

LA DEUDA

AMENAZAS AL MODELO DE FUERZAS ARMADAS CONSENSUADO

DE DEFENSA

Hace unos días el secretario de Estado de Defensa, Constantino Méndez, desveló en el Congreso la deuda de Defensa. Convendría puntualizar algunos aspectos en relación con la misma. En primer lugar, ¿por qué hay que llamarla la deuda de Defensa?, como si este Ministerio hubiera efectuado unilateralmente unas irresponsables compras de material que ponen en peligro las finanzas públicas. Además, ¿por qué no se habla de la deuda originada por Fomento y por otros ministerios? La razón última es que sus gastos han quedado difuminados en el continuado déficit presupuestario de estos últimos años, que han incrementado la deuda pública en un 68 % entre 2007 y 2010, unos 268.000 millones, con lo que la deuda alcanzó al 60 % del PIB.

Los compromisos de pago derivados de los compras de defensa, en su mayoría contratos internacionales, fueron aprobados en Consejo de Ministros. Por tanto, constituyen unos compromisos del Gobierno, en igual medida que el pago de los intereses de la deuda o de sus vencimientos. La única diferencia es que, en su día, el Gobierno y el Ministerio de Hacienda optaron por crear una línea

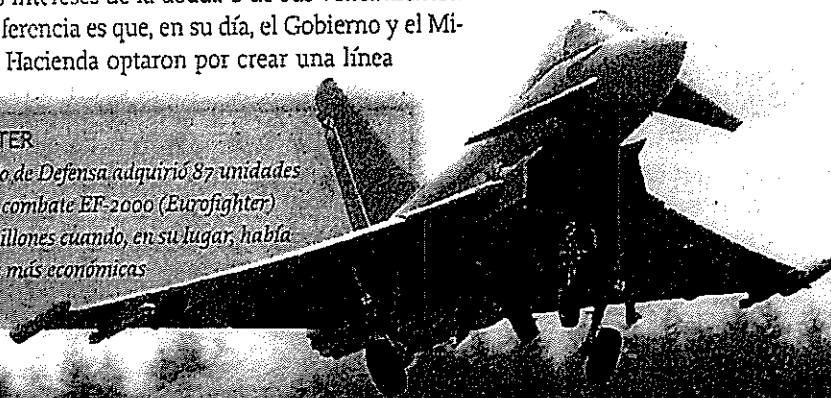
especial de financiación para estos contratos.

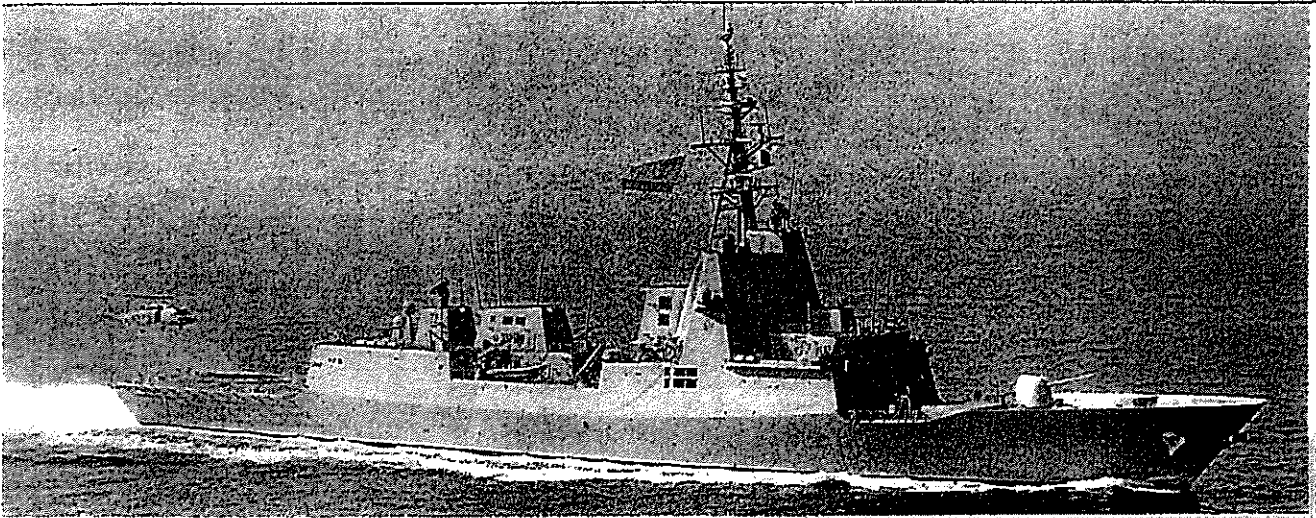
Otro aspecto a que se ha aludido durante estos días es que el material adquirido no iba a ser utilizado, como si los ejércitos y el Ministerio de Defensa caprichosamente hubieran optado por adquirir unos equipos que no se ajustan a nuestras previsibles necesidades militares. Aquí hay que hacer presente que la mayor parte del armamento más avanzado fabricado en las últimas décadas por las potencias militares, incluida la desaparecida Unión Soviética, afortunadamente no ha sido utilizado en combate. Además, conviene puntualizar que las consideraciones que guiaron al Gobierno para decidir los contratos de defensa, fueron fundamentalmente políticas, económicas y sociales. Todas ellas primaron sobre las de índole militar.

Por citar casos concretos, en la compra de 87 unidades del avión de combate EF 2000, por 9.255 millones de euros; o de 27 unidades del de transporte A400M, por unos 4.400 millones, había alternativas más económicas. Por ejemplo, se podían haber adquirido avio-

EUROFIGHTER

El Ministerio de Defensa adquirió 87 unidades del avión de combate EF 2000 (Eurofighter) por 9.255 millones cuando, en su lugar, había alternativas más económicas





FRAGATA F-100

La crisis de la construcción naval se intentó mitigar con el contrato de cinco Fragatas F-100, en la imagen se puede observar una de ellas (la Alvaro de Bazán), valorado en unos 2.820 millones de euros

nes F-18 o Hércules americanos, pero eso hubiera sido dar la espalda a Europa, no propiciar la integración de CASA en EADS, sin la que no se hubiera hecho realidad el tener en Sevilla una de los polos aeronáuticos más importantes de Europa. El impulso que el programa del EF-2000 ha dado a la industria electrónica española ha sido espectacular. Sirva recordar que la empresa Indra es la única española que aparece entre las 100 primeras de defensa en el mundo en 2010, en el puesto 77.

Otro caso fue la compra de 24 unidades del helicóptero de combate Tigre, por unos 1.517 millones. Este modelo se le impuso al Ejército de Tierra, a pesar de que su deseo era disponer del Apache, pero este contrato junto con el del NH-90 -45 unidades unos 1.260 millones-, facilitaron la instalación en Albacete de la tercera planta de Eurocopter, tras las de Francia y Alemania.

La fabricación en España del carro Leopard, 235 unidades unos 2.390 millones, resultaba imprescindible para salvar a Santa Bárbara. Habría resultado mucho más económico adquirir alguno de los miles de carros que el ejército alemán estaba retirando de sus unidades.

En el caso de los programas navales, cinco fragatas F-100 unos 2.820 millones-, los dos submarinos S-80 -2.135 millones-, y otros buques que han mejorado notablemente las capacidades de la Armada, en gran parte han sido impulsados por las reiteradas peticiones de los sindicatos para mitigar la crisis de la construcción naval. El último ejemplo lo tenemos en la reciente aprobación de una nueva serie de buques de acción marítima BAM, por unos 740 millones. Actualmente, las necesidades más premiantes

de la Armada no son más buques, lo que necesita es disponer de más fondos para retener a las tripulaciones y atender al mantenimiento de los buques en servicio.

Hay que recordar que los denominados Programas Especiales se inician en 1997, con la aprobación por el Consejo de Ministros de la compra de las fragatas F-100 y del avión EF-2000. Estos programas, que de forma tan importante han venido a impulsar la industria de defensa, surgieron tanto por la necesidad de modernizar el equipamiento de las Fuerzas Armadas para situarnos

Los factores que guiaron al Gobierno para decidir los contratos de defensa primaron sobre las de índole MILITAR

al nivel de la OTAN, y cumplir los compromisos suscritos en Praga, como por un intento de remediar la profunda crisis que afectaba a la industria de defensa desde el principio de los años noventa, que había reducido a la mitad su mano de obra y motivado la desaparición de numerosas empresas de armamento.

El Gobierno optó por adoptar el denominado modelo alemán de contrato público, que permite demorar el pago del contrato hasta la entrega, e inclusive, entonces fraccionarlo en diez anualidades. Este contrato estaba pensado para la realización de obras públicas, como autopistas de

EN PORTADA



HELICÓPTERO DE COMBATE TIGRE

La compra de 24 unidades del helicóptero de combate Tigre supuso una inversión de unos 1.517 millones. Este modelo se le impuso al Ejército de Tierra, a pesar de que su deseo era disponer del Apache

peaje, que una vez finalizadas se autofinancian. Para España presentaba la gran ventaja de que, al financiarse los programas mediante créditos del Ministerio de Industria, no se incurría en déficit al no contabilizarse como inversión, circunstancia clave, en esos años, para cumplir las condiciones de incorporarse al euro. No existía falta de recursos para abordar los contratos, pero estos se situaban en el capítulo 8 del Ministerio de Industria, créditos a las empresas, en vez de hacerlo en el 6, Inversiones del Ministerio de Defensa.

Pocos años después, al mejorar la situación económica, desapareció la necesidad de evitar el déficit. No obstante, se siguió empleando el modelo alemán. Los dirigentes políti-

La gravedad de la situación aconseja que se intente consensuar un acuerdo político para hacer frente a este URGENTE problema

cos descubrieron unas grandes ventajas en su utilización, ya que permitía seguir iniciando nuevos e importantes programas, dejando para el futuro y otros gobiernos atender a su pago. Además, una ventaja adicional era que el Presupuesto de Defensa no se incrementaba, aumentando el del Ministerio de Industria, que había visto disminuidos sus créditos al traspasar competencias a las autonomías, permitiendo que estos gastos figurasen como de desarrollo industrial, lo que políticamente resultaba más atractivo. Cuando en el año 2003 se suprimió la limitación de hacer los pagos en diez años se facilitó notablemente la posibilidad de seguir aumentando los contratos.

Las ventajas o alicientes señalados motivaron que, gobierno tras gobierno, independientemente de su sig-

no político, siguieran utilizando el sistema y añadiendo más contratos, hasta llegar a la situación actual: 19 programas por un importe de 26.683 millones de euros, de los que al iniciarse el año 2011, el Ministerio de Defensa había pagado 4.089 millones y el de Industria facilitado como créditos 13.278, quedando pendientes de concederse otros 1.218 millones, para completar el total de

14.496 millones aprobados por Consejo de Ministros. Teóricamente los pagos aplazados del Ministerio de Defensa se extienden hasta el año 2025, periodo en el que no se puede atender ninguna otra adquisición.

Los importes mencionados corresponden a la última revisión efectuada por el Consejo de Ministros, en diciembre de 2009. El 21 de septiembre pasado el Secretario de Estado de Defensa, en su comparecencia ante la Comisión de Defensa del Congreso, indicó que el importe revisado de los programas especiales ascendía a 31.631 millones, si bien teniendo en cuenta las modificaciones contractuales sobrevenidas y las revisiones de precios el total ascendería a unos 36.867 millones. Al parecer en esta cifra no están incluidos los cinco buques BAM aprobados en Consejo de Ministros en julio pasado.

La situación finalmente se ha hecho insostenible, al reducirse el capítulo 6 de inversiones de Defensa, en 2011, a solo 1.005 millones, el 50 % de la dotación del

EN PORTADA

año 2008. Figura para pagos de los Programas Especiales un crédito de 205 millones cuando los compromisos de pago que vencen este año son unos 751 millones. Por otra parte, resulta difícil pensar en incrementar el Presupuesto de Defensa ante el objetivo prioritario de reducir el déficit del Estado al 6 % en 2011 y al 3 % en 2013.

La gravedad de la situación aconsejaría el intentar consensuar un acuerdo político para afrontar y procurar solucionar este importante y urgente problema, pero al parecer lo que nos encontramos es una postura de poner más énfasis en dilucidar quién ha tenido más culpa en provocar esta situación, que en resolver el *impasse* en que se encuentra el Gobierno, el Ministerio de Defensa y las industrias de defensa afectadas. La mayoría de los principales programas, como por ejemplo el EF-2000, el Tigre, el A400M y otros, están suscritos entre gobiernos, administrados por agencias internacionales y sujetos a importantes penalizaciones caso de incumplimiento.

Si bien la mayor parte de los contratos se aprobaron cuando gobernaba el Partido Popular, los compromisos internacionales que los originaron se habían oficialmente asumido mucho antes por gobiernos socialistas: El MOU del EF-2000 se firmó en 1986. El acuerdo para fabricar el Leopard se suscribió en 1995. El avión A400M, inicialmente era un programa OTAN, el FLA (Future large aircraft), al que se había adherido España en los años ochenta.

OTROS CASOS

En otros países también se está tropezando con dificultades para financiar los programas internacionales en curso, así vemos como Alemania ha cedido a Austria 15 de sus aviones EF 2000 y que el Reino Unido está procediendo en igual forma revendiendo 72 aviones a Arabia Saudita. Al parecer esto se está igualmente intentando hacer por España.

Otro caso es el de Italia, en donde el Ministerio de Desarrollo Económico financia una parte importante de las compras de defensa. En el año 2009 dedicó 889 millones a compras de material y 400 millones a investigación y desarrollo. Éstas son inversiones directas sin más complicación. En algunos informes internacionales se alude a lo opaco que resulta el gasto de defensa italiano por las ayudas, tanto de otros ministerios como de la poderosa empresa estatal *Inmeccanica* que, a su vez, recibe un amplio apoyo del gobierno.

Para paliar la situación en España se ha sugerido convertir los créditos de Industria en pagos definitivos, con lo que la deuda se reduciría en unos 14.500 millones. Lógicamente, esta acción requiere ser refrendada legislativamente. Existen antecedentes de condonación de anticipos y deudas de defensa.

Se ha comentado que esta acción supondría incrementar el déficit en un momento difícil, lo que es cierto, pero de todas maneras esto va a resultar inevitable, toda vez que la norma contable europea que regula la contabilización del déficit, establece que este se produce tanto por el pago como por la recepción del material, aún sin estar pagado, por lo que a la vista de lo adelantados que están muchos contratos, la afectación a déficit se producirá próximamente.

Queda por citar que la incorporación de los nuevos sistemas obligará a incrementar los gastos de mantenimiento de los 423 millones actuales a unos 800 millones.

Se ha aludido a que la actual crisis de las finanzas de defensa ha sido provocada por los Programas Especiales, y eso solo es parcialmente cierto. La verdadera causa de la crisis ha sido la continuada y progresiva reducción de los recursos asignados al Ministerio de Defensa, que amenaza la viabilidad del modelo de Fuerzas Armadas consensuado, unos 90.000 efectivos de tropa profesional, con una aceptable calidad en su armamento y material, que permitan una reducida pero efectiva presencia en misiones internacionales. ■



FOTO: AERUS/STARY

A400M

Defensa compró 27 unidades del avión de transporte A400M por unos 4.400 millones de euros. Con este contrato no se le dio la espalda a Europa y se propició la integración de CASA en EADS