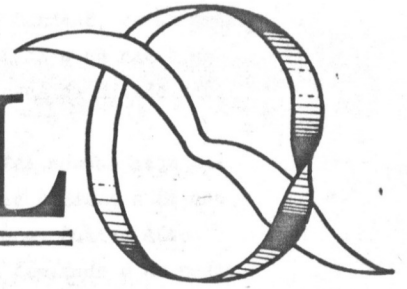


# EDITORIAL



La firma, en el pasado año, de la Carta de Intenciones para la adquisición de 84 F-18 a Mc Donnell-Douglas nunca se interpretó más que como una forma no demasiado cara de postergar la decisión definitiva a tomar con respecto al programa FACA. Difícilmente podía el actual gobierno admitir los criterios iniciales, que excluían desde un principio la evaluación de aparatos franceses y que finalmente se reducían a la elección entre aviones estadounidenses, en base a razones de diversificación de fuentes, asociando de forma automática tal diversificación a una necesaria reducción de la dependencia en material con respecto a Francia; irónicamente, tal postura concluía con una decisión que aumentaba aún más nuestra dependencia con respecto a EE.UU., con lo que se caía de la sartén al fuego.

De aceptar el anterior y dudoso punto de partida, y conforme a las exigencias de nuestro Ejército del Aire, la elección del F-18 es, entre las posibles, la más correcta en cuanto al aparato en sí. No obstante, persisten problemas e incertidumbres en el desarrollo del programa FACA, que pueden modificar de forma dramática su evolución. Uno, y no de los menores, es el precio incierto, en el que repercutiría cualquier posible incremento de costes debido a las reducciones o dilaciones presupuestarias en la adquisición de este modelo por parte del Departamento de Defensa USA, y del que el estado de este país cobrará una comisión en calidad de intermediario. En el terreno económico también es de importancia el tema de las compensaciones, nunca suficientemente aclarado y en el que se incluyen apartados insultantes (como compromisos en turismo o en adquisición de zapatos españoles) escasamente clarificados, en particular el valor añadido en España, la magnitud y rentabilidad de las inversiones precisas y de la compra de material y utillaje en el extranjero, la posible consideración de transacciones que se efectuarían en cualquier caso, el reparto territorial y sectorial de estas compensaciones, la inseguridad de su cumplimiento en un momento en que USA no se molesta en encubrir el proteccionismo del que hace uso y que tanto recrimina a Europa y los reparos interpuestos al acceso y traspaso de tecnologías punteras. Además, la natural y deseable evolución de la industria española está en colaboración con Europa, no en la compra al otro lado del Atlántico. Esta colaboración, ya iniciada en proyectos civiles, en el campo militar supondría la incorporación en proyectos que fructificarían en la última década de este siglo, con abierto intercambio de tecnología e introducción en sectores como el de motores, difícilmente accesibles de otro modo, y sería desfavorablemente condicionada por la compra del F-18.

En este sentido es positiva la reevaluación del Tornado, baza extraña y de difícil análisis político, que podría suponer un reparto del número de unidades a adquirir entre diversos aparatos, configurando un Ejército del Aire armónico en su constitución pero con escasos aviones de cada modelo, lo que no es deseable, pues el Tornado, aunque puede cumplir todas las especificaciones del Ejército del Aire, precisa para ello varias versiones no interconvertibles dada su especialización. El Tornado resulta un avión demasiado complejo, y también lo es en parte el F-18 si atendemos a la probable amenaza a la que

debería hacer frente, procedente del norte de Africa y no de Europa Central, en un ambiente con reducidas defensas antiaéreas, buenas condiciones meteorológicas y un cielo no saturado de aviones enemigos, circunstancias opuestas a las condiciones de diseño del Tornado.

Lamentablemente se continúa con la política de adquirir componentes aunque sean tan complejos como un moderno avión de combate, y no sistemas, pudiéndose asistir a la contradictoria situación de disponer de una moderna, aunque poco numerosa, Fuerza Aérea y carecer de una adecuada defensa antiaérea, disponer de un arsenal limitado y no poder defender adecuadamente los archipiélagos. Tampoco se ha creado una industria nacional de moderno armamento aeroespacial, en particular en misiles y vehículos de control remoto. Ciertamente parece que el principio declarado de diversificación de fuentes y reducción de dependencias con respecto a los suministradores extranjeros ha sido pintorescamente interpretado.

En resumen, el programa FACA se cumple con retraso, los tiempos de respuesta son grandes, las reacciones lentas, las decisiones difíciles y aún no se han tomado. El parecido con la LAU es absoluto.

