



CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sesiones informativas de Comisiones

Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la

COMISION DE DEFENSA

el miércoles, día 8 de junio de 1983, con asistencia del señor Ministro de Defensa
(Serra Serra)

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señoras y señores Diputados; reanudamos la sesión informativa de la Comisión de Defensa sobre el Programa FACA.

Ahora corresponde el turno de exposición de opiniones, preguntas, valoraciones por parte de Grupos Parlamentarios. Según el Reglamento, corresponde a cada portavoz de Grupo diez minutos, tiempo que, como en otras ocasiones he dicho, no es necesario agotar en su totalidad. Vamos a comenzar siguiendo la nueva costumbre que se ha establecido en el Pleno en cuanto al orden de intervenciones. Por consiguiente, harán uso de la palabra los Grupos de mayor a menor, exceptuando el Grupo Socialista, que actuará el último.

En consecuencia, comienza el Grupo Popular. Tiene la palabra el señor Verstrynge.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Diputados, el Grupo Popular quiere empezar felicitando al Ejército del Aire por la calidad y sistemática de las informaciones que nos fueron dadas ayer, y quiere empezar también congratulándose por la inusitada presencia del Ministro de Defensa ante esta Comisión para explicar, al fin, una decisión de la que hasta hoy sólo estaban enterados con detalle algunas instituciones y, privilegiadamente, algunos medios de comunicación, con carácter previo y anteriormente a que esta Comisión del Congreso, que es la legítima representante del pueblo español, hubiera tenido las oportunas explicaciones. A nosotros no nos ha sorprendido que haya ocurrido así, pues a ello nos quiere acostumbrar el titular de un Departamento para el cual, el programa socialista había prometido y exigido siempre la máxima transparencia y, por cierto, ayer hubo transparencia. Lo que no podemos aceptar es que esa transparencia —y no me refiero a la de ayer— se haga reiteradamente al margen de una institución que tiene el derecho y el deber constitucional de ser la primera institución en enterarse de las decisiones que afectan a la vida colectiva y mucho más cuando hablamos de la política de defensa. En todo caso, nosotros comprendemos que la decisión competía, como ayer dijo el Ministro, al Ejecutivo, pero eso es una cosa y otra es que se actúe completamente a espaldas del Legislativo, que es lo que, en definitiva, ha pasado, y si había temas secretos, es conocido que existen cauces para poderlos tratar.

Creemos que desde la primera visita del señor Ministro a esta Comisión hasta el día de la fecha han ocurrido una serie de acontecimientos en el ámbito de su competencia —también de nuestra competencia— que habrían exigido una mayor presencia del señor Ministro ante esta Comisión. Por esta razón, y de entrada, nosotros queremos pe-

dir y, si me lo permite, exigir, sin acritud, al señor Ministro que en lo sucesivo, esta Comisión tenga, si no la primicia —que de seguro seguirá estando reservada para ciertos medios de comunicación—, al menos una explicación puntual de cuantos temas de trascendencia acomete este Ministerio, ya que, si no acude el Ministro por decisión propia, será el Grupo Popular el que pida su comparecencia. Por de pronto, ya anunciamos que vamos a pedir al señor Ministro nuevas sesiones informativas para temas que actualmente nos tienen preocupados.

Entrando en el Programa FACA, existe una pregunta previa por nuestra parte. En primer lugar, los aviones Phantom F-4 están hoy en uso en Alemania occidental, en Grecia, en Turquía, en la RAF británica y en Estados Unidos, y, concretamente en Estados Unidos, en la USAF, en la ANG, en la Navy y en el cuerpo de los Marines.

Yo sé que el modelo de Phantom que usamos no es exactamente el más moderno, pero, según el informe contenido en la revista «Avion Revue» número 6, de 1983, fechada en junio, nuestro F-4C es, con mínimos e imprescindibles retoques, el mismo F-4B utilizado por los portaaviones de la USA Navy, y se añade en el estudio que esos aviones de la USA Navy han sido «recientemente transformados a F-4N merced a algunos cambios en la aviónica». Si el F-4C es prácticamente igual al F-4B, y si éste ha podido ser transformado en el F-4N, ¿por qué adoptar, sin más, la decisión de prescindir de ellos, en lugar de adaptarlos y darles una nueva vida? Nos enteramos ahora de que, al parecer, también la RAF está procediendo a remozar sus Phantom y no a desecharlos. Este, además, es un tema importante, por cuanto que, a medida que los Phantom vayan a ser retirados, si efectivamente su ciclo de vida termina en 1983, puede ocurrir que algunos pilotos españoles estén arriesgando, digamos, su vida precisamente al seguir utilizando estos aviones más allá del ciclo de vida, lo cual introduce un punto más para poderlos renovar. En todo caso, no se hubiese podido enfocar la disyuntiva entre el F-18 y el Tornado; me refiero a los dos Tornado, porque, en la explicación que nos dio ayer el teniente coronel San Antonio, esta explicación parecía —me puedo equivocar, pero el sentimiento que nosotros tenemos es éste— referida exclusivamente al avión Tornado GR-1, y sólo el señor Ministro se refirió después al otro modelo de Tornado, al Tornado F-2. O sea, que, dicho de otra forma, la posibilidad que existe de actualizar los Phantom F-4C, y por cierto, al parecer también los F-5 —y nos gustaría saber qué mejoras se pueden hacer sobre los F-5—, además de permitirnos ahorrar de verdad, no hubiese quizá posibilitado ver bajo un ángulo un poco más favorable al Tornado en sus dos modelos combinándolos, máxime cuando que la cotización de este avión está subiendo de forma constante, hasta el punto de que el señor Bill Gunston, en su libro «Nato Fighters and Attack Aircraft», afirma que

dicho avión es el supremo ejemplo de sistema de armas actualmente utilizado en la OTAN, máxime por cuanto que la réplica soviética al F-18 existe ya, al parecer; sería el Mig-29 Fulcrum, y no es sólo el equivalente al F-18, sino que ya se prevé que rebasará bastante a este último aparato en cuanto a velocidad, en cuanto a algunos aspectos de la manejabilidad y en cuanto a la capacidad de sus misiles aire-aire.

Señalo esto porque puede ser que la vida del F-18 sea mucho más corta de lo que se nos ha afirmado, dado que, como dice José Sánchez Méndez, cuando el Mig-29 Fulcrum esté en servicio para dentro de dos años, el Pacto de Varsovia (y cito textualmente) «... dispondrá de una avión polivalente superior al F-18A y de características muy similares al proyectado F-18L de la McDonnell Douglas».

Nosotros, en España, hemos tardado mucho en tomar la decisión de comprar el F-18. Ahora bien, dado que ya en 1979, según se nos afirmó ayer, el Tornado fue desechado —aunque no se nos dijo si el desechado fue el Tornado CR-1, ya más conocido, pues realizó su primer vuelo el 14 de agosto de 1974, o si fue también rechazado entonces el Tornado F-2, lo cual parece menos lógico, puesto que su primer vuelo se produce el 27 de octubre de 1979—, si fue desechado, repito, el Tornado en 1979, por qué alargar el proceso poniendo en tela de juicio el criterio de los especialistas de nuestras Fuerzas Aéreas sobre el F-18, obligándonos a rehacer todo el análisis del Tornado. Esta es una pregunta que enlaza con otra: a menos que la adquisición del F-18 haya servido de medio de presión sobre los Estados Unidos desde algún punto importante de nuestra política exterior, como lo pueda ser la entrada en la OTAN, o a menos que alguien tenga la idea de transformar nuestra Península en el gozne en torno al cual se articularía también la logística de los F-18, de los que la Navy va a disponer en su VI Flota. Si este último hecho, la transformación de la Península en gozne para logística de estos aviones, es cierto, ¿qué otras repercusiones tendría este hecho? Este hecho, además, debe ser conectado con lo que podríamos considerar como excesiva dependencia —o, al menos, ha sido considerado así por la Prensa, no digo que nosotros lo consideremos, pero por la Prensa ha sido considerado así—, a juicio de algunos observadores de nuestro país en relación con los Estados Unidos en materia de armamento. Nosotros hemos podido leer en la Prensa que existe malestar en Europa por la compra del F-18. Ciertamente, causa preocupación el que, además del F-18, vayamos a comprar también a los Estados Unidos misiles Sidewinder aire-aire (por cierto, que espero que en su día se nos explique por qué ese misil es mejor, pongamos por caso, pero no «a posteriori», sino con anterioridad, que el Sparrow o el británico Sky Flash, o que el Shafrir israelí, por poner tres ejemplos actualmente cotizados); vamos a comprar también cinco fragatas a los Estados Unidos, 12 Harrier II (de nuevo de la McDonnell Douglas, que, por cierto, nos gustaría saber más sobre este tema); los helicópteros Lamps, los misiles Harpoon, también de la McDonnell Douglas, y, por qué no, por cierto, en lugar de

los Harpoon, el Exocet francés o el Durandal, cosa que también nos gustaría saber, o el Kormoran de los alemanes; también vamos a comprar el Chaparral, etcétera.

Nos tiene preocupados, por tanto, el que en la Prensa se haya podido afirmar que existe una excesiva dependencia y nos gustaría saber si esta es la cuestión, porque, por otra parte, no nos parece serio lo que se afirmó ayer de que, dado que el F-18 venía a sustituir a los Phantom y dado que éstos eran norteamericanos, también lo tenía que ser el nuevo FACA (que es lo que se dijo ayer textualmente, y lo tenemos en la transcripción). Curioso planteamiento que obliga, por tanto, a nuestras Fuerzas Aéreas, de seguir con ese planteamiento, a no poder diversificar nuestras fuentes más allá de Francia y de los Estados Unidos, porque si cada vez que compramos un nuevo material tiene que sustituir en cuanto a su origen de nacionalidad a un material que ya ha sido comprado a una de las nacionalidades que nos vienen sirviendo, evidentemente no podemos nunca salir de esas dos. Incluso nos afirmó ayer el señor Ministro de Defensa que el futuro Casa 101, mejorado, se va a hacer también en colaboración con la McDonnell Douglas.

Tema más grave aún es a qué obedece la información habida en los medios informativos sobre la no utilización de los F-18 contra terceros países. Es decir, que existe una condición de no utilización del F-18 contra unos determinados terceros países (la Prensa, concretamente, apuntaba Marruecos).

Centrándonos en la decisión ya adoptada (y repito, ahora es la primera vez, es decir, que a hecho consumado, cuando la Comisión de Defensa es informada, y, como se verá, insuficientemente informada), espero que en el futuro, para temas tan graves como los Harrier o los Leopard II o los Super Pumas o el Roland, no seamos mantenidos en la misma ignorancia en que se nos ha mantenido con el tema FACA; digo que, centrándonos ahora en el F-18, una selección que, en definitiva, aprobamos, porque las preguntas que hemos hecho antes sobre el tema Tornado y sobre el tema del remozamiento de los Phantom son más peticiones de aclaración de información que puesta en duda del criterio de las Fuerzas Armadas, que no dudamos de que el criterio de las Fuerzas Aéreas en este caso ha sido absolutamente acertado; centrándonos en el F-18, y aparte de echar de menos el que no se nos haya repartido antes, aunque fuera por cortesía, fotocopia del contrato de compra del F-18 —que esto, además, se debía haber hecho antes—, digo que también echamos de menos aquí al Jefe del Estado Mayor del Aire, señor García Conde, fundamentalmente por las afirmaciones que él ha hecho recientemente y sobre las que nosotros pediríamos aclaración. El afirma que con la cifra de 84 aviones, los FACA no sólo no incrementarán la capacidad del Ejército del Aire, sino que «ni siquiera suplirán a los aviones obsoletos». Dice textualmente: «que cuando el futuro avión de combate y ataque estaba pensado en un principio para incrementar la protección de la Fuerza Aérea española en materia de combate, las sucesivas reducciones...» (y estamos hablando, repito, de 84 apartatos, es decir, no de la

última reducción) «... han hecho que más de una potenciación sea una simple sustitución y ni siquiera del mismo número de aviones que serán dados de baja».

La nueva reducción de 84 a 72 aparatos —el segundo punto— ha sido calificada por el Jefe del Estado Mayor del Aire de motivo de «día de luto para el Ejército del Aire». Entonces nos parece que existe una contradicción entre lo afirmado hasta ahora y entre el hecho de que el señor Ministro ayer comenzó por decirnos que «... la cantidad de la que vamos a disponer, 72 unidades, supone una importantísima capacidad de disuasión para garantizar nuestra soberanía y nuestra paz», diciendo, además, el señor Ministro que la paz se consigue por la disuasión y añadiendo que la disuasión está indisolublemente ligada en nuestro tiempo a la capacidad de defensa aérea (son frases textuales). La cifra de 72 F-18, por tanto, para nosotros, no solamente es incompatible, por su limitación, con el deseo expresado ayer de que deberemos conseguir y mantener la superioridad aérea en áreas vitales para la defensa nacional, sino que, más sencillamente, es incompatible con cualquier plantemiento tendente a hacer que no retrocedamos en lo que ya es, desgraciadamente, y lo va a seguir siendo con estos 72 aparatos, si son sólo 72, una insuficiente defensa aérea.

Ayer se nos indicó que la compra de los 72 F-18 nos sitúa, en 1990, en una posición parecida a la holandesa y la belga, pero lo que no se nos dijo es de qué posición holandesa y belga se trataba, si la de 1990 o la actual. Es decir, si la compra de estos aviones se sitúa en 1990 a la misma altura que Bélgica y Holanda hoy, y, evidentemente, esa no sería una comparación válida ni sería un criterio válido.

El criterio de Hacienda, que ha sido esgrimido por el señor Ministro fundamentalmente, y de una forma casi total, para explicar la reducción, nosotros entendemos que debe ser tenido en cuenta, pero que no es el único criterio a ser tenido en cuenta. Entendemos que, efectivamente, no debía ser tenido en cuenta a rajatabla, sino solamente de una forma limitada, cuando España está insuficientemente defendida y cuando hasta Argelia, hoy por hoy, nos rebasa en cuanto a número de aviones o cuando Marruecos se dispone a comprar unos F-16 que ayer mismo aquí se nos dijo que no eran notoriamente inferiores al F-18. Por cierto, hablando de Marruecos, quiero recordar «la guerra de los seis días» y preguntar si nuestros aviones están, efectivamente, protegidos en silos o si se va a hacer algo en este sentido, porque, al parecer, los marroquíes están haciendo un gran esfuerzo en este campo.

Por tanto, en este tema de la reducción a 72 aviones, nosotros entendemos que no es solamente plantear «la bolsa o la vida»; no es solamente la bolsa, aquí también es la vida. Es la vida de todo un pueblo, y no se puede ceder, en mi modesta opinión y en la modesta opinión del Grupo del que soy representante en estos momentos, a consideraciones demagógicas, según las cuales, los recortes presupuestarios deben afectar de una forma sensible a las Fuerzas Armadas. Dicho de otra forma: 72 aviones son considerados muy insuficientes y es pan para hoy y hambre no para mañana, sino hambre para hoy mismo. Por

cierto, que cuando compremos —que estoy seguro que habrá que hacerlo—, como mínimo, los doce F-18 que faltan y más aviones que probablemente tendremos que comprar, eso de que nos costarán el mismo precio de 1981 me gustaría saber si es en dólares corrientes o si es en dólares constantes. Si es en dólares constantes, nos van a costar mucho más caros; si es en dólares corrientes, nos costarían más baratos. Pero esto no está claro.

Por otra parte, si esta promesa de la McDonnell se ha firmado también. Porque eso sí que podría compensar lo que el señor Ministro ayer no anunció, o anunció muy de pasada, que es que la subida del coste por unidad de infraestructura y mantenimiento que ha supuesto la reducción de 84 a 72 F-18, incrementa, por tanto, el coste de unidad. Es decir, la subida del coste por unidad se produce a partir del momento en que disminuimos las unidades, pero mantenemos la infraestructura y el mantenimiento.

Siguiendo los temas económicos, y antes de entrar en los técnicos, también aquí nos falta información. Por ejemplo, querríamos saber si el señor Ministro nos puede esclarecer cuáles han sido, en definitiva, las comisiones que se han devengado por la negociación del programa FACA y a quién. Porque en cuanto a personalidades españolas susceptibles de haber recibido comisiones de la McDonnell o de otros por la compra del F-18A, según informaciones de la Prensa, tenemos actualmente a Miguel Domenech, cuñado del ex presidente Calvo Sotelo; a Rodolfo Martín Villa, a Pío Cabanillas, a Antonio Garrigues Walker, a Ramón Lladó, a los señores Ricardo y Nicolás Fuster y al señor José Antonio Martín. Nosotros aceptaremos la explicación que se nos dé, pero, evidentemente, ya que ha sido publicado, nos gustaría saber si existen esas comisiones o si no existen. No siempre lo que la Prensa dice corresponde exactamente a la totalidad de lo que es y nos gustaría saber si corresponde a la verdad, si corresponde paralelamente a la verdad o si corresponde parcialmente a la verdad. Es en ese ánimo en el que yo lo planteo.

Por otra parte, hay algo que no entendimos ayer, que es si el «premium» por ensamblar aquí aviones lo va a pagar el INI o va a ir a cargo de los Presupuestos de las Fuerzas Aéreas. Es un tema que nos tiene particularmente preocupados, por cuanto que si fuese a cargo del Presupuesto de las Fuerzas Aéreas, evidentemente, disminuiría este Presupuesto respecto a la utilidad real del mismo, para que nuestro país se pueda defender mejor. Nos parece, en todo caso, que correspondería al INI el cargar con ese «premium».

¿Es cierto que existen proyectos de encargar la construcción de simuladores de vuelo a empresas privadas españolas? ¿Cuáles son? ¿Existe un criterio económico por el cual no se adquieren esos simuladores directamente a la McDonnell Douglas?

Finalmente, en este campo económico desearíamos saber, en primer lugar, si la ejecución...

El señor PRESIDENTE: Señor Verstrynge, ha rebasado el tiempo con amplitud y le ruego que vaya acabando.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Estoy terminando. Si en la ejecución en España del programa FACA se van a respetar los principios legales de publicidad, concurrencia en la adjudicación de los contratos y subcontratos, si se ha consultado al Consejo de Estado antes de tomar una decisión, que, al ser de tal envergadura —me estoy refiriendo a la compra de los aviones—, compromete fuertemente, jurídica y económicamente, al Gobierno español.

En cuanto a temas técnicos, nos parece, quizá, excesivo comprar doce aviones biplazas de un total de 72, porque los biplazas son, fundamentalmente, de entrenamiento, y en Canarias, de 24 F-1 Mirage, solamente dos son biplazas. Por otra parte, quisiéramos saber si los aviones biplazas de enseñanza tienen capacidad operativa y qué limitación de autonomía y de armamento tienen, en caso de tener capacidad operativa; si se entregarán, al parecer, en enero de 1986, nueve aviones monoplazas, de los cuales dos de ello tan sólo serán biplazas, lo cual puede ser insuficiente para la formación de los pilotos; si cuando se entreguen los primeros aviones estarán totalmente operativos, es decir, con todos los módulos de armamento, aire-aire y aire-tierra, porque, al parecer, los Mirage F-1 llegaron sin suficiente capacidad operativa y los Phantom, también; si el entrenamiento de los futuros pilotos se iniciará coincidiendo con la entrega de los primeros aviones o, por el contrario, se enviará antes personal a los Estados Unidos; si los F-18...

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra Serra): Le ruego al señor Diputado haga las preguntas más despacio, ya que no tengo capacidad ni siquiera de tomar nota a esa velocidad.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: No tengo inconveniente en ir un poco más lento. Puedo pasar las preguntas a la Mesa.

Si están capacitados los F-18 para repostar en vuelo, y, si lo están, dónde están los aviones nodrizas, porque, al parecer, había un punto que decía, en las condiciones de compra del FACA, que se tenía que especificar claramente que el sistema de aprovisionamiento de combustible en vuelo con el que venga dotado el avión sea perfectamente compatible con el TK-10, que es un avión concreto de abastecimiento. Nos gustaría saber, fundamentalmente, eso.

En cuanto a la última pregunta, por no agobiar más, si los aviones F-18 que se han adquirido tienen exactamente las mismas características que los que utilizan las Fuerzas Navales de Estados Unidos o si tienen alguna pertenencia diferente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Verstrynge. Le ruego que pase las preguntas a la Mesa.

A continuación, tiene la palabra el señor Molíns, por la Minoría Catalana.

El señor MOLINS I AMAT: Gracias, señor Presidente. Inicio mi intervención agradeciendo al señor Ministro y a sus colaboradores: al señor Subsecretario, señor Serra; al

Director general de Armamento y Material, general Sánchez Cabal, y al teniente coronel San Antonio, las explicaciones amplias y documentadas que ayer dieron a esta Comisión.

Dentro de este capítulo de agradecimientos quiero hacer dos reflexiones. La primera, ya debatida y por el señor Ministro anunciada en su intervención, sobre el tema de que la explicación se haya realizado «a posteriori» y argumentando con esa frase tan gráfica de que «cada cual con su responsabilidad» y «cada palo aguante su vela», que también podríamos decir, una explicación que entiendo lógica. El señor Ministro entiende que la responsabilidad de la elección del avión correspondía a su Departamento y, probablemente, a este Congreso de los Diputados lo que correspondía era la aprobación, como así fue, de la Ley de Dotaciones, y que, una vez aprobada ésta, entraba dentro de la responsabilidad del Ejecutivo el ejercitar la opción concreta y la utilización concreta de esos Presupuestos puestos a disposición de su Departamento, a través de la Ley de Dotaciones.

Este es un contencioso evidentemente opinable y que, como el señor Ministro conoce, en otros países se resuelve en forma distinta. Existen Parlamentos y Comisiones de Defensa que entran en el tipo de decisiones que nos ocupan. Probablemente, la forma en que realiza el Congreso de los Diputados y concretamente la Comisión de Defensa sus trabajos obliga al reparto de funciones que el señor Ministro anunciaba; es decir, que la Comisión de Defensa o la de Presupuestos, como fue en su día, apruebe la Ley marco, la Ley de Dotaciones, y que la utilización concreta de esos recursos sea decidida por el Ministerio, dando cuenta simplemente «a posteriori». Probablemente, el hecho de que las Comisiones se celebren generalmente ante la presencia de los medios de información, incluso —¿por qué no decirlo?— la falta de recursos con que el propio Congreso de los Diputados y los propios Diputados actuamos en nuestras funciones, obligan a que las cosas sean realizadas así.

Por tanto, acepto, en principio, la explicación del señor Ministro, entre otras cosas porque creo que, en todo caso, la decisión a quien corresponde, en cuanto a competencias, es a este propio Congreso de los Diputados y es una discusión que no debe tener lugar aquí, sino que debe tener lugar en otro momento. En este caso pienso que es correcto e inevitable casi la forma en que se ha hecho.

La segunda reflexión, dentro del agradecimiento, es la de poner de manifiesto, a nuestro juicio, la gran calidad de los trabajos que se han llevado a cabo en esta toma de decisiones, la gran calidad de los modelos utilizados en esa toma de decisiones, tanto en lo que hace referencia a la elección del modelo como en el capítulo del estudio de las contraprestaciones, la gran calidad del modelo utilizado que nos fue relatada ayer y de la que nos pudimos percatar en la exposición y que también pudimos comprobar los que estuvimos presentes en la sesión, a puerta cerrada, que tuvo lugar en el Cuartel General del Aire, en la legislatura anterior, por miembros de esta Comisión.

Repito, pues, al menos por nuestra parte, el convencido

miento de que la decisión ha sido estudiada con gran profundidad por el Cuartel General del Aire, por la Dirección General de Armamento y Material y por todas las otras comisiones mixtas que han participado en esa decisión.

Señor Ministro, probablemente lo que resaltaríamos más de su exposición de ayer o lo que más en falta encontraríamos en su exposición sería una ausencia de definición de objetivos. Falta de definición, por ejemplo, de nuestros hipotéticos enemigos. Ayer se nos decía, y eso sí fue puesto de manifiesto, que nosotros, por decisión nuestra, estábamos buscando un avión que fuera fundamentalmente de defensa y no de ataque. Esta es una definición previa. Pero encuentro a faltar otras. ¿Cuáles son nuestros hipotéticos enemigos? Y en función de ello, el radio de acción de los aparatos a contratar. Estoy seguro que esta información ha existido en el Ministerio. Lo que digo es que no nos ha sido relatada aquí en la Comisión. El tema del abastecimiento en vuelo tendría que ver con la definición del hipotético enemigo a la que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Popular hace unos momentos.

Hay una serie de preguntas que, según su exposición, nos han venido a la memoria sobre ese modelo tan sofisticado utilizado en la toma de decisiones. En primer lugar, ¿es un modelo autóctono? ¿Es un modelo preparado por el propio Cuartel General del Aire? ¿La ponderación de los distintos factores que en la decisión se han tenido en cuenta ha sido hecha en función de nuestros criterios, en función de criterios del propio Cuartel General del Aire? ¿Es un modelo de procedencia exterior y, por tanto, la decisión ha sido mediatizada en favor de uno determinado? Intuyo la respuesta, pero sería bueno que fuera puesta de manifiesto más explícitamente.

En segundo lugar, el señor Ministro hizo referencia a la importancia que él mismo daba al hecho de que el contrato haya sido firmado por el Gobierno español y el Gobierno de los Estados Unidos de América, pero se explayó poco en el porqué de esa importancia. Quisiera que incidiera en ello; es decir, ¿por qué es importante para nosotros? ¿Qué diferencias fundamentales existen por el hecho de que participe el Gobierno de los Estados Unidos en la contratación de estos equipos? Pregunto esto, sobre todo, porque me pareció entender que en algún momento en su exposición hacía referencia a la comisión que el propio Gobierno de los Estados Unidos recibirá por esa participación. Es un modelo curioso; que yo sepa, el Gobierno español no debe estar cobrando comisiones por intervenir en ningún contrato, por tanto, quisiera saber exactamente a qué obedece esa afirmación del señor Ministro.

En tercer lugar, ¿cómo juegan tanto en la Ley de Dotaciones Presupuestarias del Ministerio de Defensa, como en el propio Programa FACA la última devaluación de la moneda y, en general, los avatares que nuestra moneda está sufriendo en el mercado internacional de divisas? ¿Qué relación existe entre esa situación de la peseta y la disminución, si es que existe alguna, del número de aparatos de 84 a 72?

Por último, puesto que algunas de las preguntas que a nosotros nos había suscitado su intervención ya han sido

hechas por el ponente del Grupo Popular, ¿cuál es, a juicio del Ministerio o del Cuartel General del Aire, la evaluación del cubrimiento de los objetivos de defensa en función del número de aviones finalmente contratados? Es decir ¿en qué porcentaje, si es que éste es un término en el que se pueda medir esta opción, estará el cubrimiento que respecto a nuestros objetivos teóricos de defensa se realizará con los 72 aviones contratados en comparación con los 84 que estaba previsto, en principio, contratar?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra, por el Grupo Centrista, el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, deseo sumarme también, con el mejor sentido de colaboración, a las felicitaciones de mis antecesores en el uso de la palabra para con los miembros del Cuartel General del Aire, de la Fuerza Aérea española, tanto por la detallada exposición que ayer se nos hizo como por la calidad de esa misma información.

Entrando rápidamente en el tema, en aras de la brevedad, quisiera hacer al señor Ministro varias preguntas, partiendo de la información que tanto él como sus dignos acompañantes ayer nos facilitaron.

En primer lugar, señor Ministro, uno de los temas que me preocupan es el de la fiabilidad o bondad del programa de evaluación que se ha seguido por parte de los encargados españoles de hacer las comparaciones tanto en la lista corta de aviones norteamericanos que ayer se nos citó, el F-16 y los dos F-18, de las dos casas fabricantes, como en la correlación con los modelos de fabricación europea. Y me refiero a la bondad de este programa, por entender que puede haber una presunta disparidad entre lo que nos dijo el señor Ministro en su sesión informativa del 24 de febrero —y que consta claramente en el «Diario de Sesiones»— como elogio al programa de ordenador, incluso repitiéndonos ayer que había sido solicitado por algunos países como Canadá, y que incluso Grecia lo iba a pedir, y lo que el señor Ministro de Industria, en sesión informativa del 14 de abril pasado, «Diario de Sesiones» número 20, dijo a preguntas de este Diputado, en comparación con los elementos propios nacionales o exógenos en la evaluación del programa «Kawasaki» para la siderurgia integral y en comparación con el Programa FACA que hace este mismo Diputado al señor Ministro de Industria. Este contesta textualmente a la intervención en que se había hecho este elogio comparativo a favor del Programa FACA, con relación a aquel informe de la siderurgia integral: «En aquello que dice el viejo refrán castellano de que quien calla otorga diré que no puedo compartir lo que ha dicho usted con respecto al Programa FACA». Este no es mi problema, señor Ministro, pero lo digo simplemente como dato de comparación de la fiabilidad de los programas para que, en caso de que sea una presunta confusión, lo pueda usted aclarar con el señor Ministro de Industria y Energía, de quien depende también el INI, a los efectos que también en el Programa FACA de piezas de repuesto y ensamblajes se han planteado aquí.

Mi segunda pregunta, señor Ministro, se refiere a que ayer quedó suficientemente claro para mí el precio del avión, así como la resultante del modelo de ordenador seguido para la selección de este avión de ataque y combate, el FACA, que lo encuentra el mejor tipo de avión individualmente considerado. La unidad avión parece que es la más óptima y que responde, además, a los condicionamientos técnicos, tácticos, estratégicos, políticos y comerciales. El Gobierno tomó en consideración su polivalencia y la alternativa de sí o no de las fuerzas de la NATO, etcétera, a que se nos hizo referencia. Pero entendemos en mi Grupo Parlamentario, señor Ministro, que el problema de la defensa aérea, de la defensa del espacio español, no es solamente un problema de calidad del aparato, sino que es también un problema de cantidad. Si nos damos cuenta de las cifras que se han venido barajando en cuanto a cantidades en el Programa FACA, veremos que se habló de 144 aviones en un principio, que posteriormente de 96 se pasó a 84 y, finalmente, se ha terminado con 72. Todas estas cifras son múltiplos de 12, es decir, estamos hablando de una unidad operativa del Ejército del Aire, que es el escuadrón, se van reduciendo escuadrones (perdóneme el señor Ministro, no soy experto en el tema, pero me he dedicado a un análisis matemático de los números). Quiere esto decir que, junto al problema de la calidad, dando por óptimo el avión elegido —cuestión que no entro en absoluto a discutir y que acepto con los amplios informes que se nos han dado por los representantes del Cuartel General del Aire—, hay un problema de cantidad, y como el señor Ministro dijo que esa reducción, por lo menos el último escalón de 84 a 72, ha sido por razones de tipo presupuestario con la Ley de Dotaciones, la gran duda que me surge y la pregunta que hago es, señor Ministro, la siguiente: cuando se tiene un buen material y por ahorrar dinero en la tela se hace un traje para una persona dos o tres tallas más pequeñas, ¿ese traje sirve o no sirve? ¿Es que sirve a los planes logísticos, estratégicos o tácticos de la defensa aérea, de la defensa española, la reducción en ese significativo número de aviones o de escuadrones, como se quiera decir? Por las explicaciones que se nos dieron ayer aquí, entiendo que la reducción comporta una disminución no presupuestaria. Lo que me preocupa es la defensa nacional en este momento, porque cuando se nos invoca la solidaridad para atender con los Presupuestos el Fondo de Compensación Nacional de Cooperación Municipal, etcétera, lo aceptamos políticamente, ver sus cualquier cuestión de la defensa, que sería prioritaria.

Pues bien, entendemos que aquí hay una disminución de la capacidad de disuasión; que hay una disminución del control del espacio aéreo español y que hay una sensible y grave disminución del apoyo táctico que da este avión a las fuerzas operativas en tierra. Por tanto, no es de admisión que se trate de hacer un parámetro de comparación de esta cantidad de aviones con las cifras que se dan para Bélgica o para Holanda, ya que la relación escuadrón operativo-kilómetros cuadrados de territorio nacional y espacio aéreo a proteger son totalmente distintas, porque estamos hablando de dos países europeos, Bélgica

y Holanda, que tienen aproximadamente la superficie de alguna región o incluso alguna provincia española, para hacer esta cobertura del espacio; es decir, el radio que nos da de avión, escuadrón o escuadrilla-kilómetros cuadrados de territorio a proteger.

Tercera pregunta, señor Ministro. Usted nos dijo en la sesión informativa del mes de febrero que había un programa por parte de su Departamento en relación con el Ejército del Aire, el programa de refugio de los aviones de combate, y se dijo textualmente —y así figura en el «Diario de Sesiones»— lo siguiente: «Dado el evidente esfuerzo inversor que se va a realizar en los nuevos aviones de combate, debe construirse antes una infraestructura que los proteja debidamente de futuros o posibles ataques». Pregunta, pues: ¿hay una previsión de calendario en el Programa FACA con los refugios de aviones de combate para construir esta infraestructura? ¿Qué relación de calendario en cuadro marca el Programa FACA con la red de alerta y control, dado que el señor Ministro se refirió concretamente a los Programas Combat grande 3 y Combat grande 4 en la red de alerta y control y a la protección de los radares y defensa antiaérea de misiles tierra-aire? La cuarta pregunta sería, señor Ministro, una muy concreta que ayer no se me alcanzó en la explicación: ¿por qué se comparan en el modelo 96 aviones F-16 con 84 F-18? ¿Es por equivalencia de coste económico?

La quinta pregunta es: ¿Por qué si la filosofía con que se presenta políticamente el Programa FACA es la de defensa y disuasión no aparecen las palabras «guerra», «agresión» o «ataque»? En la evaluación del Programa, según nos decía ayer el teniente coronel San Antonio, se considera como misión primera —entendí que en el Programa se definen dos misiones para seleccionar el avión, para ver si responde prioritariamente a una de ellas o a las dos conjuntamente y la tasa óptima en la valoración de ambas— el ataque al suelo enemigo y como misión secundaria la defensa del espacio aéreo —lo que entendía que era la interceptación de otra aeronave del presunto enemigo—. Y yo pregunto: ¿podrían ser invertidas, en la evaluación del programa de ordenador del avión, las misiones y que fuera misión primaria la defensa del espacio aéreo español y la interceptación, y misión secundaria el ataque al suelo enemigo?

La sexta pregunta, señor Ministro, es sobre los sistemas de armamento del avión seleccionado, el F-18 de la firma norteamericana McDonnell Douglas, en cuanto a su dotación de bombas o cohería, cualesquiera que sean las misiones de combate o de defensa que tenga y en virtud del radio de acción por el peso del armamento transportado por este avión. Mi pregunta es si estas bombas o cohería que lleve el avión, en cualquiera de sus misiones operativas: de máxima carga en radio corto o, más ligera, de peso en radio de máximo alcance del avión, si este armamento es de fabricación nacional o tiene una dependencia de fabricación, de suministro o de tecnología con el país fabricante del avión, o si es de otra procedencia, de otro país, y si la reposición de este municionamiento del avión es de fabricación española o no.

Séptima pregunta, señor Ministro. Quisiéramos que se nos explicara cuál es el grado de vulnerabilidad electrónica de este avión, dado que ayer se nos informó sobre el tema de la huella infrarroja y la firma de radar, frente a los sistemas de detección y/o neutralización que puedan tener contra este arma aérea países del área del radio de acción, de la circunferencia operativa de este avión. Mi Grupo ha partido, en las consideraciones sobre la línea de operatividad de este avión, de bases terrestres de soberanía española, territorio peninsular o insular, y nunca de la suposición de que esté sobre un portaaviones y operando en aguas extraterritoriales de la nación española, sino teniendo en cuenta el radio de acción de los asentamientos de las bases en que estén situados los distintos escuadrones de este arma; es decir, mi pregunta es si en los países que están dentro de esa circunferencia los sistemas de detección o de neutralización de alarma electrónica o de neutralización de los radares de dirección, etcétera, de tiro del avión que lleva el F-18, tienen o no un grado de vulnerabilidad.

La octava pregunta, señor Ministro, es la previsión de las pérdidas por accidente de este avión; si presupuestariamente se sabe el índice de pérdidas por accidente de este avión y si, conociéndola, está prevista presupuestariamente la dotación correspondiente para reponer las pérdidas por accidente de vuelo, etcétera.

La novena pregunta, señor Ministro, es si en los documentos firmados o por firmar por el Gobierno norteamericano —ya un antecesor en el uso de la palabra ha planteado el problema— hay posibles restricciones del uso de este avión en misiones de guerra contra países vecinos, dado que las palabras «países vecinos» las empleó el señor Ministro también en su sesión informativa del mes de febrero cuando habló del Programa FACA. Querría preguntar al señor Ministro si en los suministros de piezas hay un condicionamiento diferencial cuando sean suministros de piezas de mantenimiento en circunstancias normales, de paz, o suministros de piezas en circunstancias bélicas.

Y, como última pregunta, si la reducción del número de aviones F-18 a adquirir —con estas limitaciones que antes decía refiriéndome a la talla del traje para la defensa del territorio nacional, lo que nos parece muy grave— comporta también una reducción de los estacionamientos previstos para las primeras cifras de aviones F-18, y si esta reducción de bases de estacionamiento deja en vulnerabilidad alguna parte del territorio español, y me refiero concretamente tanto al área de las Islas Baleares como a la de las Islas Canarias.

El señor PRESIDENTE: Ruego a los señores Diputados que tengan que intervenir que, por favor, miren el reloj; porque, si no, difícilmente vamos a poder completar la sesión.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, el señor Gangoiiti.

El señor GANGOITI LLAGUNO: En primer lugar, quiero agradecer al señor Ministro su comparecencia, al igual

que al Subsecretario, señor Serra, al teniente coronel San Antonio y al general Sánchez Cabal, por la claridad de las explicaciones que dieron, por el método didáctico que emplearon y por su capacidad de síntesis para explicar la relación coste-eficacia y el método de valoración de las compensaciones en un espacio de tiempo tan reducido.

Quisiera también expresar el disgusto de nuestro Grupo Parlamentario en el sentido de que no haya habido una comparecencia, por parte del señor Ministro, anterior a la firma del contrato. En la anterior comparecencia del señor Ministro, con fecha 24 de febrero, se acordó que en el plazo de un mes o mes y medio, aproximadamente, se celebraría una sesión monográfica. Pienso que, dada la importancia del tema y lo elevado de su presupuesto, se debió celebrar. En casi todos los Parlamentos europeos, y mucho más en una democracia parlamentaria, se hace así. Aunque el Ejecutivo, como dijo el señor Ministro, es quien debe tomar la decisión, la Cámara Legislativa debe estar informativa.

Y, dicho esto, voy a ser breve, tal y como ha pedido el señor Presidente. Gran parte de las preguntas que queríamos hacer ya han sido expuestas. De todas formas, yo querría recordar, señor Ministro, dos puntos importantes a los que se refirió en su primera comparecencia ante esta Comisión, que fueron la modernización de las Fuerzas Armadas y la necesidad de reforzar la participación de la industria española.

Creo que, indudablemente, con la compra de estos aviones se da un paso importante en la modernización del Ejército del Aire. Ahora bien, hay una serie de temas en los que voy a entrar —quizá porque son los que menos se han tratado hasta ahora—, haciendo una serie de preguntas muy concretas que me gustaría que contestase el señor Ministro.

En primer lugar, se habló ayer de transferencias de tecnología. ¿Se nos podría decir a qué sectores o subsectores de la industria va a afectar esta transferencia de tecnología?

En segundo lugar, el porcentaje de cofabricación en el que va a participar la industria española.

En tercer lugar, si se ha entrado en contacto ya con empresas españolas que puedan participar en este proceso.

En cuarto lugar, las líneas básicas del mecanismo de seguimiento de las compensaciones que, tal y como dijo ayer el señor Ministro, se van a crear y cuándo se van a hacer públicas las mismas.

Por último, y para terminar —no voy a hablar aquí del Programa ACA, se habló el otro día—, yo le pediría al señor Ministro que en breve espacio de tiempo hubiese una comparecencia monográfica para hablar del tema ACA.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Pérez Royo.

El señor PEREZ ROYO: Señor Presidente, señor Ministro, quiero, al igual que los Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, agradecer la comparecencia del señor Ministro, acompañado de sus colaboradores, e

igualmente agradecer las explicaciones, centradas básicamente en la metodología de evaluación del análisis coste-eficacia y de las contrapartidas de carácter tecnológico que ayer nos fueron dadas ciertamente con claridad.

Al mismo tiempo, al igual que los otros portavoces, quiero lamentar el hecho político fundamental, sobre el cual, ayer, el señor Ministro pasó como sobre ascuas, de que esta sesión, ciertamente interesante como pone de manifiesto la atención de los medios de comunicación, tenga el carácter de sesión informativa sobre un hecho ya consumado, ya producido, en relación al cual ninguna función se ha reconocido el Parlamento. En definitiva, una sesión informativa «a toro pasado», en lugar de lo que debería haber sido, es decir, una sesión de debate en la que este Parlamento hubiera tenido ocasión de discutir el Programa FACA e incluso diría más, el Programa FACA dentro del marco de objetivo de fuerza conjunta en el que se sitúa.

Igualmente quiero replicar al señor Ministro en la medida en que ayer en este tema, sobre el cual, como digo, pasó sobre ascuas, insinuaba que la competencia corresponde exclusivamente al Gobierno. Pues bien, nuestro ordenamiento jurídico —tema al cual tampoco se han referido los preopinantes—, es decir, la Ley de Criterios Básicos de la Defensa Nacional y de la Organización Militar, establece en su artículo 6.º taxativamente que las Cortes Generales debatirán las líneas generales de la política de defensa y de los programas de armamento, con las correspondientes inversiones a corto, medio y largo plazo; líneas generales de la política de defensa y de los programas de armamento cuya discusión de ninguna manera se puede considerar sustituida, como insinuó el señor Ministro en su comparecencia de ayer, con el debate en torno a la Ley de Dotaciones Presupuestarias de las Fuerzas Armadas, que tenía carácter, única y exclusivamente, presupuestario y en relación al cual, por otra parte, el entonces Ministro, señor Oliart, recalca precisamente que con él no eliminaban de ninguna manera sucesivos debates que deberían producirse necesariamente sobre los aspectos técnicos, sobre los aspectos de defensa y también sobre los aspectos presupuestarios en relación con los diferentes programas y sistemas de armas.

Aparte de esta razón fundamental, desde el punto de vista del respeto al ordenamiento jurídico, del respeto a los privilegios de esta Cámara, existen también razones políticas y de oportunidad que abonan este punto de vista que, a mi modo de ver, es muy importante.

Hablando de precedentes, quiero recordar igualmente que el propio Partido que actualmente está en el Gobierno, el propio Partido que sustenta al Gobierno y al señor Ministro, ha defendido en anteriores ocasiones con extraordinario vigor esta misma posición, esta misma doctrina. Yo recuerdo, simplemente por poner un ejemplo, al señor Bueno, actualmente Vicepresidente de esta Comisión, pronunciarse, ciertamente en vísperas electorales, con un extraordinario vigor sobre este tema y reclamar un debate exhaustivo en el Parlamento sobre esta cuestión.

El propio Partido Comunista, en fecha 16 de diciembre de 1982, solicitó la comparecencia del señor Ministro para sostener una sesión informativa sobre esta materia, que obviamente hubiera debido producirse, como digo, para respetar incluso la legislación, antes de que el hecho estuviera consumado.

En definitiva, quiero lamentar esta comparecencia, calificada, como he dicho anteriormente, de «a toro pasado», que de ninguna manera puede sustituir el auténtico debate que debería haberse producido en esta Cámara.

Sobre el fondo del asunto quiero recordar la posición del Partido Comunista, posición que es suficientemente conocida. Es una posición que se centra en los siguientes puntos: en primer lugar he de recalcar que nosotros estamos de acuerdo con las inversiones militares. Lo hemos manifestado en diversas ocasiones, lo manifestamos también con ocasión del debate sobre la Ley de Dotaciones Presupuestarias para las Fuerzas Armadas y fue precisamente este Diputado, por ser un debate que se produjo justamente en la Comisión de Presupuestos, el que intervinó. Estamos de acuerdo con las inversiones militares siempre que cumplan ciertos requisitos, desde el punto de vista de la economía nacional, y, naturalmente, desde el punto de vista de las necesidades de la defensa.

En cuanto a las necesidades de la economía nacional, subrayábamos el tema del empleo y el tema de las ventajas para la tecnología de nuestro país. En relación con este punto, y habiendo recibido informaciones de Prensa que ponen de manifiesto una cierta oposición por parte del mando del Ejército del Aire a crear la infraestructura necesaria para aprovechar alguna de las inversiones a las cuales se hacía referencia ayer, quisiera preguntar al señor Ministro sobre este tema.

En el plano estrictamente militar, la posición que nosotros hemos mantenido desde siempre y que nos hubiera gustado debatir se centra en los siguientes puntos: entendemos que la opción F-18, en la medida en que se compare con las demás alternativas —Tornado o F-16—, es una opción correcta, y sobre este punto, que fue sobre el que básicamente se centró la comparecencia de ayer, nada tendríamos que decir. El problema es que nosotros entendemos que con la opción centrada única y exclusivamente en el modelo F-18 se privilegia excesivamente al mando de combate, en detrimento del mando táctico del propio Ejército de Aire, y hemos sostenido que una opción más razonable hubiera sido la de reducir aún más el número de aparatos F-18, adquirir únicamente 40, con lo cual se satisficieran las necesidades del mando de combate, y haber invertido el dinero restante en un programa de adquisición de 80 a 100 aparatos tácticos avanzados, del tipo Jaguar franco-británico, de coste incomparablemente menor que los anteriores y apto para las misiones del mando táctico.

Finalmente, también hemos sostenido la necesidad de desarrollar un programa autónomo de investigación, encaminado a conseguir en el futuro —que deseáramos que no fuera lejano, coincidiendo en esta caso con lo que de-

cía ayer el señor Ministro— satisfacer en parte nuestras necesidades en este terreno.

En definitiva, son puntos —como digo— suficientemente conocidos, que han sido expuestos incluso por parte del Partido Comunista anteriormente, pero que nos habría gustado ver debatidos y, francamente, no lo hemos visto.

De igual manera, nos habría gustado despejar en un debate las dudas que tenemos sobre si con la opción F-18, en realidad no se está ejercitando una opción en contradicción con el primero de los presupuestos que ayer marcaba el señor Ministro, establecidos en el año 78; es decir, que la opción se hiciera sin prejuzgar nuestra integración en la OTAN, y nosotros nos tememos que con la opción F-18 en realidad se está haciendo una opción que básicamente parte de los presupuestos de la OTAN, básicamente parte de reforzar el flanco sur de la OTAN. No se puede perder de vista que el F-18 va a equipar también la VI Flota de los Estados Unidos y, en este sentido, es lógico que, desde el punto de vista de la OTAN, el F-18, para el sur de Europa, tenga ventajas sobre el otro avión de la OTAN, el Tornado, para el norte de Europa; pero el problema es si éstas son exactamente nuestras necesidades o si, por el contrario, de cara a nuestros eventuales —ojalá que no se produzca la ocasión, naturalmente— enemigos potenciales, hubiera sido más razonable otro tipo de avión en el sentido que he indicado anteriormente.

En cualquier caso, como ya he dicho, el problema es que estas opciones, al igual que las dudas que han planteado los restantes compañeros de la Comisión, unos desde una óptica, otros desde otra, no han podido ser discutidas, y esto es lo que yo tengo que lamentar —y con esto quiero concluir— fundamentalmente. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Muñoz.

El señor MUÑOZ GARCIA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, hemos de agradecer, en primer lugar, como todos, al señor Ministro de Defensa y a sus asesores la rigurosa y completa información y documentación que nos fueron ofrecidas en el día de ayer; información que entendemos se ha ofrecido al Parlamento en el momento oportuno y dentro del marco que para ello dio la Ley de Dotaciones para las Fuerzas Armadas. Difícilmente se pueden negociar o alcanzar compensaciones se se conoce previamente la elección o el resultado final, y es obvio que ello debilitaría la capacidad de negociación.

Aquí hay que decir que al dictar normas y comportamientos iguales a los que tienen otros países con condicionamientos muy diferentes, con una industria y una capacidad de armamento propias, conduce inevitablemente, o puede conducir, a resultados distintos.

Por ello, después de escuchar las intervenciones de ayer, debemos manifestar que la decisión adoptada le parece a nuestro Grupo Parlamentario acertada, adecuada y equilibrada. Acertada en la elección del tipo de avión, ya que como se ha señalado aquí por parte del representante

del Grupo Popular, el Ejército del Aire ha tomado en este punto una decisión absolutamente acertada. Por su polyvalencia, modernidad y capacidad de disuasión, el F-18A es el avión más adecuado a las necesidades de la defensa de España, necesidades que nos parece inoportuno concretar puntualmente.

Decisión también acertada y equilibrada en cuanto al número, ya que la reducción se ha debido a motivaciones estrictamente económicas, teniendo en cuenta los enormes sacrificios, como ayer señalaba el Ministro, que el programa exige a nuestra Hacienda, que también está obligada a atender otras demandas sociales ineludibles.

Aquí hay que señalar —ayer se nos repetía durante el debate de los Presupuestos— la necesidad de hacer unos crecimientos lineales en todas las partidas de los Presupuestos y en este caso concreto, el mismo Grupo Parlamentario propugna algo diferente.

Además, si se considera que no ha variado el coste unitario y se tiene en cuenta que se puede completar la compra en un próximo futuro al mismo precio de los adquiridos, sólo vemos ventajas en esta decisión de reducción, teniendo en cuenta además que el plazo de entrega de los aviones permitirá la adecuación estratégica oportuna.

También hay que señalar el esfuerzo realizado para obtener las máximas compensaciones económicas y tecnológicas en una opción que elementalmente marca un hito importante en la modernización del Ejército de Tierra.

Por último creemos que la mejor compensación es precisamente la de que en futuros programas se asigne una participación directa a España en los mismos, como ayer se comprometió, y nos lo manifestó, el Ministro de Defensa.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Muñoz.

Vamos a suspender la sesión durante cinco minutos para poder ordenarla a continuación. Ruego a los señores portavoces que se acerquen a la Mesa. *(Pausa.)*

Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra Serra): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en primer lugar, quiero agradecer las palabras que todos los Diputados de los distintos Grupos Parlamentarios han tenido de valoración positiva del esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Defensa, y dentro de él la Dirección General de Armamento y el Cuartel General del Ejército del Aire, para explicar los mecanismos de selección y de evaluación del Programa FACA.

Ha habido un denominador común, o bastante común, al que quizá es conveniente que responda, en primer lugar, sobre la consulta a esta Comisión de Defensa o, en general, a la Cámara, en relación con este tema. Debo reiterarme en mi posición de ayer. En absoluto ha sido de espaldas a la Cámara. El día en que el Ejecutivo tomó la decisión (las dos veces que he comparecido ante esta Comisión de Defensa, señor Verstrynge, ha sido a iniciativa del Ministro; evidentemente, cuando lo pida un Grupo Parla-

mentario acudiré enseguida—, voluntariamente solicité comparecer ante la Comisión. ¿Por qué? Por lo que ya expliqué ayer: el criterio de que el Ejecutivo debe cargar con su responsabilidad y explicarla a la Cámara con el mayor detalle, con posterioridad a esta toma de decisión; toma de decisión que no tiene que ver con las líneas generales de política de armamento que ha mencionado el Diputado señor Pérez Royo. Se trata de la selección concreta de un sistema de armas y, por tanto, en absoluto hemos estado en contradicción con la Ley de Criterios Básicos de Defensa Nacional, de 1980.

Debo decir a ese respecto a los miembros de la Comisión que quizá sí que hemos discutido el tema a toro pasado, pero en función de que el acuerdo del Consejo de Ministros sobre la selección del F-18 es del 22 de julio de 1982, y, en cualquier caso, estamos trabajando sobre una decisión ya tomada, no partiendo de cero para llegar a una decisión. En este sentido, yo sí que aceptaría esta frase, pero no en otro.

Entonces, no como justificación, ni mucho menos, sino como explicación complementaria de esa actitud del Ministro de Defensa, he de decirles que el retraso en mi comparecencia en el tema FACA se debe a la convicción de que creo que ha sido servir a los intereses nacionales —que yo debo defender— el retrasar algo esta comparecencia. Saben los señores Diputados, porque ayer lo expliqué, que gran parte de los logros en las negociaciones se han obtenido las dos últimas semanas. La última oferta de igualación de precio del Tornado con el F-18 no sé si la tendré aquí, pero creo que es de 25 de mayo. En estas condiciones, cualquier manifestación pública que supusiera una selección o una actitud hubiera perjudicado los logros que hemos obtenido en los últimos metros de esta carrera, que ha sido la discusión de las compensaciones y las condiciones de precio.

En relación a algunos otros sistemas de armas que ha mencionado el señor Verstrynge —y ahora ya entro a responder a él en concreto—, como el Sidewinder, los helicópteros, los Harpoons, el sistema de misil de baja cota Chaparral, voy a seguir la misma línea de conducta, porque si no la siguiera, tanto el Chaparral como el Harpoons o el Sidewinder automáticamente aumentarían de precio para España o, dicho de otra forma, disminuirían las compensaciones y las condiciones de compra de estos sistemas de armas en caso de que los Cuarteles Generales de los tres Ejércitos por un lado y, luego, el Ministerio por otro, terminasen evaluando que son estos sistemas los que deben comprarse.

Por este motivo, yo creo que por razones no de mantener el tema de defensa en un secreto, que no debe hacerse, porque las materias de defensa pueden discutirse ampliamente, pero sí por razones de la dureza de las negociaciones comerciales en relación a estos temas, creo que ha sido prudente posponer la explicación pública a la Cámara hasta después de que se haya tomado de forma definitiva.

En relación a las cuestiones que ha planteado el señor Verstrynge, algunas de ellas muy técnicas, quisiera hacer

una primera observación, y lo digo con absoluta autoridad moral respecto del nivel de competencia que debe tener un Ministro, muchas de ellas están dirigidas a los Estados Unidos, no debe ser el Ministro quien llegue a estos niveles de precisión, del mismo modo que yo también confío en el Estado Mayor del Ejército del Aire cuando me propone un sistema determinado de avión o de mezcla de aviones y rechaza, como ha propuesto el señor Pérez Royo, una fórmula intermedia, por ejemplo, con un avión como el Jaguar.

El señor Verstrynge ha pedido una serie de cuestiones estrictamente técnicas, que llegan incluso al tema de repostaje de estos aviones o el número de horas de vuelo que se consideran necesarias para que un piloto pueda adquirir la total cualificación de este sistema, y estoy absolutamente de acuerdo en que el Cuartel General del Aire tenga las sesiones de trabajo que considere oportunas con el Estado Mayor, que es quien debe discutir y entender sobre todo ese tipo de cuestiones.

Yendo a las de más fondo, ha mencionado el señor Verstrynge el tema de los Phantom. El Phantom es el avión que está llamado a ser sustituido por los F-18 que compramos, prolongándole ya entre cuatro y cinco años de promedio su vida respecto de la vida operativa estimada. Los Phantom que transforma el Gobierno de los Estados Unidos no son los Phantom-C de que disponemos nosotros, sino los B; los E aún son mayores, más modernos, el C, no; entonces, puedo asegurarle al señor Verstrynge sobre los Phantom-C que lo que están haciendo es empaquetarlos, no modernizarlos, de la misma manera que el Ejército del Aire español hará un esfuerzo para modernizar los Northrop, los F-5, aun a sabiendas de que ya tenemos algunos problemas de corrosión en el material de estos aviones, ¿por qué?, porque el Ejército del Aire español ha llegado a la conclusión de que puede tener una prolongación de vida operativa que compense la inversión adicional, pero no se ha llegado a la misma conclusión con el Phantom.

Se ha extendido, luego, el señor Verstrynge en una serie de elogios sobre el Tornado y ha citado un autor cuyo nombre no recuerdo, yo creo que debe corresponder al libro que ayer le vi sobre la mesa, porque en la portada estaba el Tornado de frente. Bien, yo debo decirle al señor Verstrynge que el Tornado es un magnífico avión, es un soberbio avión, y muy resistente, probablemente con unos costes de mantenimiento ligeramente excesivos y con un diseño específico para misiones muy concretas de los países que lo coprodujeron, pero el avión Tornado es un excelente avión, sin duda.

En cuanto al avión soviético, yo no sé cuál es el nivel de información del señor Verstrynge, si lo ha visto en los dibujos que se conocen, etcétera, a partir de la información de que un Ministro a través de sus sistemas de inteligencia puede disponer, se parece tanto al F-18 como el Tupolev al Concorde, es exactamente la copia soviética del F-18, y la experiencia que nosotros tenemos es que normalmente estas copias no mejoran el original, sino que aprenden, siguen con unos

años de retraso, los avances, sobre todo en el equipo electrónico.

Ahora bien, si el señor Verstrynge nos advierte de que ese avión va a ser mejor que el F-18, ¿cómo me pide que continúe con los Phantom renovados? Entonces ya la diferencia con este avión sería enorme.

La logística del F-18 en la Península. Lo único que estamos en este momento discutiendo, sobre todo lo que está iniciado con el caso de Canadá, es si el mantenimiento de estos aviones se realizaría en España. Canadá tiene dos escuadrones en Alemania Federal y podría traer esos aviones a España a las reparaciones y labores de mantenimiento. En este sentido, Construcciones Aeronáuticas tiene ya un volumen de facturación muy apreciable de mantenimiento de aviones norteamericanos en Europa. Si realmente llegamos a un acuerdo y podemos ofrecer precios competitivos, es más que probable que el mantenimiento de los F-18 que no se pueda hacer en un portaaviones de la flota del Mediterráneo se haga en España y el de los dos escuadrones, canadienses, también, con lo cual para un trabajo mecánico pero importante, las empresas españolas tendrían un volumen de facturación que no es nada desdénable.

Ha mencionado el señor Verstrynge el malestar por comprar material americano. Yo aquí sólo le diré brevemente que ha dado por supuesto la compra de una cantidad enorme de sistemas de armas de procedencia norteamericana; creo —si he apuntado todo— que ha citado el Sidewinder, que es un misil aire-aire del que ya se dispone, no que se vaya a comprar. El Sidewinder está adoptado —ya hace tiempo de ello— por el Ejército del Aire español y por la Marina española para sus aviones Harrier. El Harrier es un avión en el que de todos los sistemas de armas que he mencionado hay acuerdo del Consejo de Ministros para proceder a la compra. Señor Verstrynge, como supongo que todos los señores Diputados conocen bien, es el único avión de despegue vertical. Si este Ministro en este momento tuviera que decidir respecto de la construcción de un portaaeronaves y la dotación del mismo, probablemente lo pensaría mucho, lo introduciría en todo este mecanismo de programas y lo compararía con otros sistemas de armas de la misma Armada y de otros Ejércitos antes de tomar la decisión. Pero, en este momento, el «Príncipe de Asturias» no solamente está tomada la decisión de construirse, sino que está en avanzado estado de construcción, y para que en el momento de estar terminado no fuera un buque vacío, se decidió comprar el único tipo de avión que en este momento se fabrica que encaje con las características del portaaeronaves.

Los demás sistemas de armas, y, en concreto, los helicópteros y el misil Chaparral, no hay en absoluto, no ya ninguna decisión del Consejo de Ministros, sino tampoco decisión del Ministerio ni de los Estados Mayores en relación a este o a otro sistema alternativo

de misiles o de helicópteros. Exactamente igual sucede con los Harpoons y otros misiles de buques.

Su señoría ha mencionado brevemente que yo dije ayer que puesto que los Phantom F-4 provenían de los Estados Unidos de América, había que comprar el F-18. Tengo que corregirle ligeramente en este punto. La transparencia se limita a reflejar la directiva de 1978; esto fue lo que dijo la directiva de 1978. Luego, ya en 1979 —no este Gobierno—, corrigió la directiva en el sentido de levantar el requisito de que el material fuera de procedencia norteamericana. El requisito fue impuesto en febrero de 1978 y levantado en diciembre de 1978.

En cuanto a que el avión táctico será construido en colaboración con la McDonnell Douglas, esto no supone ningún tipo de dependencia norteamericana, ni mucho menos; lo que sí sucede es que Construcciones Aeronáuticas ha firmado un MOU que viene a ser un precontrato de intenciones, con la McDonnell Douglas, en virtud del cual, entre las compensaciones por la compra del F-18, la McDonnell Douglas se obliga a vender en Estados Unidos dos aviones tácticos de fabricación española por cada avión táctico que el Ejército del Aire compre en el futuro, caso de que Construcciones Aeronáuticas, con las especificaciones del Ejército del Aire español, construya este avión táctico.

Ha hecho referencia el señor Verstrynge a un punto que me parece de interés, porque luego (ya repararé mis notas), creo que me lo ha citado el señor Mardones, que es la restricción en el uso de estos aviones en caso de que tuviéramos la desgraciada necesidad de usarlos por conflicto bélico. Estos aviones se compran en ejercicio de la soberanía española; tanto los LOI que hemos firmado con el Gobierno de los Estados Unidos como las precauciones de repuestos, etcétera, que tenemos por parte del Ministerio de Defensa y del Ejército del Aire, garantizan la autonomía en el uso de este avión. De esta forma contesto una pregunta posterior, pero diré que con el F-18, España compra dos años de repuestos consumibles y compra la totalidad de necesidades del apoyo en tierra para el programa de veinte años. Creemos que con esto tenemos un margen suficiente para el tema de repuestos en caso de uso.

El tema de dependencia de armamentos ya lo trataremos cuando conteste al señor Mardones.

Hay otro bloque de cuestiones en relación al número de aviones, y no ha sido un solo Diputado sino varios los que han hecho referencia a este tema. Evidentemente, hemos reducido el número de aviones de 84 a 72 por razones presupuestarias, pero cuando lo hacemos es sobre la base de que consideramos —considera el Gobierno— que es un número suficiente y que con esto no se reduce ni se daña. Es evidente que sería mejor, no 84, sino los 144 iniciales del Plan Estratégico Conjunto; pero dentro de nuestras posibilidades de afectar recursos a la defensa nacional, estamos en una posición que el Gobierno ha considerado suficiente en el esquema de capacidad de disuasión aérea. Yo debo decir

a los señores Diputados que estamos en este momento acabando de tener los Mirage F-1, que es un avión de combate enormemente moderno, porque el modelo data de 1975, y por tanto, en la década de los ochenta y en los primeros cinco años de la de los noventa, España tendrá el grueso de su flota de aviones de combate en dos modelos enormemente modernos y recientes, y esto da una capacidad y una eficacia sobre la cantidad, que hace que no se pueda comparar estrictamente con tamaños de flotas de combate de otros países. Aquí sí que contesto, el tamaño de las flotas de Bélgica y Holanda en las transparencias es el estimado por sus programas de compra en 1990, no hoy en día. Además, hay que comparar la calidad de estas flotas, y en este sentido España en 1990 tendrá una calidad media de modernidad de su flota de combate aéreo comparable, y probablemente mejor en gran parte de los casos, con cualquier país europeo.

Hay otro tema recurrente que creo que podría contestar también de forma global. Se trata de los refugios de protección de los aviones, puesto que su coste de adquisición es tan elevado. Realmente la situación actual es una situación muy defectuosa porque no existen prácticamente refugios para la flota actual de aviones de combate. Se ha dado la orden de proceder a la construcción de refugios de aviones, y me van a permitir los señores Diputados que en esta sesión no diga el lugar. Esta orden se ha dado con cargo a los fondos de inversión a disposición del señor Ministro. Lo explico a la Comisión de Defensa porque creo que este hecho les dará, primero, un indicador de la importancia que otorgo a estos refugios, y en segundo lugar, un indicador de la estrechez de recursos del Ejército del Aire para sus propios fines.

Quisiera por último, y con toda cordialidad, hacer referencia a la afirmación del señor Verstrynge en relación a que los recortes presupuestarios no debieran afectar a las Fuerzas Armadas. Pocas veces puedo estar tan de acuerdo en una afirmación como ésta con el señor Verstrynge, pero también le pediría al señor Verstrynge coherencia con la actitud de su Grupo Parlamentario, porque una de las enmiendas que he tenido que informar ha sido la reducción de 24.000 millones de pesetas en los fondos de inversión y mantenimiento del Ministerio de Defensa que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular al Presupuesto del Estado en materia de mi Departamento. Si me reduce por un lado, o intenta reducirme, en 24.000 millones de pesetas los fondos anuales de inversión y mantenimiento del Ministerio de Defensa, pero por otro lado me dice que los recortes presupuestarios no debieran afectar a las Fuerzas Armadas, no sé con qué quedarme, si con su afirmación en la Comisión de Defensa o con la de su Grupo Parlamentario en el Pleno del Congreso.

El precio constante y el coste por unidad. El precio es siempre en dólares de 1981, esto es evidente. El precio del Programa FACA está en dólares de 1981; la cantidad de pesetas que nosotros necesitemos cada año

para comprar un dólar es obvio que se va a alterar. Cuando se dice que al pasar de 84 aviones a 72 no se altera el precio unitario, se está diciendo que el precio en dólares de valor de 1981 va a ser el mismo por cada avión, se compren 84 o se compren 72. Dije ayer que si en 1985 el Gobierno español decide extender la compra hasta 84 aviones, esos doce aviones adicionales continuarán teniendo el mismo precio en dólares de 1981 que se ha pactado para la compra de ese tipo de avión. El coste por unidad en relación a otros aspectos del programa, por ejemplo los equipos en tierra para el mantenimiento, evidentemente se incrementará en la proporción que va de 72 a 12. Esto es un hecho cierto. En cambio, ya explicamos ayer en la transparencia que los costes de mantenimiento, a partir de que tengamos los 72 aviones, de aquí a cinco a seis años, se reducen en unos 980 millones de pesetas anuales.

El problema de las comisiones por el programa. Este problema fue tratado por el Gobierno anterior y a mi modo de ver clarificado suficientemente. McDonnell Douglas certificó que todas las comisiones que pague serán satisfechas con cargo a sus beneficios y a través de su representante, y el Gobierno español tendrá conocimiento de ellas. En una declaración que entregó —que pidió que fuera confidencial, pero yo creo que en esta sesión del Congreso puedo explicarla porque al final permiten que en caso necesario se pueda utilizar— el acuerdo del representante de McDonnell Douglas en España con McDonnell Douglas, le prohíbe hacer pagos, entre otros, a cualquier funcionario o empleado del Gobierno español, tanto direct como indirectamente, y a ningún otro a su petición o sugerencia, por asistencia en relación con la venta de ningún producto de McDonnell Douglas. Si yo tuviera conocimiento de que este acuerdo o prohibición se ha vulnerado, evidentemente, señor Verstrynge, actuaría en consecuencia poniendo el tema en manos de mis asesores jurídicos.

El «premium» y el INI. El acuerdo del Presidente del Gobierno es que un 15 por ciento del «premium» tiene que ser sufragado por el Instituto Nacional de Industria. En caso de que la empresa Construcciones Aeronáuticas quisiera ensamblar el aparato en España, que a juicio del Ministerio de Defensa no otorga nueva tecnología y, por tanto, no tenemos un interés especial en gastar dinero del «premium» de Defensa en este tema, la proporción de sufragar el incremento de costes en este caso sería del 85 por ciento por el INI o el Ministerio de Industria y sólo el 15 por ciento por el Ministerio de Defensa.

Por tanto, sí que hay una participación para sufragar los sobrecostes de la coproducción en España del Ministerio de Industria y del INI, y esta participación no es fija porque en algún supuesto puede ser prácticamente total y en otro menor.

En cuanto a los simuladores de vuelo, debo decir que una empresa privada española ha obtenido el contrato para construir los dos simuladores de vuelo.

Esto sí que es una instrucción de tecnología que capacita a una empresa, en este caso privada. Para mí, cualquier introducción de tecnología en la industria española es interesante y oportuna, y doy el mismo apoyo a las empresas privadas que a las públicas, sin ningún tipo de sobrecoste o de «premium», y cuando no tiene ningún tipo de sobrecoste el apoyo personal es mucho mayor para que se obtenga. Una empresa privada española fabricará los simuladores de vuelo y ha ofrecido fabricarlos, si no estoy mal informado, por un dólar menos de los que ofrecían los competidores americanos. Es un caso de capacidad competitiva y de conseguir un contrato de cerca de 40 millones de dólares compitiendo.

El número de biplazas es excesivo. Esta pregunta, señor Verstrynge, vamos a dejarla dentro del paquete de temas que quisiera que usted discutiera con el Estado Mayor de Aire, que es quien me da a mí las proporciones que en función de su conocimiento de lo que significa entrenar a los pilotos ellos consideran necesario.

En relación a que en 1986 sólo se entregarán dos biplazas y nueve monoplazas, tiene un error de información. Tiene razón en las cifras, pero son nueve biplazas y sólo dos monoplazas. Es decir, en 1986, prácticamente sólo recibiremos aviones F-18B, que son los biplazas, y sólo al final empezarán a llegar los monoplazas. En 1987 se completa el número de 12 biplazas y, a partir de aquí, todas las entregas son de monoplazas hasta el final, hasta hacer el final exacto de aviones contratados.

En cuanto a que las características sean iguales o distintas que las de la Navy, sólo puedo decirle que las características corresponden al hecho de que los aviones de la Navy tienen que aterrizar en portaaviones. En los demás no hay diferencias, lo cual no quiere decir que en el futuro, el Ejército de Aire, por propia iniciativa o porque vayan evolucionando los sistemas de armas, introduzca diferencias en los sistemas de armas o en algunos de los equipos. En principio, los aviones son idénticos.

Me quedan una serie de cuestiones. Me pregunta si cuando se entreguen los primeros aviones estarán totalmente operativos. Lo estarán.

El entrenamiento de los futuros pilotos. Estos temas técnicos yo creo que sería mejor que los contestara el Estado Mayor del Aire; pregunta también si se podrá repostar en vuelo. Podrán.

En cuanto a los problemas técnicos de qué aviones cisternas disponemos, etcétera, también está en situación total y no tengo ningún inconveniente en que el Estado Mayor del Aire le informe de todas las previsiones que tenemos al respecto de los aviones nodriza.

El tema de las horas de vuelo y todos los planes de entrenamiento de los pilotos, tampoco tengo ningún inconveniente en que se la expliquen. Ya expliqué ayer que es posible que ejerzamos incluso algún tipo de colaboración con Canadá para la calificación de nuestros pilotos. El coste de la hora de vuelo de los F-18 se puede sacar de nuestros cálculos; no dispongo de ellos en estos momen-

os, pero se los puedo proporcionar al señor Verstrynge, y comparado con el coste de vuelo del F-16 y con el coste del vuelo del Tornado. Son datos que yo he manejado y que existen. Supongo que el señor Verstrynge no tendrá ningún inconveniente en que se los demos separados porque así también salvamos algún tema de clasificación de estos datos.

El señor Molins, si he tomado nota correctamente, ha hecho cinco bloques de cuestiones. La primera, la falta de objetivos previos. El Ministerio de Defensa está elaborando el ciclo de defensa, para que sea debatido por la Junta de Defensa Nacional, por el Gobierno y también en la Cámara de Diputados. Ello no quiere decir que no se tengan objetivos. Está el acuerdo de la Junta de Defensa Nacional y de Consejo de Ministros de 1980 sobre directivas de defensa; existen. Acuerdo y directivas de las que tuvo información esta Cámara en la legislatura anterior, y, mientras no sean sustituidas, estas son las directivas que hemos de utilizar.

La valoración de amenazas de estas directivas, en prioridades y en valoración en cuanto a probabilidad y en cuanto a peso de estas amenazas, es materia clasificada, pero también estaría dispuesto a explicarle luego al señor Molins esas valoraciones y el objetivo de fuerza en relación a las mismas, que salió, y luego las correcciones al objetivo de fuerza también en relación a este tema.

Creo, y en esto hemos de ser sinceros, que con este tema sucede un poco como con la programación económica. Es necesario cerrar el ciclo y haberlo practicado como Administración, y casi diría como país, sumando la Cámara de Diputados, etcétera, varias veces, para que realmente este ciclo sea algo trabado que de verdad nos otorgue una capacidad de análisis y de decidir proporciones entre fines y medios. Creo que estamos en el camino de este proceso, pero hay que reconocer que hemos de andar aún mucho para que haya una relación rigurosa entre fines aceptados por la Cámara y medios técnicamente puestos al servicio de estos fines.

En cuanto a los modelos de evaluación y el peso de los criterios, este es totalmente producto de decisiones políticas, si se quiere, político-administrativas, o técnicas del Ejército del Aire, pero absolutamente españolas. Ayer creo que salió a relucir el tema de la proporción que se otorgaba a las misiones de ataque al suelo en relación a las misiones de combate, tema que también ha suscitado el señor Mardones.

Este 75 por ciento en la evaluación es una decisión si se quiere discutible, pero absolutamente nuestra, absolutamente española. Estoy convencido de que Canadá, por ejemplo, tiene una valoración totalmente distinta, porque tiene unos programas de uso absolutamente distintos y el ataque al suelo ocupa en sus esquemas un peso mucho, mucho más reducido que en los nuestros.

Exactamente igual en los F-18 de los Estados Unidos, que están pensados para ir en portaaviones, tendrán unas relaciones, incluso una estructura de misiones dentro de cada peso, muy distintas que las nuestras.

El contrato FMS, que quiere decir «Foreign Military Sa-

les», fue una decisión del Gobierno anterior. El contrato FMS quiere decir que el país que compra a una empresa norteamericana no la compra directamente. ¿Por qué? Por que esta empresa norteamericana ya está suministrando exactamente aquel producto al Gobierno de los Estados Unidos, y entonces compra en las mejores condiciones que en cada momento logre el Gobierno de Estados Unidos en sus discusiones con esta empresa. Es decir, nosotros nos apuntamos a las mejoras que sobre tren de aterrizaje o sobre guerra electrónica —cito guerra electrónica porque ha salido— está exigiendo el Gobierno de los Estados Unidos a la empresa productora McDonnell Douglas, y también a los costes que vaya reduciendo porque programe las series, etcétera. En este sentido hay un sacrificio de pagos. Los pagos españoles están bastante adelantados en relación a la entrega del último avión, pero hay una reducción de costes muy importante por el hecho de que avancemos los pagos, como hace el Gobierno de los Estados Unidos.

Por todas estas labores de seguimiento, incluso de recepción de las aeronaves —las recibe primero el Gobierno de los Estados Unidos, que certifica sobre su calidad y su capacidad operativa, y luego las recibe el Ejército del Aire español—, por todos estos trabajos, el Gobierno de los Estados Unidos, que es más mercantil que el nuestro, cobra un 3 por ciento de, vamos a llamarle, comisión. Hay que saberlo. Está ligado a una legislación interior de los Estados Unidos. Algún día quizá también nosotros, si actuamos como Gobierno en relación a otros países en estos sistemas, podamos copiar la misma fórmula.

El cuarto bloque o tema que ha planteado el señor Molins es el papel de la devaluación de la moneda y si este factor ha jugado en la decisión de 84 a 72. La devaluación de la moneda incide en el coste del programa en pesetas exactamente en la misma proporción en que se devalúa la peseta. ¿Por qué? Porque estamos trabajando en dólares constantes de 1981.

La devaluación de la moneda no ha incidido en la decisión de pasar de 84 a 72, porque, como recordarán SS. SS., la Ley de Dotaciones a las Fuerzas Armadas indicía los recursos de inversiones en relación al tema cotización del dólar con la peseta. Por tanto, cuando el Ministerio de Defensa encaja un contrato en dólares de 1981, sabe que este contrato está cubierto por la Ley de Dotaciones en la parte que corresponda a devaluación de la peseta. Por tanto, no ha sido este el motivo, sino que han sido los criterios que he ido exponiendo ayer y hoy.

En cuanto a la evaluación del cubrimiento de los objetivos de Defensa al pasar de 74 a 82, he explicado antes al señor Molins que habíamos evaluado los objetivos de Defensa y habíamos evaluado también cómo la reducción a 72 puede afectar este hecho. Creemos que, en cuanto a dotación de sistema de armas, lo importante es tener una previsión de calendario en el tiempo. Ya he insistido antes en que en los primeros años de la década de los noventa, España tendrá dos bloques, de 72 aviones cada uno, enormemente modernos en relación con los demás pa-

ses, y a medidados de la década de los noventa, España debe estar recibiendo el futuro avión de combate europeo del Programa FACA. Por tanto, hemos considerado que en esta previsión de tiempo y, sobre todo, con la posibilidad de contar —y de esta forma también contesto a algunas intervenciones en relación a un supuesto olvido de avión de apoyo táctico— con un avión de apoyo táctico español, realmente creemos que se tiene el objetivo de fuerza aérea posible por parte de España.

El señor Mardones encuentra, a su criterio, disparidad entre las manifestaciones del Ministro de Industria y las mías. El Ministro de Industria no comparte que el Programa FACA se haya hecho con tanto rigor o tanta bondad. Yo creo que sería mejor decir no compartía, porque con el Ministro de Industria he estado trabajando estrechamente todo este mes de mayo en el tema, hemos tenido reuniones frecuentes y hemos trabajado al unísono, con los mismos criterios. Los dos quisiéramos una mayor concreción en este programa enorme de 1.800 millones de dólares, en este momento ya más de 200.000 millones de pesetas, pero los dos estamos trabajando exactamente en la misma dirección en este esfuerzo de que estos 200.000 millones de pesetas se inviertan en la dirección de que nuestra industria tenga una tecnología superior.

En cuanto al segundo tema que ha sugerido el señor Mardones sobre que es posible que el F-18 sea el mejor tipo de avión, pero que con la reducción por múltiplos de doce, le diré, señor Mardones, que doce es la mitad de un escuadrón, porque los escuadrones son de 24 aviones; ya tiene una lógica, en la dirección de la que el señor Mardones hablaba, la reducción de doce en doce.

El problema suscitado por el señor Mardones era el de la cantidad. Si por razones presupuestarias y de capacidad de gasto en nuestra defensa hemos de reducir la cantidad, razón de más para que la calidad sea la máxima posible. Le diría que el ejemplo del traje no es perfecto en el sentido de que no se trata de un traje dos tallas mayor; se trata de si podemos escoger entre comprarnos seis trajes para todo el año o solo cinco. Es mejor cinco buenos trajes que seis malos trajes, porque el año siguiente continuaremos teniendo cinco trajes que estarán en uso y, en cambio, comprando seis, al año siguiente no tendríamos ninguno. En este sentido, yo tomo la sugerencia del señor Mardones como una inclinación a que hayamos extremado el rigor en la selección del mejor avión adaptado a las necesidades españolas.

Lo único que habrá que hacer es esforzarnos logísticamente con el mantenimiento, con los planes estratégicos de Defensa, en sacarle el mejor partido posible al tipo y capacidad de armamento que España en este momento tiene.

El tema de los refugios creo que ya lo he contestado antes. Están en funcionamiento ya ahora.

La causa de que se comparen 26 aviones F-16 con 84 aviones F-18 es la siguiente: porque en el modelo de evaluación del Estado Mayor del Ejército del Aire las medidas de eficacia, que ayer explicó el teniente coronel San Antonio, daban la misma eficacia inicial a 84 F-18, porque

es un avión más potente y eficiente, que a 96 F-16. Como se había partido del encargo de 96 aviones en un principio, se partió de 96 F-16 y su equivalente en eficacia, que no en costo, que eran 84 F-18. Por tanto, no es una comparación de costes, sino de eficacia estimada por el modelo del avión.

En cuanto a que en el programa hubiéramos podido invertir la misión primaria, que era de ataque al suelo, respecto de la secundaria, que era de defensa o superioridad aérea, yo debo decir al señor Mardones que estamos sustituyendo, no a los F-1, que ya los tenemos y es un modelo de 1975 y, por tanto, reciente, sino que estamos sustituyendo los Phantom, que son aviones de ataque al suelo. Por tanto, es coherente con el tipo de avión que sustituimos, no con el que ya tenemos que es el F-1, que en las especificaciones del modelo pongamos énfasis en lo que necesitamos, porque con la retirada de los Phantom nos quedábamos sin avión de ataque al suelo.

Las armas del F-18 algunas serán de fabricación nacional, básicamente las bombas que lleve, otras serán de fabricación extranjera de momento y serán principalmente los misiles de ataque que lleve. En la medida en que los misiles son extranjeros, no todos serán norteamericanos, existe una dependencia como en todo el armamento que compramos a un país extranjero. No es el momento de decirlo pero sí espero que algún día podré explicar las gestiones del Ministerio de Defensa para lograr una fabricación nacional, es decir, una independencia de suministros en materia de misiles ligeros tierra-aire, de baja cota, y misiles aire-aire para los aviones. Esto en este momento no es más que un programa inicial y, por tanto, hay que reconocerlo y en este sentido ser previsores y tener el «stock» necesario en las dependencias como medida de realismo.

Vulnerabilidad electrónica en relación a nuestros vecinos: efectivamente, y en esto el señor Mardones está bien informado. En la última prueba del F-18, el Departamento de Defensa —y si se quiere con mayor precisión la Navy americana— encontró que había que mejorar los equipos de guerra electrónica que llevase el F-18, junto con otros defectos más divulgados y conocidos, uno de los cuales era el tema del radio de acción. Este tema está resuelto. No puedo, en esta sesión, decirle los dos mecanismos que incorporará en 1985 y 1986 el F-18 en materia de guerra electrónica, pero sí puedo decirle que es a satisfacción de las especificaciones de la Navy y del Ejército del Aire español. En cualquier caso, como nosotros no recibimos aviones operativos del F-18 hasta 1986, ya los recibimos con el tipo de material de guerra electrónica que está programado.

Índice de pérdidas: el coeficiente de atrición del F-18 estimado, proporcionado por la casa pero verificado por la Navy, por Canadá, por Australia y por España, es sensiblemente menor al de aviones anteriores; por descontado sensiblemente menor al del F-16. Esta es una de las razones de que, en el modelo que vimos ayer, el F-18 supere al F-16, porque el coeficiente de atrición es mucho mejor en el caso del F-18.

Tenemos, evidentemente, ya lo he explicado antes, una

programación de compra, desde el primer momento, de repuestos y, sobre todo, consumibles en función de la estimación del coeficiente de atrición, que cubre dos años de vida de los 72 aviones.

En cuanto a las restricciones en el suministro de piezas, ya le he indicado que tenemos estas precauciones de dos años. Por el momento, no vamos a alterar en absoluto la distribución de los aviones en las bases que estaban pensadas. Otra cosa será que en función de los programas de modernizar el F-5 y de un avión táctico que pueda tener España, así como de la prolongación cinco años del Phantom, haya una redistribución, pero no será producto de la reducción de 84 a 72, sino de la visión de combate, táctico y de transporte que tengamos en el futuro.

Esta creo que era la última pregunta del señor Mardones.

El señor Gangoiti me ha planteado cinco temas: primero, el de transferencia de tecnología. Ayer explicamos, aunque fue brevemente, el esfuerzo de este Gobierno para introducir transferencias de tecnología en el Programa FACA y creo que ha quedado puesto de relieve, por ejemplo, al explicar que la tecnología en materia de electrónica ha sido introducida en las negociaciones a principios del año 1983; que hay compromisos de la McDonnell de suministros y de trabajos en materia de tecnología de radar ligero y de microelectrónica, que fueron los requerimientos de las empresas electrónicas que se sentaron a la mesa, junto con el Ministro de Industria y conmigo mismo, para decidir la estrategia en materia de tecnología; que dominar por completo la tecnología de fibra de carbón compuesto es muy importante para cualquier industria aeronáutica que quiera crear modelos de futuro y esto también se contiene en el programa, y que el tema no está cerrado. Por ejemplo, a preguntas del señor Verstrynge ya he explicado que una empresa privada tiene acceso y construirá, subcontratando partes, evidentemente, a empresas americanas, simuladores de vuelo —ya hizo los de CASA en un periodo anterior—, con lo cual puede ser que España tenga una empresa especializada en este tipo de materias.

Me he olvidado un tema en el que hay acuerdo con McDonnell, que era el diseño y producción de sistemas de control de tráfico, radares y sistemas de defensa aérea (esto en relación con el Combat grande o el sistema de alerta y control español), el desarrollo y producción de un radar ligero y el desarrollo y producción en materia de microelectrónica. Esto es un ejemplo de acuerdos de transferencia de tecnología que están vinculados al programa.

El tanto por ciento de fabricación no está determinado, porque no lo determina el acuerdo con McDonnell Douglas, sino la voluntad del Gobierno de pagar sobrecostos en un momento dado, etcétera. La cofabricación es eliminada en el caso de que no haya «premium» o sobrecoste, y tiene la limitación de la voluntad del Gobierno de pagar hasta un determinada cantidad en el caso de que se produzca este sobrecoste. Estamos revisando uno a uno los MOU'S de coproducción y yo creo que puedo decirle que,

finalmente, van a quedar concretados en fabricación de partes del avión importantes, como estabilizadores horizontales, etcétera, y fabricación de material electrónico.

El contacto con empresas españolas para el proceso ha sido automático con las empresas públicas, es decir, el INI, y se ha hecho una llamada a través del Ministerio de Industria a las empresas privadas del sector, sobre todo electrónico. En este sentido, yo creo que aún hay mucho trabajo que hacer y que hay que hacer una llamada constante para que las empresas —también privadas— españolas sepan que este es un tema en el que, con la presión del Ministro de Defensa (exactamente la misma que ejerce el Ministro de Defensa alemán en favor de su industria, o el Ministro de Defensa inglés), podemos lograr incluir en este paquete de 1.800 millones de dólares, según el calendario anual que se aprobó con la McDonnell Douglas, podemos incluir, digo, temas de tecnología que una empresa privada nos sugiera y que por parte del Ministerio de Industria y del de Defensa se considere que realmente tienen interés el incorporar tecnología. Me indica el Subsecretario que ha habido también contactos, por ejemplo con el Consejero vasco de Industria y Energía por sí, en el ámbito del País Vasco, él considera que puede haber algún tipo de colaboración, que se anote al programa.

De alguna forma, ayer se explicó en las transparencias que los 1.800 millones de dólares deben invertirse en diez años, y, por tanto, lo que ahora tenemos que hacer es programar estos diez años más tres de prórroga, que deben justificarse; por tanto, no hay que contar con los tres de prórroga porque exigen unas circunstancias especiales que en principio no deben darse. Tenemos, pues, que programar la inversión de 1.800 millones de dólares en diez años, y esta es la misión del mecanismo de seguimiento que ha pedido el señor Gangoiti que explique. Yo creo que debe estar más bien radicada en el Ministerio de Economía o en el de Industria. Una vez que lo tengamos discutido —y también en esto creo que no hay que inventar demasiado—, estudiaremos quizá la experiencia del Canadá antes de tomar una decisión; pero en este momento sí que debo decirle al señor Gangoiti que no puedo precisar cuál será el tipo de Comisión interministerial que seguirá este proceso.

Una comparecencia para el Programa ACA estoy absolutamente dispuesto a hacerla, pero quiero señalarle al señor Gangoiti que de momento aún no hay acuerdo sobre las especificaciones a exigir al futuro avión europeo; para hablarle con lenguaje muy llano, los países que tienen el Tornado se inclinan por especificaciones de velocidad y de características de avión de combate aéreo, y los países que no tienen el Tornado se inclinan por características de avión de ataque al suelo o, como máximo, por características propias de avión polivalente. Esto es un tema que no está del todo resuelto y que ya se tuvieron una serie de reuniones sobre el mismo. En este momento, en concreto, Francia está elaborando una propuesta coherente para ver si puede ser aceptada por los demás países.

El señor Pérez Royo se refería al tema que he contestado sobre el debate previo o no de la Comisión de Defensa

en cuanto a la selección del avión y a los criterios generales de la política de armamentos. Quiero decirle que no pasé sobre ascuas, que podemos debatir el tema el tiempo que él considere oportuno. Creo que precisé la posición del Ministerio y del Ministro, y que esto no merece el calificativo de «pasar sobre ascuas» que él ha utilizado. Ha mencionado algo que no he entendido del todo, que era una relativa oposición del Ejército del Aire sobre inversiones necesarias para efectuar las contrapartidas. *(El señor PEREZ ROYO: Para efectuar el montaje del avión en España. Lo ha dicho la Prensa.)*

Bien; el montaje del avión es una decisión que, en todo caso, corresponde al Ministerio de Industria y al INI y al Ministerio de Defensa, que es quien de sus presupuestos saca el dinero con el que se pagará el sobrecosto, en todo o en parte. El Ejército del Aire lo que ha hecho, como un elemento más, también lo ha hecho la Dirección General de Armamento y Material, llegando a las mismas conclusiones, es ver si nos da más tecnología; por ejemplo, la utilización de material de fibra de carbono, el fabricar una parte del avión, o que nos lleguen las piezas de este avión a España y se monte simplemente el avión. Este es su criterio y es el criterio de la DGAM, pero ya he dicho que, en principio, la decisión del ensamblaje es una decisión de política industrial, casi diría yo de política dentro del INI, respecto de las ventajas que les aporte y los sobrecostes que comporte para España. Se comprenderá que el sobrecoste en el ensamblaje es muy superior al de la cofabricación; puesto que para la cofabricación se ha obtenido el número de piezas igual al 50 por ciento del número de aviones que se produzcan, en caso de que la McDonnell Douglas produzca 2.000 aviones, se producirían mil unidades de aquellas piezas. Por tanto, la posibilidad de competir en costes es muy superior a la de ensamblar sólo 84 aviones, porque no se van a poder ensamblar más aviones —en este caso 72— que los comprados por España. Es obvio, pues, que por unidad el sobrecoste es muy superior en el ensamblaje que en la coproducción, porque en la coproducción se extiende a un número mucho más elevado de unidades.

El señor Pérez Royo ha sugerido una mezcla de aviones más adecuada a la defensa española. En contra de otras intervenciones, propone reducir aún más el F-18 como avión de superioridad en el aire y, en cambio, pasar a aviones de apoyo táctico, que son aviones mucho más ligeros, mucho más baratos y más sencillos. Bien; esta también es una cuestión, como aquella del señor Verstryngge, que les voy a dejar que discutan ustedes con quien sabe en mi Ministerio, y no con el Ministro, que es el Estado Mayor del Aire. Pero en concreto le diría que, en cuanto a avión de apoyo táctico, no es necesario ir a un avión inglés como el Jaguar, que además realmente ya es un modelo relativamente viejo, y que podemos pensar en España en producir nuestro propio avión táctico. O sea que, quizá, en ese sentido, no está en excesiva contradicción con el programa FACA, y suponemos que con la renovación de los F-5 más la construcción de un avión táctico ligero en España podemos cubrir esta necesidad.

En cualquier caso, si que creo que reducir a cuarenta los F-18, y debo decirlo, supondría ya una disminución de la capacidad de disuasión, peligrosa para nuestros objetivos de defensa.

En cuanto a que se ha comprado el avión que encaja con las exigencias de la OTAN o con los presupuestos estratégicos y tácticos de la OTAN, debo decirle lo contrario. Hemos comprado un avión de origen marino, lo cual tampoco es ninguna excepción. El Phantom también lo diseñó la Navy y ha sido luego un avión de uso para la Fuerza Aérea de muchos países, que ha dado un resultado muy bueno. Compramos, por tanto, un avión de origen de la Navy, que tiene características particulares para combate sobre el mar, y esto nos parece muy adaptado al teatro de operaciones español. Nada tiene que ver con la OTAN. Si siguiéramos a la OTAN, y si se hubieran seguido las indicaciones del Gobierno de los Estados Unidos antes de que el Gobierno socialista tomara el poder, incluso después, se hubiera comprado el F-16, por ser mucho más complementario con los Tornado y los bombarderos que están depositados en Europa. Esto sin duda alguna.

El F-18, de alguna forma, rompe los esquemas de la OTAN en este sentido. En cambio, a juicio del Ministerio de Defensa, por ejemplo, se adapta mucho más a las necesidades de defensa españolas, pensando que nosotros tenemos un eje estratégico, que nos parece esencial para la defensa española, que es el de Baleares-Gibraltar-Canarias. Y este eje pasa, prácticamente, siempre sobre el mar.

En este sentido, por tanto, creo que debo decirle con rotundidad que no se ha tenido otro criterio en la selección del F-18 que la adecuación al teatro de operaciones específico español. Y no ha habido ningún tipo de imposición ni de sugerencia en relación al F-18 por parte de la OTAN o países miembros de la OTAN. Esto puedo contestárselo con rotundidad.

Y con esto termino, agradeciendo las palabras del portavoz socialista, que no ha planteado en sí cuestiones. Quizá me he excedido demasiado, Presidente, pero he querido contestar «in extenso» a las intervenciones de los miembros de la Comisión.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Creo que, dada la hora —son las tres menos cuarto—, las réplicas se tienen que reducir. Me gustaría que levantáramos la sesión a las tres, y, en consecuencia, yo ruego que las réplicas sean de minuto, minuto y medio, dos minutos, para que el señor Ministro pueda también tener algún tiempo para contestar posteriormente.

Comenzamos por el mismo orden de las intervenciones, y, en consecuencia, el señor Verstrynge tiene la palabra.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Nosotros, en primer lugar, agradecemos de nuevo la información que se nos ha dado. Esperábamos sencillamente del señor Ministro un grado mayor de voluntariedad en venir a informar. Por eso no le hemos pedido antes que viniera a esta Comisión.

En segundo lugar, no es que hayamos discutido a toro

pasado. Es que, habida cuenta de las muchas preguntas que han quedado sin contestar y que nos hemos quedado sólo en 72 aviones, yo hablaría de vaquilla pasada, porque de toro pasado ya no se puede hablar.

Yo entiendo que algunas sesiones tengan que ser secretas, sin explicación pública, porque se pueda temer que puedan incidir en negociaciones. También comprendo que hay muchas preguntas que el señor Ministro hoy no podía contestar, porque iban dirigidas más bien a los Estados Mayores, pero quizá, en próximas reuniones se podría prever este hecho y venir con la dotación de personal adecuada. En todo caso, es comprensible que no se pudiera contestar a todas las preguntas.

En relación a nuestros Phantom, los especialistas dicen que nuestro Phantom es el F-4C, pero que éste, dice textualmente, «es con mínimos e imprescindibles retoques el mismo F-4B usado por los portaaviones de la Navy». Y esos aviones de la Navy han sido recientemente transformados en F-4N, merced a algunos cambios en la aviónica.

Por tanto, yo insisto en que sería quizá importante volver al tema de ver qué se puede hacer con los Phantom de que disponemos, porque, según veo, efectivamente, según lo que ha dicho el propio señor Ministro, entre 1983 y 1986 nos vamos a encontrar con un agujero; puesto que, si los F-18 no llegan en cantidad suficiente hasta 1986 y los Phantom son dados de baja en 1983, salta a la vista que entre 1983 y 1986 podemos tener problemas, y quizá tengamos que dedicarnos a recorrer algunos de los campos para buscar algún trébol de cuatro hojas.

En todo caso, con relación al 1029, yo insisto en que lo que se dice textualmente es que según opiniones, la musa inspiradora, que era el F-18, ha sido superada por un caza aparentemente hecho a su imagen y semejanza. Yo no digo que tenga razón el informe, digo que habría que tenerlo en cuenta.

Recortes presupuestarios de las Fuerzas Armadas. Yo no he dicho eso. Yo asumo totalmente el planteamiento de recorte que ha hecho el Grupo Parlamentario Popular. A lo que yo me he referido es al FACA específicamente. Y lo he hecho utilizando la misma argumentación que el señor Ministro.

Si efectivamente es vital para la soberanía la cuestión de la disuasión, y si ésta, en palabras del propio señor Ministro, está indisolublemente ligada a la Fuerza Aérea, yo comprendo que, aunque hubiese habido recortes en los Presupuestos de las FAS, esos recortes, sin embargo, no hubiesen afectado al programa FACA, que me parecía particularmente importante.

En todo caso, en lo relacionado al tema de los precios en dólares, si los dólares son constantes y la peseta no lo es, sirve algo, pero de muy poco esta condición. Nosotros lo que tenemos, en definitiva, son pesetas, y el precio en pesetas aumentará, evidentemente, en función de la incapacidad, que ya, por cierto, es notoria del Gobierno Socialista, en mantener la paridad de la peseta. Por tanto, el precio en dólares sigue constante, pero resulta que las pesetas se devalúan, luego nos costará cada vez más.

En definitiva, el señor Ministro ha contestado bastante,

no todo; quizá nosotros hayamos sido muy exigentes. En todo caso, nos gustaría disponer de una copia del contrato de compra de los F-18, y nos hubiera gustado que el señor Ministro nos hubiese contestado sobre el tema de la consulta al Consejo de Estado, que entendíamos que era importante hacerla.

Finalmente, si la capacidad disuasoria de los 72 F-18 es suficiente, no se explica por qué el Ejército del Aire pidió inicialmente 144 aparatos, y más aún, según algunas estimaciones, ni se explican las declaraciones del Jefe del Estado Mayor del Aire a lo cual el señor Ministro no se ha referido.

En definitiva, entendemos que falta mucho por contestar pero, en todo caso, tenemos la sensación de que, entre la bolsa y la vida, el Gobierno se ha quedado con la bolsa y espero que no hayamos sacrificado la vida, pero el agujero del 83 al 86 sí puede ser preocupante.

El señor PRESIDENTE: El señor Molíns tiene la palabra.

El señor MOLINS AMAT: En primer lugar, señor Ministro, el tema de la valoración de amenazas y objetivo de fuerzas. Quisiera obtener del señor Ministro, aunque supongo que huirá de hacerlo, un compromiso de fechas sobre la presentación ante el Congreso de ese programa de objetivo de fuerzas, después de dados los pasos que, obligatoriamente, deben formar parte de ese proceso.

Desde 1980, que es la valoración del objetivo de fuerzas sobre el cual se ha diseñado la operación FACA, según el señor Ministro nos recordaba, hasta hoy, 1983, han ocurrido bastantes cosas, y, concretamente, en el terreno de la Defensa. Entre otras, la integración de España en la OTAN. A respuesta de un Diputado, y ante la grave acusación de que quizá la decisión del F-18 podía venir obligada o sugerida por la Organización del Tratado Atlántico Norte, el señor Ministro nos dice que nada más lejos de la realidad. Mi miedo es que sea tan lejos de la realidad como para haber actuado en sentido contrario. Estoy seguro que no es así. En cualquier caso, lo que sí que es cierto es que de 1980 a 1983 han ocurrido suficientes cosas como para que pueda venir cambiado nuestro objetivo de fuerza y, por tanto, insisto en el ruego al señor Ministro de que plantee un compromiso de fechas respecto a la presentación ante este Congreso de ese objetivo de fuerzas.

En segundo lugar, el tema de la garantía o de la participación del Gobierno de los Estados Unidos en el contrato. Las garantías que puede dar, o hasta qué punto esas garantías existen por parte del Gobierno en cuanto a la entrega en tiempo y plazo, y la continuidad de esos contratos. Es decir, en qué forma el Gobierno de los Estados Unidos garantiza respecto a los avatares que la empresa fabricante pueda sufrir a lo largo del tiempo.

En tercer lugar, un tema que pienso que debe quedar claro. El señor Ministro nos ha dicho que la disminución de 84 a 72 aviones no viene dada por la Ley de Dotaciones Presupuestarias. Es decir, como es lógico, esta Ley podría ser cambiada por iniciativa del propio Go-

bierno. En segundo lugar, que esa disminución de 84 a 72 tampoco viene influida por la devaluación, es decir que, en definitiva, la disminución de 84 a 72 es una decisión del propio Gobierno en función de su evaluación de los intereses globales.

En fin, ha entrado en juego todo ello y el Gobierno toma esa decisión libremente. Pienso que esto debe quedar claro, y sobre todo debe quedar claro teniendo en cuenta que ésta es una sesión informativa, que nos estamos informando, y en ningún caso participando, ni para bien ni para mal, de la decisión que no nos ha correspondido tomar al Congreso de los Diputados sino, exclusivamente, al Gobierno.

El señor PRESIDENTE: El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muy brevemente, agradeciéndole expresamente al señor Ministro la prolijidad de sus informaciones. Dada la concreción de las mismas y salvando las limitaciones informativas que, como él mismo ha señalado, son perfectamente asumibles en la responsabilidad de los parlamentarios, sí quisiera decir al señor Ministro lo siguiente: Pese a sus justificaciones presupuestarias y la calificación de que la calidad del F-18 es de tal envergadura —dado que usted ha venido calificando en estas dos sesiones informativas, ayer al F-16 de soberbio, hoy al Tornado de soberbio y que estamos ante el superstar de la aviación mundial— a mí me siguen asaltando las dudas de sí, pese a esta calidad de superstar del F-18, la reducción de 84 a 72 aparatos —dado el peso que el señor Ministro le señala a la calidad del que ha sido seleccionado y lo que ofrece hoy día la tecnología aeronáutica norteamericana—, es capaz de superar esas limitaciones, que para mí son limitaciones, estratégicas o tácticas dentro de los programas existentes.

Un avión, individualmente considerado, es algo que está dentro de una limitación no sólo de su radio de acción, sino también de unas limitaciones técnicas, de horas de vuelo, horas de servicio, en combate, necesidad de estar en tierra para las revisiones que garanticen su viabilidad en la futura misión inmediata que vaya a realizar y que, en ese momento, el espacio aéreo en relación unidad-avión no está cubierto. Me siguen, pues, asaltando las dudas de que en relación a esta necesidad de tiempo de servidumbre en tierra del F-18 y en comparación con lo que ya es el manejo estratégico de una flota, lo que sea, de 84 o de 72 aviones —hablo ya de la flota que va a tener dentro de diez años España con los F-18— esto en correlación con las directivas de defensa, con los objetivos de fuerza, con los planes estratégicos de defensa, me parece, señor Ministro, que salen muy lesionados los intereses superiores de la defensa nacional en cuanto compete al arma aérea en su parte de cantidad, no de calidad, aceptado el superstar de la calidad. Y como

me queda esta duda, correlaciono la preocupación siguiente: Dado que se prevé una flota aérea de primera magnitud cualitativa de los 72 F-1 Mirage y de los 72 F-18 de la MacDonnell Douglas, ¿en qué situación de calendario, de superposición para garantizar la defensa nacional quedan los planes que había señalado el señor Ministro en su comparecencia en febrero con relación a todo el sistema de alerta y control y la protección efectiva que decía el señor Ministro de radar y de defensa antiaérea, misiles tierra-aire, que corresponde al Ejército de Tierra en el sur de España y en las islas Canarias, por poner una zona que podríamos calificar si no de calientes, de templadas, en cualquier presunción de empleo de fuerzas disuasorias de las Fuerzas Armadas españolas?

Estamos hablando aquí no de 72 aviones F-18 hoy o mañana, sino de 72 en diez años, es decir, que el aparato 72 teórico no está en una base aérea española hasta dentro de diez años, según el programa de inversiones que ha señalado el señor Ministro de los 1.800 millones de dólares, coste de la operación. Dentro de esos diez años, ¿existe una garantía de seguridad del espacio aéreo español, de la defensa de su territorio, con el otro sistema complementario de radar y misiles tierra-aire? Nada más y muchas gracias, señor Ministro, en aras a la brevedad.

El señor PRESIDENTE: El señor Gangoiti tiene la palabra.

El señor GANGOITI LLAGUNO: En primer lugar, agradecer al señor Ministro las respuestas que ha dado a las preguntas que le he formulado. Y en segundo lugar, una sugerencia: pedirle al señor Ministro que en el futuro, en caso de que haya que firmar nuevos contratos o nuevos programas, y en el caso de que el Ministerio considere que la posición negociadora del Gobierno podría debilitarse porque se hiciera publicidad, que entonces se arbitren unas sesiones secretas para que estemos informados del proceso que se lleva a cabo y no nos enteremos al final.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Pérez Royo.

El señor PEREZ ROYO: Muy brevemente, señor Presidente. En primer lugar, quiero resaltar que nuestra posición ante esta sesión, en relación a todo este tema, había sido la única que había mantenido un posicionamiento diverso del oficial en cuanto a la dotación respectiva del mando táctico y del mando de combate. En relación a este tema, quiero decir que el señor Ministro ha aliviado, diciendo prácticamente que él confía en el criterio del Estado Mayor, y que el criterio del Estado Mayor es contrario al que ha sostenido este Diputado y el Partido Comunista.

Por supuesto, expreso igualmente mi máxima confianza en el Estado Mayor, pero entiendo que hubiera sido más correcto, no sólo para mí, sino para el propio Ministerio y para el conjunto del país, debatir este tema en el Parla-

mento, como indica la legislación, porque, a mi juicio, lo que no se puede decir es que aquí no estamos hablando de las líneas generales en que se enmarca la política de defensa y de los programas de armamento con las correspondientes inversiones a corto, medio y largo plazo. Si un asunto de más de 200.000 millones de pesetas y que representa lo que representa en el mando de combate no se encaja dentro de esta previsión, ya me dirán ustedes qué es lo que cabe dentro de esta línea del artículo 6.º de la Ley 6/80 que he leído anteriormente.

En segundo lugar, y ligado con lo anterior, sobre la competencia de esta Cámara para debatir, quiero resaltar mi sorpresa porque el hilo del razonamiento del señor Ministro sobre la inconveniencia de discutir públicamente ciertos temas. Francamente es un hilo de razonamiento que puede llevar a conclusiones peligrosas, absurdas y que creo que el señor Ministro no las podría compartir, incluso, en último término, a la incapacidad de la democracia para solucionar ciertos temas, compatibilizando con las propias reglas de la democracia.

Por último, quiero lamentar públicamente como Diputado que representa a una parte de la izquierda y que está sinceramente por el cambio, que el PSOE —que con mucho acierto criticó esta forma de proceder por parte de UCD— haya consumado un hecho exactamente idéntico al que anteriormente había criticado en el Gobierno de UCD. Para mí, este es el punto, la enseñanza fundamental en esta comparecencia.

El señor PRESIDENTE: El señor Muñoz tiene la palabra.

El señor MUÑOZ GARCIA: En aras a la brevedad, voy a renunciar al uso de la palabra.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de Defensa tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra Serra): Al señor Verstrynge voy a decirle muy brevemente que alguna diferencia hay entre el Phantom F-4C y el F-4B, por la sencilla razón de que los norteamericanos remozan el F-4B y guardan el F-4C. Por tanto, no sé quién asesora al señor Verstrynge, pero alguna diferencia habrá si de los dos tipos que tienen a uno lo remozan y al otro no. Si la información del señor Verstrynge es la misma que me ha leído respecto al «MIS-29», que es una revista de divulgación aeronáutica, ya comprendo por qué me plantea este problema en relación a los Phantom. Es mejor que nos informemos con estudios serios. Comprendo que sólo quien está en el Ejecutivo tiene a su alcance los medios de un Estado Mayor para contar con estos elementos de decisión, pero es evidente que este Gobierno los ha usado y ha evaluado qué puede hacerse con los F-5, con los F-4, etcétera, y en profundidad.

En cuanto al agujero entre 1983 y 1986, no se va a producir por la sencilla razón de que alargamos la vida de los F-4 hasta que realmente consideremos que van siendo sustituidos por los F-18. Por tanto, no sufra el señor Vers-

trynge con la posibilidad teórica de tener un agujero en nuestro horizonte de defensa aérea.

Voy a contestar a algo ligado también con el señor Mardones. El Programa FACA supone una cantidad de dinero enorme que se inscribe en el Ejército del Aire, dentro del Ministerio de Defensa, en los gastos correspondientes a defensa aérea. Evidentemente, cuando el señor Mardones ha dicho que perjudicábamos al arma aérea no ha tenido en cuenta que el FACA es sólo una parte, que queda el Combat Grande 3 y 4, que es una de las primeras prioridades que quedan por realizar. Los misiles tierra-aire corresponden al Ejército de Tierra.

Hemos de sacarnos de encima esta visión patrimonialista por Ejércitos de la defensa nacional. Ni es absolutamente cierto que la defensa antiaérea es del Ejército de Tierra, ni es absolutamente cierto que todos los aviones los tiene el Ejército del Aire —esto es obvio—, ni que los helicópteros, que también son aparatos que vuelan, sean de uno u otro Ejército. Hemos de pensar en una visión mucho más integrada de la Defensa nacional; hemos de pensar en programas de Defensa nacional —la red de alerta y control es un programa, el FACA es un programa, las fragatas FCG es otro programa—, pero hemos de pensar en programas y no tanto en Ejércitos. Después resultará que los programas decididos se distribuirán por Ejércitos, pero no «a priori», y de esta forma hemos de dividir el dinero con que contamos. Quiero recordarles a SS. SS. que la Ley de Dotaciones parte de un dos por ciento del Producto Nacional Bruto gastado en defensa, y que el incremento medio que señala la Ley de Dotaciones es del 2,5 por ciento, muy inferior a cualquier país europeo, sin entrar en disquisiciones de si es miembro o no de la NATO. Y este es el dinero con el que el Ministerio tiene que hacer sus programas.

Volviendo al señor Verstrynge, le diré que la LOA consta de dos partes: la primera parte, el contrato, está impresa. Se llama carta de aceptación, y al estar impresa puede divulgarse en cualquier momento, no hay ningún problema; está, incluso, en los manuales de Estados Unidos en relación con cualquier país. La segunda parte, que especifica el sistema de armas, las piezas, etcétera, es lo que está calificado de secreto, pero la primera parte, las condiciones, pueden enseñárselas al señor Verstrynge en cualquier momento; y la segunda, si la pide, en atención a su condición de parlamentario, también. Por consiguiente, no hay ninguna dificultad en explicar los términos del contrato; sí la especificación de las piezas y las características que van detrás.

En cuanto a las declaraciones del jefe de Estado Mayor, no me he querido referir a ellas, pero sí ha quedado claro cuál es la posición que vale, que es la del Ministerio de Defensa, en materia de los 84 ó 72 aviones.

Al señor Molíns no puedo contestarle exactamente en cuanto al calendario. Estamos elaborando un paso previo, que es el libro blanco de la defensa nacional, que esto sí que podría producir un debate en virtud del cual terminaríamos un ciclo completo de defensa nacional.

En cuanto a si el avión lo hemos comprado en relación

a la OTAN o en sentido contrario, que ha sugerido el Señor Molíns, quiero decirle que lo hemos hecho exactamente en la línea de trabajo que este Gobierno se ha marcado, que es ni sí ni no, sino todo lo contrario. Es decir, la defensa nacional debe decidirse soberanamente por España. España debe decidir cuáles son los parámetros de la Defensa nacional y los medios; luego decidirá, en función de este esquema de defensa nacional, qué tipo de vertebración o de colaboración con la OTAN es el más eficiente para nuestra defensa nacional, y lo propondrá a los ciudadanos. Pero es evidente que no podemos renunciar a ser nosotros el origen y tener la decisión de nuestra capacidad en materia de Defensa nacional. En este caso del F-18 creo que, modestamente, puedo afirmar que se han utilizado únicamente los criterios de la defensa española.

Los contratos FMS garantizan la igualdad de condiciones del Gobierno español con el de Estados Unidos en las mejores condiciones, pero estamos a la espera de lo que obtengan las inspecciones, las recepciones, etcétera, del Gobierno de los Estados Unidos. En este sentido, creo que entra dentro del campo de la prudencia suponer que los expertos del Gobierno de los Estados Unidos son tan exigentes como pueda serlo un español en cuanto a la calidad del control, deficiencias, etcétera, de estos aparatos. El contrato FMS no da garantías adicionales sobre tiempo y plazo más que las que tiene el Gobierno de los Estados Unidos en relación a la empresa privada, donde hay una serie de multas y demás en caso de incumplimiento de plazo. No hay más garantías que éstas.

En cuanto a la decisión libre, supongo que estaremos de acuerdo el señor Molíns y yo en que no sólo ha sido así, sino que tengo especial interés en explicar el marco de los elementos que han configurado esta decisión del Gobierno español.

Al señor Mardones le diré que yo no digo que el Tornado sea un avión soberbio y que el F-16 sea soberbio y entonces el F-18 sea mejor aún; yo lo que explico es que todos estos aviones son aviones que, realmente, son un logro tecnológico y el problema es escoger no el mejor en abstracto, en el laboratorio, sino el más adaptado a nuestras necesidades de futuro. Esto no quiere decir que el Tornado sea peor que el F-18; quiere decir que en un programa —del que ayer explicamos las características— con un radio de acción determinado, unos objetivos y unas misiones determinadas, este avión está más adaptado a ellas que otros tipos.

En cuanto al tema de alerta y control y de misiles tierra-aire, diré que son prioridades muy altas, en los dos casos, en los programas del Ministerio. No hemos cerrado el orden de programas ni las posibilidades, porque empezamos a trabajar por programas en enero de 1983, por lo que sólo llevamos cuatro meses; pero sí debo decirle que el programa de alerta y control tiene un cierto adelanto a pesar de no tener consignación presupuestaria, porque hemos acordado con el Gobierno de Estados Unidos continuar con la oficina conjunta en Boston que hace los proyectos. El programa está sometido a negociaciones y estoy intentando conseguir que el Gobierno de los Esta-

dos Unidos, en función de la protección de Rota como base conjunta y de otra serie de cuestiones, sufrague la mitad de este programa de alerta y control. Esto es de gran interés para nosotros porque en el caso de que no sea así, hemos de continuar con el programa de alerta y control en cualquier caso, porque es necesario para la defensa española, pero entonces recortando otros programas, porque el coste del programa Combat Grande 3 solo, es superior a los 40.000 millones de pesetas.

En el misil tierra-aire, el Ejército de Tierra ya hizo unas primeras evaluaciones sobre tres sistemas: el Rapide, el Chaparral y el Roland. En este momento es el Ministerio el que con los datos técnicos del Cuartel General del Ejército de Tierra está elaborando costes, eficacias, compensaciones y capacidad de coproducción o de producción total en España. No tenemos una decisión total pero sí puedo decirle que es una prioridad de las más importantes.

En cuanto a los diez años para recibir el F-18, quiero decirle que no son diez años. Son diez años para las compensaciones y sólo seis para la recepción. El primer F-18 se recibe en enero de 1986 y el último en septiembre de 1989.

Al señor Gangoiti le diré que estoy de acuerdo en que hay temas que, en el marco de la sesión secreta, se pueden tratar con antelación, pero también le diré que no conozco ningún caso de país europeo en el que el Gobierno adelante en una Comisión de Parlamento —aunque sea en sesión secreta— una decisión sobre el sistema de armas antes de que hayan acabado las negociaciones por los productores sobre este sistema de armas, hubiera sido realmente una excepción en la historia de la relación entre los Gobiernos y los Parlamentos en Europa.

Lo mismo debo decirle al señor Pérez Royo. Yo creo que en lo que discrepamos es en el porqué en todos los países existe el Ejecutivo. El Ejecutivo existe porque la defensa de los intereses de un país requiere que además de un poder parlamentario haya un Ejecutivo que luego lo explique todo, pero que pueda tener las ventajas de ese tipo de decisiones. Eso es lo que hemos querido utilizar y que utilizaremos en otros sistemas de armas hasta el último día.

El telegrama de la reducción a diez años sobre quince de las compensaciones, lo recibimos exactamente el mismo día en que con el Presidente fijamos las condiciones de la orden definitiva, el 30 de mayo por la mañana. En estas condiciones es evidente que, por ejemplo, si se hubiera conocido esta característica, la elección no la hubiéramos podido comprender.

Creo que con esto he contestado a las preguntas de los señores Diputados.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Habría que agradecer de nuevo, por parte de la Presidencia, de la Mesa y creo que de la Comisión, la presencia en ella del teniente coronel San Antonio, del general Sánchez Cabal, del Subsecretario, señor Serra, y del señor Ministro.

Naturalmente, los temas son complejos. Probablemente habrá que seguir hablando de estas cuestiones en el futuro y espero que así lo hagamos. Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las tres y cinco minutos de la tarde.

