, aplicó a las ofertas recibidas  
el mismo método de evaluación y el mismo método de  
trabajo.

No es desconocido para todos ustedes que el tema de  
las compensaciones es verdaderamente complejo. En to-  
dos los países donde se ha suscitado el tema de las com-  
pensaciones ha habido controversias importantes, debi-  
das a diferentes interpretaciones sobre el particular. Evi-  
dentemente, España no puede ser una excepción en este  
sentido y, en consecuencia, también se han formulado  
—como ustedes saben— muchos juicios críticos en diver-  
sas ocasiones.

Hechas estas consideraciones previas, quisiera empezar  
a exponerles a ustedes, de una manera muy breve y prác-  
ticamente resumida al máximo, el sistema de evaluación  
empleado.

Para cada compensación ofertada por las compañías se determinan tres valores: el valor real de la compensación; la probabilidad de que esa compensación se pueda llevar a cabo y un coeficiente que exprese la calidad de la compensación.

El valor en dólares, asignado por la parte española, no ha coincidido, en la mayor parte de las ocasiones, con el ofertado por las compañías norteamericanas; primero, porque nosotros teníamos nuestro concepto y nuestra definición de compensación; segundo, porque la oferta norteamericana ha sido contrastada mediante reunión con las compañías españolas. En muchos casos, las compañías españolas y norteamericanas tenían establecidos acuerdos, sujetos al inicio del contrato para ponerlos en efectividad. Estos acuerdos han sido analizados también por nosotros, y, por último, contamos con la experiencia de los expertos que han tomado parte en esto. Entonces, se determinaba por parte española un valor que, generalmente, no se correspondía con el valor que daba la oferta norteamericana.

La probabilidad de la compensación. Se analiza en qué estado está esa negociación. Si la negociación con la industria española está avanzadísima, hasta el extremo de que tiene un acuerdo firmado con la compañía extranjera, la probabilidad es uno. Decimos: la probabilidad, uno. Si la fase de negociación no está muy avanzada, no hay todavía acuerdo firmado, pero las negociaciones ya son serias, profundas y continuadas, la probabilidad es 0,6.

Si verdaderamente las negociaciones están simplemente iniciadas, simplemente enunciadas, la probabilidad dada por nosotros es el 0,3, y, evidentemente, creo significa que solamente existe la oferta y no hay negociación sobre ella.

Por último —como he dicho—, el tercer factor que se determina es el de calidad. Este factor de calidad, este coeficiente de calidad, queda determinado por la nota media alcanzada por cada una de las compensaciones frente al examen de 12 criterios de calidad, de los que posteriormente hablaremos.

Hemos visto cómo quedaba determinado el valor; hemos visto cómo quedaba determinada la probabilidad; vamos a ver ahora qué método hemos empleado para determinar la calidad. La calidad queda determinada mediante la fórmula que ustedes ven aquí, en donde  $A_j$  y  $J$  es un factor corrector para un criterio de calidad  $J$  de la compensación. Este puede tomar los valores entre 0 y 5, en función del grado de ajuste a la compensación y al anunciado del criterio  $J$  —ya veremos posteriormente cuándo se califica de 0 y cuándo se califica de 5—, y en donde el  $B_j$  es la ponderación del criterio de la calidad  $I$ , y varía —como ustedes verán— el peso posteriormente entre 9 y 12. Si tomamos una calidad media 3, entre cero y 5, tenemos aquí como denominador la fórmula C-198, y el resultado de esta fórmula nos daría el criterio de «calidad».

Para la evaluación de una compensación concreta, los criterios de calidad que se han empleado han sido los siguientes: el J 1, adecuación a las prioridades del Programa FACA; el J 2, avance tecnológico que implica; el J 3, intere-

ses estratégicos de la compensación; el J 4, incidencias en la exportación, y, así, sucesivamente, terminamos en el criterio 12: incidencias en la contaminación. Estos criterios, del 1 al 12, están ordenados, según nuestro parecer, por un concepto de prioridades.

El valor  $J$ , criterio de calidad, hemos dicho que podía tener un valor de 0 a 5. ¿Cuándo tiene valor 5? ¿Cuándo tiene valor cero?

Si nos fijamos, por ejemplo, en el J 2, que es avance tecnológico que implica, nosotros hemos dado valor 5 cuando la tecnología que se incorpore sea de punta, susceptible de asimilación y de difícil adquisición fuera del Programa FACA, por ejemplo, todos los materiales especiales de composinter, de titanio aplicables al F-18.

Sería valorado con 4 cuando la tecnología sea de punta y sea susceptible de asimilación y de aplicación a otros sectores. Por ejemplo, combustión de carbón en lecho fluido, que es un tema enfrentado, que interesa al Ministerio de Industria realmente.

Sería valorado con 3, cuando la tecnología sea avanzada, susceptible de asimilación y de aplicación a otro sistema. Energía eólica, por ejemplo, que es otra de las ofertas que hay.

Sería valorada con 2, cuando la tecnología sea avanzada susceptible de asimilación, pero no de aplicación de otros sectores: técnicas mecanizadas, fresados en industrias aeronáuticas y, evidentemente, sería catalogado con cero cuando no implique avance tecnológico ninguno.

Estos criterios que se exponen no son ni más ni menos que el examen de todas y cada una de las compensaciones ante 12 asignaturas que están aquí reseñadas, asignaturas que tienen diferente peso. No es igual la matemática que la gimnasia, exactamente igual que pasa en todos los órdenes. Cada asignatura va con su ponderación; la suma de los productos establecidos nos da el coeficiente de calidad mayor para cada caso.

Este método de evaluación fue aplicado por un grupo de 14 expertos, de los cuales seis eran de la Dirección General de Armamento y Material, dos representantes del Estado Mayor del Aire, dos representantes del Ministerio de Industria, dos representantes del Ministerio de Economía, un representante del INI y un representante de ATECMA, que es la Asociación Técnica de Constructores de Materiales Aeronáuticos.

¿Cómo se aplicó este sistema? Un grupo 0 de técnicos analizó todos los detalles relativos al valor y probabilidad, y tres grupos analizaron los criterios de calidad que fueran más fáciles; exactamente, el grupo número I analizó y evaluó el J 1, que es adecuación a las prioridades del programa; el II, avance tecnológico que implica; el III, interés estratégico de la compensación, y el VII, que es incidencia sobre investigación y desarrollo. Y así se fueron agrupando y cada grupo analizó siempre en todas las compañías los mismos criterios de calidad. Después, evidentemente, hubo un grupo coordinador.

Para cada paquete de evaluaciones que figuran en las ofertas se ha determinado el valor ofertado por parte norteamericana, el valor asignado por parte española, el va-

lor probable y el valor calificado. Y con esto hemos buscado la cobertura de lo ofertado, la cobertura de lo asignado, la cobertura de lo probable y la cobertura de lo calificado, teniendo en cuenta el coste del programa.

Cuando la evaluación no ha sido posible llevarla desde un punto de vista concreto, por falta de detalles o porque los detalles eran tan pobres que llevaban a resultados verdaderamente insatisfactorios, a esa misma compañía se le aplicó el sistema de evaluación global. Sistema de evaluación global que se aplica cuando existe un compromiso global de compensación sujeto a una penalización. Entonces, en ese caso, se consideró que el compromiso global era una compensación adicional, cuyo valor se determinaba mediante el establecimiento de una proporcionalidad entre lo ofertado, calificado y el compromiso global, y cuya probabilidad era una, puesto que existía el compromiso y existía la penalidad, y cuya calidad era igual a la calidad media conseguida con la evolución concreta de esa compañía. Mediante la aplicación de esta fórmula se determina el valor probable de la compensación, o el valor calificado de la compensación desde el punto de vista global.

Este ha sido, de una manera muy rápida, evidentemente, de una manera auténticamente resumida, el método de trabajo empleado para la evaluación de todas las ofertas recibidas, y este ha sido también el método de trabajo seguido para la consideración de esta compra.

Este método nos ha llevado a unos resultados que se exponen en dos transparencias. Simplemente se hace referencia a una evaluación del F-16 y del F-18 efectuada en julio de 1982, cuyos resultados son estos: tenemos lo ofertado por el F-16; lo ofertado en aquel entonces por el F-18; el valor que se le asignó por parte española en los dos casos; al aplicar la probabilidad, los resultados que se han conseguido, y, por último, el valor calificado.

Como ustedes ven en la transparencia, el F-16 supera en estos aspectos al F-18. Sin embargo, quien rige la decisión, aparte de las consideraciones que pueda tener el señor Ministro del Gobierno, es la parte operativa, pero es que aquí, dentro también de esta evaluación, hay otras consideraciones. Por ejemplo, el F-16 ofertaba con menos de calidad; el F-18, al determinar criterios, tenía menos incidencias en el empleo, y había una serie de consideraciones sobre este tipo que, aunque aparentemente son superiores en el F-16, se consideró que el avión adecuado era el F-18.

Por último, el 13 de mayo de 1983, de forma resumida, se expone el resultado de la evaluación entre el Tornado y el F-18. La evaluación del Tornado está hecha por un sistema global, ya que la evaluación concreta no ha habido posibilidad de hacerla, porque a la compañía se le dieron cuatro meses para presentar su oferta y este tiempo es un plazo verdaderamente escaso. El F-18 lleva prácticamente dos años y medio negociando sobre lo mismo. La evaluación concreta resultó desfavorable para el Tornado y se procedió a la evaluación global. Los resultados de esa evaluación son los que ven ustedes aquí: 566 millones sobre

762. El coeficiente de calidad del Tornado es ligeramente inferior al coeficiente de calidad del F-18.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez Cabal.

Tiene la palabra el señor Serra.

El señor SUBSECRETARIO DE DEFENSA (Serra Rexach): Como han visto los señores Diputados, esta evaluación comparativa afectuada en 1982 fue sometida a la recién creada por aquel entonces Comisión Asesora de la Defensa para Armamento y Material, en sus reuniones del 30 de mayo y 4 y 5 de junio (la evaluación terminó el día 27 de mayo) y entre sus conclusiones podemos sacar las siguientes: primera, era necesario pedir mayor cesión de tecnología por parte de los ofertantes; segunda, que se debía todavía seguir forzando en materia de compensaciones, y, tercero, que a pesar de que había una cierta disparidad de números, como ya ha anticipado antes el señor Sánchez Cabal, la CADAM consideraba, desde el punto de vista económico e industrial, que eran sustancialmente equivalentes, por lo cual debía dejarse tan sólo paso a los criterios operativos para la decisión final, que, como también se ha dicho, ya fue adoptada por el Gobierno en el mes de julio de 1982.

Con posterioridad, y a raíz de la orden de la Presidencia del Gobierno de 22 de diciembre del pasado año, que, como se recordará, contenía entre sus mandatos renegociar las compensaciones, el Ministerio de Defensa envió cartas en este sentido a los principales interesados, básicamente los sectores de defensa y electrónica del INI por ser el sector público, primero, donde radica prácticamente la totalidad de la industria aeronáutica y gran parte de la electrónica, y, segundo, porque, obviamente, la fiabilidad y la cercanía entre el sector público y el Ministerio de Defensa era mayor.

A partir de aquel momento se mantuvieron reuniones con los más altos directivos del INI y a partir del mes de marzo hubo reuniones semanales en el Ministerio de Defensa. Se llega así a la ronda final de negociaciones en las que se comunica a los presidentes de las compañías McDonnell Douglas para el F-18 y a Panavia para el Tornado, que habrá una ronda final de negociaciones a celebrar en mayo a la que deberán concurrir persona o personas que reúnan todas las condiciones siguientes: primera, pleno conocimiento de la materia, de manera que no haya que remitirse a las casas matrices, y segunda, plena capacidad de decisión.

Se celebran estas reuniones en la segunda quincena de mayo. Las mejoras con la casa Panavia —antes se ha empleado en la transparencia la palabra rebajas hablando en términos de rebajar— hacen referencia al costo, puesto que como ya se ha explicado en las compensaciones, debido al poco grado de corrección, no podía haber mejoras sustanciales.

Estas mejoras incluyen: primero, dar gratis, en su caso, un avión, el número 85, que servirá para pruebas de integración de armamento; segunda, una rebaja sustancial en el precio que llevaba consigo la supresión del «primium»

—ahora intentaré explicar a SS. SS. lo que significa el «primium»—; tercero, financiación —lo que se llama crédito blando— del cien por cien del volumen del contrato, cuyo préstamo tenía una duración de tres años con cinco de garantía y a un interés del 9,5 al 11, según los países, avalado en el 85 por ciento de la operación por los tres Gobiernos del consorcio Panavia.

Asimismo, en esta segunda quincena se negocian las últimas contrapartidas o las mejoras de contrapartidas con la casa McDonnell Douglas. Sin embargo, la situación, por lo que se refiere a compensación económica-industrial, que existía al final de la primera quincena del mes de mayo era un compromiso firme de 1.800 millones de dólares en 1981, por tanto, equivalente, aproximadamente, al importe total del contrato.

Es evidente que cuando decimos importe total del contrato nos referimos al coste inicial, y no al coste de mantenimiento del sistema, durante el ciclo de vida, que como he expuesto es de veinte años.

En segundo lugar, un compromiso de liquidación por daños. Ello era sustancialmente mayor, el doble, en el caso de incumplimiento total por parte de Panavia frente a la oferta de McDonnell Douglas.

En tercer lugar era una exigencia reiterada por parte española que el 40 por ciento de las compensaciones fueran de categorías A y B. La categoría A era aplicable al F-18 o al Tornado destinados a las Fuerzas Aéreas españolas. Categoría B era la industria aeronáutica fuera de estos aviones destinados a la Fuerza Aérea. El 40 por ciento lo ofertaba Panavia y serían de esta categoría; McDonnell Douglas ofertaba en los mismos términos siempre que se acometiera la cofabricación de determinados elementos o en otro caso —siempre que fuera en campos que sean típicos de países desarrollados— el volumen sería no inferior al 40 por ciento. Ambas casas se comprometían también a que como mínimo el 10 por ciento de las compensaciones fueran de tecnología punta, de tecnología avanzada.

Por último, la duración del programa de compensaciones era de quince años, a los que se añadían tres de gracia para posibilitar el cumplimiento fuera de plazo.

Así las cosas, por lo que respecta a la McDonnell Douglas, en la última ronda de negociaciones se consiguen las siguientes mejoras: Primero, limitar las compensaciones por turismo que habían sido objeto de críticas reiteradas, dado que no cabe duda que el turismo no es característico de países desarrollados, y se limita a un porcentaje máximo del 10 por ciento, salvo que el Gobierno español autorice elevar tal porcentaje. Segundo, reducción sustancial en el plazo de duración del programa de compensaciones que se consigue muy muy a última hora, prácticamente el día 27 de mayo. Esto era algo que no había conseguido ningún país anteriormente, que es el que el plazo sea de diez años con los tres de gracia que antes he mencionado. Tercero, se consiguen unas mejoras sustanciales en lo que se llama el «primium».

El «primium» se puede definir como el sobrecosto que se origina por acometer la fabricación de determinados elementos del sistema de armas o del ensamblaje en Espa-

ña. Este sobrecosto tiene tres sumandos. Uno, la facturación de la propia industria española; otro, el apoyo de la casa fabricante en asistencia técnica, entrenamientos, equipos, etcétera, y el tercero, un porcentaje de beneficio industrial sobre el precio total en España. Estos tres sumandos darían el precio total en España, y a ello habría que sustraer el precio competitivo en el país de origen, resultando así el «primium» o sobrecosto por acometer, como digo, la fabricación o el ensamblaje en España.

Se ha conseguido que los beneficios de McDonnell Douglas —esta también había sido una postura firme de la delegación española— giren tan sólo sobre el precio competitivo, o sea, que no tengan un ápice más de beneficio por que el Gobierno decida que la fabricación se haga en España.

También se consigue reducir el sobrecosto en apoyo tecnológico, es decir, en la parte del apoyo del fabricante original. Además, se ha posibilitado el control por parte española del sobrecosto que, en su caso, origine la cofabricación. Asimismo, se estudiará la reducción; ya tenemos los próximos costos unitarios de la asistencia técnica por la cofabricación en España. Por último, se consigue de McDonnell Douglas que no se oponga —era una petición de la industria española que participa en esta última ronda de negociaciones—, que no haya objeción por parte de McDonnell al posible préstamo de la industria española de equipos de fabricación y prueba que sean propiedad del INI y que puedan ser útiles para la realización del programa de compensación.

Otra importante mejora es la de conseguir que equipos del avión que decida el Gobierno cofabricar en España se cofabricará siempre que no se demuestre que la industria española haya dejado de ser competitiva, el 50 por ciento del total que se produzca en esos aviones por pedidos firmes, bien del Gobierno de Estados Unidos, bien del Gobierno de terceros países.

También se consigue excluir —lo que quedará a una decisión ulterior del Gobierno de España, pero la conformidad del fabricante— del contrato definitivo determinados equipos de apoyo de pruebas o de equipo no específico del F-18, para que pueda ser contratado directamente por las compañías españolas a las compañías fabricantes de origen y que las compañías españolas lo vendan al Ministerio de Defensa de modo directo, con lo cual se limita la intermediación del Gobierno de Estados Unidos, que, como se ha dicho ya, era trámite obligado por tratarse del caso FMS.

Las tres últimas mejoras que se consiguen, hacen referencia a las transferencias de tecnología, en las que se ofrecen libres de costos para las categorías A, B y C de compensaciones y cubrirán la tecnología de materiales composite, fibra de carbono compuesta que McDonnell ha utilizado en el F-18, y asimismo ejercerá los mejores esfuerzos en la casa fabricante para obtener de sus subcontratistas transferencias de tecnología sobre la misma base.

Como se puede ver en las transparencias, estas últimas mejoras han sido conseguidas en carta de 28 de mayo. Realmente, el viernes 27 de mayo fue la última reunión y

el 28 de mayo llegó la carta definitiva, en la que por fin se comprometían en firme a estas últimas mejoras. Y luego las últimas, además de un empeño específico y decidido de la industria aeronáutica en el composite, la industria electrónica tenía interés en determinados sistemas de tecnología concreta —que se recoge en el último apartado—, y también conseguimos el compromiso que aquí se refleja por parte de la compañía norteamericana.

Con estas últimas mejoras es con lo que se posibilitaba la decisión última por parte del Gobierno. Sin embargo, antes de terminar me gustaría exponerles a SS. SS. un breve cuadro comparativo de las compensaciones globales obtenidas por los tres países que, aparte de la Navy, han adquirido el sistema de armas F-18.

El número de aviones antes de la reducción —y, por tanto, estamos en 27 de mayo— son: España, 84 aviones; Canadá, 138; Australia, 75. El importe de la compra, en millones de dólares, por parte de España, era 1.757; este valor puede verse incrementado por el llamado «primium» en el caso de que el Gobierno decida acometer la cofabricación de determinadas piezas en España. En Canadá eran 3.179, en millones de dólares canadienses y, además, de dólares corrientes. En Australia eran 2.430, en millones de dólares de 1981, pero australianos. Por tanto, el valor de las compensaciones en millones de dólares, cada uno de los respectivos, 1.800, 2.453 y 370. De manera que el coste del programa lo que representa, sobre el valor de las compensaciones, es, en el caso de Australia, el 15,2 por ciento. Algunas veces —y así consta en las actas del Parlamento australiano— se hace girar el porcentaje del 33 ó 35 por ciento. Pero hay que hacer constar que este porcentaje, girado sobre la base de los materiales importados, haciéndolo girar sobre el valor total de la compra, se reduce al 15,2. En el caso del Canadá es el 77; en el caso español, 102,4.

Hay que decir, además, que los dólares, repito, tanto del caso de España como el de Australia, son dólares fijos del año 1981, mientras que en Canadá son dólares corrientes de cada año. Hay una liquidación de daños por incumplimiento total. La delegación española se quejó de que el porcentaje era escaso, el 5 por ciento en caso de incumplimiento total, pero realmente, Canadá sólo consiguió el 4, y Australia había conseguido un 5.

En cuanto a la duración del programa, en Canadá son dieciocho años; en Australia, dieciséis, y, gracias a la última ronda de negociaciones y a una gestión de alto nivel del Gobierno de España, se consiguió, como antes he explicado, una drástica reducción de 15 + 3 a 10 + 3, con lo cual, en el cuadro comparativo, resultan claramente favorables las compensaciones obtenidas por España desde el punto de vista económico.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Subsecretario.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra Serra): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, voy a intentar

—porque tengo la sensación de que estamos fatigando un poco con demasiadas explicaciones a los miembros de la Comisión— resumir finalmente, introduciendo una serie de criterios políticos, cuál ha sido la decisión final del Gobierno y una serie de elementos de futuro que esta decisión encierra.

Creo que, en primer lugar y con un lenguaje que no sea estrictamente especializado, debemos explicar a los miembros de la Comisión de Defensa el porqué de la decisión final del F-18, aunque a lo largo de la exposición ya han tenido elementos de referencia de este sistema de armas en relación a los demás.

De una forma tan llana como sea posible debo decir a los miembros de la Comisión de Defensa que lo que ha primado en la decisión, desde el punto de vista estricto del sistema de armas, ha sido el criterio de polivalencia, el poder servir la lista de misiones que en la primera transparencia he querido mostrar a los señores Diputados. Esta polivalencia, en el caso del F-18, ha parecido al equipo técnico del Ejército del Aire superior que la del F-16. El F-16 es un avión —usando este lenguaje llano que he indicado antes— soberbio para el combate en el aire, lo que en la jerga de los especialistas aéreos se llama el «dog-fight», la lucha entre aviones, pero baja mucho de rendimiento, porque no fue diseñado para estos fines, cuando se le requieren misiones de ataque al suelo, como es el requerimiento por parte de España de este nuevo avión.

Por otra parte, ha existido otro criterio que no se ha utilizado en la explicación, pero que ha tenido mucho peso al final, que es el siguiente: el F-16, como modelo, tiene aproximadamente veinte años de vida; por tanto, su obsolescencia técnica, no la vida operativa del aparato, la obsolescencia técnica del aparato, del sistema de armas, es relativamente cercana, y no parecía prudente invertir una cantidad de dinero tan importante en un sistema cuya vida tecnológica es relativamente corta.

Por lo que hace referencia al Tornado, ya se ha explicado que existen dos tipos de Tornado; no existe un avión Tornado, existen dos modelos distintos para dos misiones específicas en los dos casos: por un lado, lo que podríamos llamar el modelo alemán, que creo que resumido es el IDS, avión «straight» de interignición, de bombardeo de interignición.

El avión alemán está capacitado para volar en condiciones, como ha explicado el teniente coronel San Antonio, climatológicas muy adversas. En los tiempos normales, con las condiciones climatológicas normales en el centro de Europa, está capacitado para volar a muy baja cota y su defensa es precisamente ésta: volar a baja cota y escapar en caso de ataque. Sus medios de detección y también de vuelo son, en este sentido, modélicos, porque le capacitan para la destrucción de objetivos tipo carros de combate como ningún otro avión en estas condiciones.

El otro Tornado es un avión —creo que las siglas que lo diferencian son ADV, es la variante de defensa aérea, vamos a denominarlo el modelo inglés, que es el que está en uso en Inglaterra— que está diseñado para misiones distintas de las que, para citar un ejemplo que ya se ha utili-

zado en esta exposición por el teniente coronel San Antonio, sería la del «scramble», la de despegar para luchar y regresar rápidamente a la base. Está pensado para estar patrullando, si se me permite esta expresión, una determinada zona aérea y en un momento dado a mucha distancia mandar misiles contra posibles aviones enemigos. Tampoco está, por tanto, diseñado para el combate en el aire, en el sentido de cortas distancias, que nosotros hemos dado a nuestro teatro de operaciones.

En cuanto al Mirage-2000, sólo voy a mencionar un criterio político que sería, como dirían los ingleses, si hubiéramos puesto todos los huevos en el mismo cesto, es decir, tendríamos un único proveedor de toda nuestra flota aérea de combate. Este criterio ha pesado mucho en la decisión final. Por todo ello, derivamos hacia el F-18, aunque, como SS. SS. saben, no se trata de que este Gobierno haya tomado una decisión «ex novo», sino que el Gobierno anterior, en fecha 22 de julio, ya tomó esta decisión. Simplemente no hemos variado la decisión después de estas consideraciones. En primer lugar, por el requisito de polivalencia de lucha en el aire —capacidad de ataque aéreo—, capacidad de apoyo al Ejército de Tierra y también de capacidad de combate sobre el mar. No hay que olvidar —y de esto quizá podremos hablar más tarde— que el F-18 es un avión que nace a requerimiento de la Navy americana. Por tanto, adecuación superior a los demás modelos al teatro de operaciones. No voy a explicar —ni creo que SS. SS. me lo requieran— las características técnicas específicas ni las mejoras de radio de acción ni de capacidad de aceleración ni de altura máxima, porque estas son materias clasificadas, pero supongo que SS. SS. aceptarán el criterio de este Ministro que no está especializado en esta materia, pero que ha conocido los datos y ha llegado a la conclusión de que la mayor polivalencia respecto de nuestros requerimientos estaba en el F-18.

En tercer lugar quiero mencionar un elemento que además fue decisivo en el caso del Canadá —tema que he conocido recientemente en mi entrevista con el Ministro de Defensa canadiense—, el coste de mantenimiento. El nuevo diseño del F-18 reduce en mucho el coste de mantenimiento de este sistema de armas y realmente en la comparación con el Tornado, quizá esto ha quedado en evidencia en nuestros cuadros, se trata de un avión cuyo coste de consumo de combustible es elevado, pero cuyo coste de mantenimiento se reduce en mucho en relación a otros modelos.

Por último, un criterio difícil de plasmar en estas valoraciones de los modelos de eficacia y de los modelos de estimación de las compensaciones es el de capacidad futura de absorción tecnológica. El F-18 es un avión que entra este año en funcionamiento —Canadá ha recibido los primeros aviones en octubre, si no estoy equivocado, de 1982— y, por tanto, tiene una gran capacidad de ir absorbiendo en el futuro, incluso por capacidad física, nuevos sistemas defensivos o de ataque, o de ir incorporando avances tecnológicos en materia de radar o de tecnología que todo avión comporta.

Con esto he querido dar una explicación muy breve,

muy somera, para introducir una serie de elementos de decisión que no han sido explicados en la exposición.

En segundo lugar: ¿por qué 72 aviones en vez de 84? Quiero explicar a SS. SS. que la razón básica de esta decisión es estrictamente presupuestaria. Es muy difícil que en nuestra Ley de Dotaciones encaje un esfuerzo de la entidad del Programa FACA. Aun suponiendo (y, como SS. SS. han visto en las transparencias iniciales, estamos muy lejos de este supuesto) que en 1990 las dotaciones de las Fuerzas Armadas se dividieran por un igual, aproximadamente en un 33 por ciento cada Ejército, aun en este caso, el Programa FACA tiene difícil cabida en la Ley de Dotaciones. El acuerdo en esto, que no ha sido modificado en absoluto por el Consejo de Ministros de julio de 1982, obliga a que el Programa FACA se pague totalmente con fondos provenientes de la Ley de Dotaciones. Por este motivo estudiamos la reducción a 72 aviones.

¿Cuál ha sido el ahorro de esta reducción? Está resumido en una transparencia. En primer lugar, antes de verla, quiero explicar que tenemos confirmación por escrito del mantenimiento del coste unitario. Es decir, estos 72 aviones costarán cada uno exactamente lo mismo (el coste del avión en sí, no del programa, porque es evidente que un banco de prueba tiene el mismo precio tanto si compramos 72 como si compramos 84 aviones), el avión en sí tendrá exactamente el mismo precio si compramos 72 que si compramos 84 aviones. Aún más, hemos obtenido que si en marzo de 1985, el Gobierno español decide comprar los 12 aviones hasta llegar al total de 84, estos 12 aviones decididos en 1985 tendrán el mismo precio que los 72 decididos ahora, es decir, tenemos una promesa del Gobierno americano de mantenimiento del precio a pesar de la reducción.

El ahorro posible en estas condiciones, que son las de que no aumenta el coste unitario, está explicado en esta transparencia. De hecho, se ahorran 170 millones de dólares en la compra del avión; luego los costes imputables al sistema, por medida de prudencia, los hemos mantenido exactamente igual, aunque algo puede ahorrarse en estas dos cifras.

El coste inicial del sistema, por tanto, se reduce de 1.618 a 1.431 millones de dólares. Los costes imputables al programa los hemos reducido mínimamente, prácticamente sólo en las comisiones del Gobierno americano por el total de la operación y en los costes de transporte de los aviones hasta España, poca cosa más. También aquí hemos hecho una estimación muy conservadora de la reducción y, por tanto, el coste inicial del programa se reduce de 1.756 a 1.562 millones de dólares. Los costes de infraestructura son idénticos en cualquier caso, pero los costes de operación y mantenimiento sufren la reducción proporcional, al pasar de 84 a 72 aviones; por tanto, la reducción es de 1.541 a 1.335 millones, algo más de 200 millones de dólares, con lo cual vamos a un coste total del ciclo de vida que, con las reducciones que hemos efectuado, es aproximadamente de 526 millones de dólares (estos 526 millones de dólares son en 1982; no está calculado en dólares cada año).

Este es el ahorro del programa, por el hecho de haber pasado a 72 aviones en vez de 84. Por tanto, si el Gobierno español en 1985 decide volver a la cifra inicial de 84 aviones, los costes serán los que hemos estado viendo en toda la exposición, porque no variarán.

Otro elemento que creo necesario exponer a SS. SS. es el de la participación en el Programa ACA, futuro avión de combate europeo.

Debo decir que estamos cumpliendo las instrucciones del Gobierno de 22 de diciembre, hasta el punto de que hemos entrado en contacto con los países que están decidiendo las características iniciales de este futuro avión. Construcciones Aeronáuticas tiene ya dos ingenieros trabajando en empresas alemanas en relación a este futuro proyecto. El Ministerio de Defensa, a través de su Dirección General de Armamento y también del Estado Mayor del Ejército del Aire, está siguiendo de cerca el proyecto. En cualquier caso, como Ministro, he hecho saber a los Ministros de Defensa de Italia, Alemania y también al embajador británico en Madrid que la voluntad del Gobierno español es la de participar plenamente en el programa ACA desde sus primeros inicios y, por tanto, participar en el desarrollo, así como saber desde un principio cuál va a ser el nivel de coproducción.

En cuarto lugar, quisiera hacer algunas consideraciones en relación a las compensaciones y a la incidencia del Programa FACA sobre la industria nacional.

El aprovechamiento de las compensaciones a obtener es un problema —esto es obvio— bilateral. No se trata tan sólo de que la empresa productora del avión nos haga ofertas; se trata de que nuestras empresas, públicas y privadas, conociendo las posibilidades que este programa de compensaciones encierra, conociendo las valoraciones y prioridades del Gobierno sobre las compensaciones de alta tecnología, ofrezcan programas que puedan encajar dentro del esquema de compensaciones. En este sentido, el Gobierno creará, al igual que en el caso del Canadá —no tengo constancia del caso australiano, aunque las compensaciones son mucho menores—, un mecanismo de seguimiento.

Hemos estudiado con precisión los métodos de evaluación de las compensaciones; porque, ¿hasta qué punto puede filtrarse una oferta de compensación para que pueda compararse con otra oferta de coproducción o compensación en España?

El bagaje adquirido por el equipo FACA en el tema de evaluación de las compensaciones lo aplicaremos al seguimiento del programa y a derivar para España las compensaciones de mejor contenido tecnológico posible y que más liguen con nuestros programas industriales de futuro y de dotación de tecnología a estos programas industriales.

También en este capítulo quería hacer algunas consideraciones sobre cuál ha sido la actitud del Ministerio de Defensa en el tema de las compensaciones. Hemos intentado no sólo defender esta cifra de 1.800 millones, sino vertebrarla; tener una serie de compensaciones que se liguen entre sí y que se coordinen con nuestros programas

de futuro. Por este motivo, en las rondas de negociaciones, iniciadas a partir de diciembre de 1982, ya plenamente en estos últimos cinco meses del programa, hemos hecho hincapié en la tecnología del «composite» de carbono para los aviones de futuro y que nuestra industria aeronáutica la tenga en su totalidad. Hemos introducido —hasta este año no se había hecho en profundidad— en las negociaciones el tema de la industria electrónica. En la industria electrónica queremos trabajar sobre todo en dos direcciones: en el radar ligero —que España sea capaz de construir un radar ligero que pueda ser útil para los futuros modelos de nuestra industria aeronáutica— y en la tecnología propia de la microelectrónica.

Por último, en este intento de vertebración de nuestras compensaciones con políticas de futuro, he de decirles que iniciamos los trabajos de especificar cuáles serían las características técnicas de un avión de entrenamiento, a partir del CASA-101 mejorado, que también sea útil en el apoyo táctico, en el apoyo al Ejército terrestre. Este avión de entrenamiento podría ser fabricado en España, y sobre este tema Construcciones Aeronáuticas no sólo ha celebrado ya conversaciones, sino que ultimamente MOU ya tiene alguno firmado con la empresa McDonnell Douglas.

Pensamos que de esta forma contribuimos a tener un nuevo avión de combate para el Ejército español y que puede tener —creemos— en este momento mercados exteriores suficientes para que tenga una serie de producción competitiva con la de otros países.

En resumen, señor Presidente, señoras y señores Diputados, quisiera terminar con tres reflexiones esta exposición por parte de mi Departamento del proceso de evaluación y de decisión final del Programa FACA.

En primer lugar quiero, en estas tres conclusiones finales, decirles que el programa tiene un coste realmente elevado, tiene un coste que supone un esfuerzo enorme para la economía española y para el Presupuesto de nuestro país. El Ministerio de Defensa tendrá que hacer un esfuerzo para encajar este volumen de inversión, y debo decir a SS. SS. que el Ministerio de Defensa no ha acabado el trabajo de girar todo el mecanismo de división de dineros entre los Ejércitos, que hasta ahora era por división «a priori», a un mecanismo «a posteriori», según los planes, los programas diferenciados de cada uno de los Ejércitos; sí puedo decir, no obstante, que la realización del Programa FACA supondrá un esfuerzo de reducción de coste muy importante en otros programas, dentro del Ministerio de Defensa.

Al lado de estas consideraciones respecto al coste debemos hacer la de que este avión —en la cantidad de la que vamos a disponer, 72 unidades— supone una importantísima capacidad de disuasión, y en este Ministerio de Defensa, en este trabajo de programación de defensa de futuro, otorga una gran importancia a la capacidad de disuasión para garantizar nuestra soberanía y nuestra paz en el futuro que, a partir de 1985, nos va a conceder el disponer de este sistema de armas.

La segunda reflexión es en relación a los métodos de evaluación. Quiero comunicar a SS. SS. que estoy enorme-

mente satisfecho de los trabajos de evaluación del equipo del Programa FACA. Quiero decirles que aunque el Estado Mayor del Canadá tuvo conocimiento de nuestros trabajos de evaluación con posterioridad a su decisión, nuestro método de evaluación ha sido solicitado por ellos, e incluso personalmente he recibido elogios sobre el rigor con que se habían acometido estos trabajos, por parte del Estado Mayor del Ejército del Aire del Canadá.

Yo creo que en el futuro debemos seguir este tipo de actuación que por primera vez se ha aplicado a un sistema de armas que se incorpora a las Fuerzas Armadas españolas, pero que hemos de considerar que la aplicación de este método no ha sido más que un principio y debemos de perfeccionar nuestros sistemas de evaluación para cualquier otro sistema de armas, sean carros de combate del Ejército de Tierra o helicópteros o buques de la Armada. Anuncio a SS. SS. la decisión del Gobierno de seguir con rigor en esta línea.

Por último, debo decirles a SS. SS. que creo que el Ministerio ha negociado compensaciones de gran volumen; que la vertebración de estas compensaciones se inicia ahora; que vamos a tener que trabajar para que realmente suponga un empuje a nuestras industrias aeronáutica y electrónica; pero —y esto se ha visto al compararlo con Canadá— que podemos estar satisfechos del volumen de compensaciones que hemos logrado. Sin embargo, inmediatamente debo expresar mi deseo de que sea la última vez que se compra un sistema de armas ya terminado y que, por tanto, el recurso que nos quede sea negociar compensaciones. No digo en este caso que expreso la vo-

luntad decidida ni la promesa de que éste va a ser un resultado, pero sí que vamos a aplicar los mayores esfuerzos para que en el futuro, los sistemas de armas que deban comprar las Fuerzas Armadas españolas no sean sistemas ya terminados, sino que participemos desde el principio en los trabajos de desarrollo, de programación y que desde un principio sepamos cómo vertebrar estos programas con los programas de futuro de la industria nacional.

Y nada más; sólo agradecer al Presidente de la Comisión y a SS. SS. la paciencia con la que han escuchado esta exposición de dos horas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Se suspende la sesión por cinco minutos. Ruego a los miembros de la Mesa que se queden en su sitio y a los portavoces que se acerquen a la Mesa. *(Pausa.)*

El señor PRESIDENTE: Señoras y señores Diputados, debido a la hora en que nos encontramos en este momento, a la densidad de la información que nos ha sido ofrecida por el Departamento de Defensa y al interés de las cuestiones que se han expuesto, la Mesa y los portavoces hemos considerado que es conveniente continuar la sesión de esta Comisión mañana, de tal manera que mañana se reunirá de nuevo a las doce y media en punto de la mañana.

Se levanta la sesión.

*Eran las dos y veinte minutos de la tarde.*