

**Luis Díez**

## **Los planes especiales de armamento (PEAS) se revelan como una chapuza política**

Los Planes Especiales de Armamento (PEAS), en los que España lleva gastados más de 30.000 millones de euros de dinero público, están llamados a convertirse en uno de los mejores ejemplos históricos de cómo el capital obtiene beneficios sin arriesgar un euro. La investigación y el desarrollo de sistemas de armas, muy útiles para la guerra y bastante inútiles para la defensa de la sociedad, se realiza a expensas de unos recursos públicos con muy poco beneficio para el empleo y el capital propiamente dicho. El modelo de consorcio empresarial de varios países europeos más Turquía resultaría detestable para el padre del liberalismo económico, **Adam Smith**. El artilugio burocrático-industrial se parece bastante a aquellas sociedades de indias que monopolizaban el comercio con las colonias y les impedían comerciar con terceros países.

Sin embargo, por decisión de los gobiernos implicados, los miles de millones de euros de dinero público destinados a los PEAS no computan como “deuda pública”. He aquí la primera anomalía. El déficit no es un problema para inyectar directamente más de mil millones de euros cada año al complejo militar-industrial. La inversión en sanidad, policía, educación o el pago de las pensiones genera deuda cuando los ingresos fiscales son inferiores al gasto, pero los grandes programas plurianuales de gasto en armamento no se contabilizan o quedan fuera del exceso.

Los grandes programas de armas datan de finales de los noventa y principios del 2000, bajo los gobiernos de **José María Aznar**, el presidente que hizo trampas para librarse de la mili y embarcó a España en la guerra de Irak con **Bush** y **Blair**. La financiación de los PEAS se realizaba sin que las empresas elegidas arriesgaran un euro de capital inicial. La investigación y el desarrollo del futuro avión europeo de combate EF2000 se realizaba con cargo al presupuestos del Ministerio de Industria. El gobierno adelantaba el dinero publico para financiar la I+D+I al consorcio de empresas de varios países, fabricaban los productos y cuando Defensa los recibía y pagaba, las empresas agrupadas en esas agencias sobrecargadas de siglas, devolvían al Tesoro español la financiación prestada a cero interés.

De este modo, para participar en el diseño y fabricación del cazabombardero EF-2000 y recibir 70 aviones para la Fuerza Aérea, se han realizado y comprometido unos pagos de 10.629,86 millones de euros. Quiere decirse que cada avión cuesta 151,8 millones de euros, una suma que supera el 33% de las estimaciones iniciales, y ello a pesar de que España, que iba a adquirir 84 aparatos, ha renunciado a 14, aunque finalmente serán 12 menos para

reponer los dos que se estrellaron. Hasta el momento, la Fuerza Aérea ha recibido 61 aviones y, según el secretario de Estado de Defensa, **Agutín Conde**, los 9 restantes irán saliendo de las fábricas del consorcio Eurofighter y Eurojet (cada consorcio tiene 4 empresas de cada uno de los cuatro estados participantes) antes de que finalice 2018.

Pero después del enorme gasto en el caza europeo, ahora resulta que para sustituir a los históricos F-18 adquiridos en los años ochenta a Estados Unidos a través del famoso Programa FACA que gestionó el que luego fuera ministro de Defensa con Aznar, **Eduardo Serra Rexach**, el Gobierno de **Mariano Rajoy** está evaluando la compra de 70 cazas F-35 Lightning II, *Relámpago*, fabricados por un consorcio encabezado por la estadounidense Lockheed Martin y con un precio inicial estimado en 6.000 millones de euros. Esto significa que cada unidad costaría 85,7 millones, la mitad menos que el EF2000 y explica el principal cometido de **Pedro Morenés**, antecesor de la actual ministra de Defensa, **María Dolores de Cospedal**, como embajador en Washington. Después de todo Morenés sigue siendo un hombre de la industria armamentista.

La desarrollo de adquisición del F-35, un avión de los denominados *invisibles*, ha estado plagado de problemas y sobrecostes desde su mismo inicio, hasta el punto de que el presidente Donald Trump prometió que cancelaría el proyecto. El aparato, de despegue y aterrizaje vertical, apenas puede llevar carga bélica cuando opera en este modo, lo que le priva de la versatilidad del Harrier: operar desde cualquier punto. Además, es un auténtico hierro volante, incapaz de enfrentarse a ningún otro aparato en combate aéreo. También se descubrió que el cañón interno que debía equipar al avión, literalmente no cabe y, para colmo de males, parece que los rusos ya han desarrollado radares capaces de detectar al F-35. En Estados Unidos Boeing trabaja a marchas forzadas para producir versiones actualizadas de los F-18, como ya hizo con los F-15, que puedan suplementar o sustituir al muy deficiente F-35.

Las averías del programa A400 para el avión de transporte europeo también resultan sonadas y costosas. El avión de carga posee capacidad para 40 toneladas y el diseño (o copia) de las capacidades logísticas y tácticas ha retrasado el programa por más de cuatro años. Resulta insólito que el avión llamado a sustituir a los Hércules tenga retrasos por no haber conseguido sistemas militares básicos como el lanzamiento de cargas y de personal, la autodefensa (DASS) y por haber registrado fallos con los motores y los equipos de aviónica. Los británicos han obligado a las fábricas españolas a equipar mejor sus dos primeros aparatos.

Por si fuera poco, España iba a pagar 4.333,52 millones de euros por 27

aviones, pero el coste se ha incrementado hasta 5.019 millones mientras el pedido se ha reducido a 14 aparatos. Esto significa que cada avión costará 358,5 millones, casi el doble de los 160,4 millones estimados inicialmente. Además los aviones serán entregados al Ejército del Aire con capacidades por debajo de lo contratado al menos durante los dos primeros años después de la puesta en servicio. Pero no hay que preocuparse porque la industria realizará los *retrofit* para alcanzar la configuración final sin ningún coste suplementario, según el compromiso adquirido.

No termina aquí la sucesión de endiabladas chapuzas disfrazadas con siglas burocráticas, ya que similar fenómeno se ha registrado en la adquisición y montaje de los helicópteros Tigre. A los retrasos y fuertes variaciones a la baja hay que añadir en este caso el salto de 1.353,5 millones a 1.515 para contar con 18 de esos aparatos de combate, y eso después de haber renunciado a la adaptación de 6 comprometidos en el contrato inicial con Eurocopter TIGER (ECT) para la célula y con el consorcio MTR (MTU/Turbomeca/Rolls Royce) para el motor.

Como es sabido, el pago de los PEAS por parte de Defensa se arbitró mediante créditos extraordinarios por real decreto. De ese modo quedaban fuera de la discusión del Presupuesto anual, a pesar de que los desembolsos eran conocidos y estaban programados. **Zapatero** suspendió los pagos de Defensa no aprobando los decretos en 2010 y 2011, los peores años de la crisis. Pero inmediatamente Rajoy ordenó el pago y firmó los decretos de su ministro Morenés hasta que el Tribunal Constitucional ha sentenciado que esos recursos, perfectamente previsibles, han de integrarse en el Presupuesto ordinario. La anualidad de 2016 y de este año supera los 1.800 millones de euros.

Luego ya, según los últimos informes del Tribunal de Cuentas, los cuarteles generales penalizan a los ingenieros y expertos militares que optan por adscribirse a las oficinas de gestión y control de los PEAS, con destino en Alemania, Francia, Bélgica o en nuestro país. Su condición militar queda en suspenso, “al mismo nivel valorativo, por ejemplo, de quien se encuentra suspendido de empleo por ejecución de sentencia firme, o incluso en una condición peor que quienes se encuentran en servicio activo sin destino, por ejemplo, por falta de idoneidad, por imposición de una sanción disciplinaria y de una condena”.

Esta paradoja impide, por ejemplo, que se cubran las plazas de especialistas con personal militar, de modo que en 2015 sólo una de las tres plazas para cubrir las pruebas de los helicópteros Tigre estaba cubierta. Los controles de gestión e ingeniería son realizados o subcontratados por la empresa ISDEFE, que recibe encomiendas de gestión de Defensa por más de 80 millones de

euros anuales. Esta entidad, en la que prestan servicio un millar de ingenieros y especialistas, está presidida por el secretario de Estado de Defensa, en este caso, el exalcalde de Toledo y exconsejero de Red Eléctrica, Conde. Su puesto en ese consejo fue cubierto por el exdirector de la Guardia Civil, otro histórico del PP, **Arsenio Fernández de Mesa**.

[Fuente: *Cuartopoder*]

21/6/2017