

El domingo 29 de julio, comentábamos en una noticia confidencial (“ [El SEDEF, preocupado por los aviones VIP](#) ”) el rifirrafe que mantuvo la vicepresidenta del Gobierno, **Soraya Sáenz de Santamaría**, con el propio SEDEF, **Pedro Argüelles**, en una sesión de la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios, cuando éste solicitó autorización para comprometer un elevado presupuesto en el mantenimiento de los aviones VIP que usan habitualmente los miembros del Gobierno y de la Familia Real.

Entonces, la vicepresidenta tachó el contrato de “inoportuno”, aclarando que era inaceptable para la opinión pública cualquier gasto “en aviones VIP” en este momento. Pero su justa actitud de firmeza (la operación se podía retrasar al menos unos meses sin mayor inconveniente), parece haber decaído a tenor de dos acuerdos aprobados por el Consejo de Ministros el viernes 3 de agosto.

El primero es un Acuerdo Marco para el sostenimiento de los aviones T.11 (Falcon 20) y T.18 (Falcon 900), con un importe estimado de 23 millones de euros, y con la posibilidad de incluir modificaciones por 3 millones más. El segundo es otro Acuerdo Marco referido al sostenimiento de los aviones T.17 (Boeing 707) y T.22 (Airbus A310), que asciende a 53,5 millones de euros, también con la posibilidad de realizar modificaciones de hasta otros 7 millones.

El programa, autorizado de golpe y antes de que surjan más complicaciones presupuestarias, asciende por tanto a 73,5 millones de euros, con un incremento probable de otros 10 millones; es decir, pudiendo totalizar hasta 83,5 millones de euros. Claro está, que para justificar lo que en principio parecía, y era, ciertamente “inoportuno”, los respectivos acuerdos del Consejo de Ministros incorporan esta coletilla: *“Los servicios de revisión y reparación de aviones y de sus componentes, el suministro de materiales y repuestos, así como la prestación de servicios de ingeniería son imprescindibles para garantizar la disponibilidad operativa de estos aviones, cuyas misiones son consideradas elemento esencial de la seguridad nacional”*

Esta apelación genérica a la “seguridad nacional” en la utilización de los “aviones VIP”, contrasta con la precaria forma en la que se han venido trasladando las tropas españolas durante su misión en Afganistán, que dio como resultado el accidente del Yak-42 de la UKM (Ukranian Mediterranean Airlines) del 26 de mayo de 2003, en Trebisonda (Turquía), en el que murieron sus 75 ocupantes, 62 de ellos militares españoles. Y choca también con el uso discrecional de dichos aviones que suelen hacer algunas de las personalidades autorizadas al respecto, a veces escandaloso; con el record de abusos en poder de Federico Trillo-Figueroa cuando ostentaba el cargo de ministro de Defensa, como es sabido en el 45 Grupo de Fuerzas Aéreas que opera estos medios de transporte.