

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO

**18834** *Real Decreto 848/2025, de 23 de septiembre, por el que se establecen las normas reguladoras de la concesión directa de préstamos a las empresas Airbus Defence and Space, SAU, y Airbus Helicopters España, SAU, para el desarrollo industrial de programas especiales de modernización en el ámbito aéreo.*

En octubre de 1996 el extinto Ministerio de Industria y Energía y el Ministerio de Defensa (MINISDEF) suscribieron un Acuerdo Marco de cooperación para los programas Eurofighter 2000 y Fragatas F100. Ambos programas implicaban la modernización del equipamiento de las Fuerzas Armadas con gran impacto industrial y tecnológico. Este Acuerdo se amplió mediante adendas a otros programas de armamento.

En el marco de dicho Acuerdo y sus posteriores adendas, el Ministerio de Industria y Turismo y sus departamentos predecesores han prefinanciado diversos programas especiales de modernización, destacando entre los más recientes algunos como el programa Halcón, a través del Real Decreto 891/2023, de 28 de noviembre, por el que se establecen las normas reguladoras de la concesión directa de un préstamo al Consorcio Español para el Desarrollo Industrial del programa Eurofighter, Agrupación de Interés Económico, para el programa Halcón, o el programa de los helicópteros Tigre MKIII, a través del Real Decreto 1009/2022, de 5 de diciembre, por el que se establecen las normas reguladoras de la concesión directa de un préstamo a la empresa Airbus Helicopters España, SAU, para el programa de los helicópteros Tigre MKIII.

El Gobierno de España, en abril de 2025, ha puesto en marcha un Plan Industrial y Tecnológico para la Seguridad y Defensa como respuesta al contexto geopolítico internacional, la aparición de nuevas amenazas híbridas y el replanteamiento de la alianza atlántica, en el que se contempla un amplio conjunto de medidas, entre las que se encuentra el lanzamiento de nuevos Programas Especiales de Modernización (en adelante, programas), que precisan la prefinanciación del Ministerio de Industria y Turismo. El Plan, entre otros, tendrá efectos positivos en el empleo e impulsará una nueva ola de innovación tecnológica y desarrollo industrial.

Conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 409/2024, de 23 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Industria y Turismo, corresponde a este Ministerio a través de la Dirección General de Programas Industriales el ejercicio de, entre otras funciones, la planificación, elaboración, coordinación, seguimiento técnico económico y gestión administrativa y económica financiera, de programas dirigidos a la industria de defensa, aeronáutica y espacial; programas estratégicos y programas de alto contenido tecnológico e innovación industrial; programas y actuaciones dirigidos a incrementar la competitividad de los sectores industriales; programas dirigidos a potenciar la implantación de sistemas de gestión e infraestructuras destinadas a incrementar la competitividad industrial; y programas de cooperación público-privada en áreas de importancia estratégica para los sectores industriales, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros departamentos ministeriales.

Por otra parte, la concesión de la financiación prevista en este real decreto tiene carácter singular, y no es posible realizar convocatoria pública para su otorgamiento, dado que las entidades beneficiarias han sido consideradas por el Ministerio de Defensa como aquellas capaces de proveer la alternativa óptima para desarrollar los programas que son objeto de este real decreto. Dadas las elevadas inversiones necesarias para acometer estos programas, su realización sería imposible sin el apoyo de la Administración General del Estado en su financiación.

El procedimiento de concesión directa de los préstamos objeto de este real decreto a las entidades beneficiaria se fundamenta en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y se justifica por el carácter de los programas, que están destinados a cubrir las necesidades de dotar a las Fuerzas Armadas con las capacidades que requieren. Este tipo de programas comprenden la adquisición de material de defensa de distinto tipo por parte del Ministerio de Defensa y, por su propia naturaleza, exigen importantes prefinanciaciones con carácter previo a suministrar los bienes y proveer los servicios que se requieran a las Fuerzas Armadas. Esa singularidad, unida a la naturaleza de la prefinanciación y al hecho de que no puedan emplearse procedimientos de concurrencia para otorgar estos préstamos, ya que el Ministerio de Defensa ha determinado la alternativa de obtención propuesta que suministrará las capacidades necesarias, justifican la aplicación del referido precepto.

Los programas objeto de financiación por este real decreto son seis.

El primero de ellos es el programa Sistema de Enseñanza Integrado en Vuelo Avanzado (ITS-C), que tiene como objetivo reemplazar la flota de aeronaves de entrenamiento avanzado F-5M (AE.9) del Ejército del Aire y del Espacio (EA) por un Sistema de Entrenamiento Integrado (ITS) avanzado basado en la plataforma Hürjet desarrollada por Turkish Aerospace (TA), adaptándolo a las necesidades del EA con una configuración españolizada desarrollada por la industria aeronáutica y de defensa nacional.

El segundo de ellos es el programa Tecnologías de Enseñanza en Movilidad Aérea Propulsión Eficiente (ITS-T), que sustituirá a los aviones CN.235 de la Escuela Militar de Transporte Aéreo (EMTA) y de la Escuela Militar de Paracaidismo (EMP) y está compuesto por una plataforma aérea y un Sistema de Entrenamiento Basado en Tierra (GBTS).

El tercero es el programa Movilidad Aérea de Última Generación (NH-90-3), responde a la necesidad de disponer en las Fuerzas Armadas de una plataforma común que responda a las necesidades operativas de los Ejércitos y de la Armada sustituyendo así a las flotas obsoletas de nuestras FFAA en servicio desde finales del siglo XX.

El cuarto es el programa H-135 Fase 2 Helicóptero Enseñanza y Apoyo (H-135-Fase 2), tiene por objeto continuar con la renovación tecnológica iniciada en diciembre de 2021, con la firma de la Fase I para las flotas de helicópteros ligeros del Ministerio de Defensa y Ministerio de Interior y que ha demostrado un funcionamiento ágil y solvente de la Industria que ha permitido anticipar su ejecución. El plan considera una segunda fase de adquisición para los usuarios Armada y Ejército del Aire y del Espacio, con la que se completaría el plan de relevos establecidos por las obsolescencias y las necesidades operativas del Ministerio de Defensa.

El quinto es el programa Helicóptero Ligero Multipropósito para Acciones Formativas (HELIPO), responde a la necesidad de disponer de un helicóptero ligero, biturbina, multipropósito, moderno, económico de operar y con aviónica compatible con el cielo único europeo, que permita asumir cometidos de enseñanza avanzada, apoyo a emergencias, así como misiones tácticas y logísticas de alcance limitado.

Por último se encuentra el programa del Helicóptero Multipropósito (HACES), basado en el helicóptero H175, responde a la necesidad por parte del Ejército del Aire y del Espacio de sustituir los actuales HT.21A/HT.27 del Ala 48 por una plataforma actualizada que integre las últimas tecnologías para responder a los nuevos y próximos requerimientos regulatorios e incorpore el último estándar de seguridad, incrementando la capacidad para ejecución de las misiones y capacidades militares asignadas al Ejército del Aire y del Espacio en apoyo a la Acción del Estado.

Este real decreto atiende a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, entre otros, a los de necesidad y eficacia, toda vez que la norma se justifica por razones de interés general, dada la necesidad de garantizar a las Fuerzas Armadas unas capacidades renovadas, basarse en la identificación clara de

los fines perseguidos y resultar el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de sus objetivos.

Esta norma es proporcional, en cuanto se limita a contener la regulación mínima imprescindible para la materia a la que se refiere. El principio de eficiencia se cumple ya que, al instrumentalizarse la concesión de estos préstamos a través de una única norma de carácter plurianual, se evita la necesidad de recurrir a sucesivos reales decretos.

Este real decreto cumple con el principio de transparencia habiéndose efectuado los trámites de consulta pública previa y audiencia al interesado. El texto define claramente sus objetivos, reflejados en su preámbulo y en la Memoria del Análisis de Impacto Normativo que lo acompaña. Asimismo, en la memoria justificativa elaborada de conformidad con lo establecido en el artículo 67.3 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones se explican con claridad los motivos que justifican la concesión directa.

Esta norma cumple con el principio de seguridad jurídica y para asegurarlo se han pedido todos los informes necesarios a los Servicios Jurídicos del Estado. A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

En la tramitación de este real decreto se ha recabado informe del Ministerio de Hacienda, de conformidad con el artículo 28.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Este real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.15.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica.

Los préstamos objeto de este real decreto están amparados por el apartado 1.b) del artículo 346 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por estimarse que las actividades financiadas son necesarias para la protección de los intereses esenciales de la defensa y seguridad nacionales y dirigirse a actuaciones de naturaleza militar.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Turismo, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, con el informe del Ministerio de Hacienda, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de septiembre de 2025,

DISPONGO:

#### Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto establecer las normas reguladoras de la concesión directa de préstamos a las entidades beneficiarias en relación con las actividades de desarrollo industrial de los programas que se indican en el artículo 3, con carácter excepcional y por razones de interés público, social y económico, de acuerdo con lo previsto en los artículos 22.2.c) y 28, apartados 2 y 3, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. En concreto, la concesión se ampara en el apartado 1.b) del artículo 346 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por estimarse que las actividades financiadas son necesarias para la protección de los intereses esenciales de la defensa y seguridad nacionales y dirigirse a actuaciones de naturaleza militar.

2. Concurren en la financiación objeto de este real decreto razones de interés público con base en la necesidad de proteger intereses esenciales de la defensa y seguridad nacionales y dirigirse a actuaciones de naturaleza militar que dificultan efectuar una convocatoria pública de las ayudas objeto de este real decreto.

3. Los préstamos cuya concesión se dispone tienen un carácter singular que dificulta su convocatoria pública dado que las entidades beneficiarias han sido

consideradas por el Ministerio de Defensa como aquellas capaces de proveer la alternativa óptima para acometer cada uno de los programas.

## Artículo 2. Régimen jurídico aplicable.

Los préstamos a los que se refiere este real decreto quedan sujetos, en todo caso, además de a lo dispuesto en este real decreto y en la orden de concesión, a lo establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

## Artículo 3. Entidades beneficiarias y financiación.

1. Las entidades beneficiarias y los importes de los préstamos que prefinanciarán parcialmente cada programa serán las siguientes:

a) Airbus Defence and Space, SAU:

1.º Sistema de Enseñanza Integrado en Vuelo Avanzado (Sistema Integrado de entrenamiento de pilotos de combate – ITS – C (Fase 1/2) – 1.040.000.000 euros (ITS-C).

2.º Tecnologías de Enseñanza en Movilidad Aérea Propulsión Eficiente (Sustituto Avión Adiestramiento pilotos de transporte) – 520.000.000 euros (ITS-T).

b) Airbus Helicopters España, SAU:

1.º Movilidad Aérea de Última Generación (Helicóptero NH-90 fase 3) – 1.000.000.000 euros (NH-90-3).

2.º H-135 Fase 2 Helicóptero Enseñanza y Apoyo (H-135 Helicóptero Enseñanza y Apoyo fase 2) – 100.000.000 euros (NH-135-Fase 2).

3.º Helicóptero Ligero Multipropósito para Acciones Formativas (Helicóptero Ligero Multipropósito para el Ejército de Tierra – HELIPO) – 920.000.000 euros (HELIPO).

4.º Helicóptero Multipropósito – (Helicóptero Multipropósito de Apoyo a la Acción del Estado – HACES) – 100.000.000 euros (HACES).

2. Todos los préstamos dispuestos en el apartado anterior tienen carácter plurianual y se imputarán a la aplicación presupuestaria 20.09.464B.832 de los presupuestos de la Secretaría de Estado de Industria, de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, prorrogados para 2025.

3. La distribución por anualidades de todos los préstamos, así como la duración de cada uno de los programas aparecen recogidas en el anexo I de este real decreto y formarán parte de cada orden de concesión.

4. Los préstamos se otorgan a interés del 0 por ciento, fijo y no revisable, y con carácter general, sin exigencia de garantías para cada uno de los libramientos que se efectúen a la entidad beneficiaria. No obstante lo anterior, en caso de que aún no se haya formalizado el negocio jurídico correspondiente entre la entidad beneficiaria y el Ministerio de Defensa, a la fecha de concesión de los préstamos regulados por el real decreto, en relación con el programa a ejecutar por parte de dicha entidad beneficiaria, esta podrá solicitar el libramiento anticipado de las cantidades asociadas a los hitos previstos para 2025. El libramiento de dichos importes quedará condicionado a que la entidad presente resguardo de constitución de garantías ante la Caja General de Depósitos por importe del 10 por ciento de la cuantía prevista para dichos libramientos. Estas garantías se cancelarán en el momento en el que la entidad beneficiaria acredite ante el Ministerio de Industria y Turismo la formalización del correspondiente negocio jurídico entre la entidad beneficiaria y el Ministerio de Defensa.

5. En caso de que no llegue a formalizarse el negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria antes del 31 de octubre de 2026, habiéndose realizado algún libramiento anticipado por parte del Ministerio de Industria y Turismo en los términos regulados en el apartado anterior, la entidad beneficiaria estará obligada a la

devolución al Tesoro Público de la totalidad del préstamo que hubiera recibido para dicho programa sin que proceda la exigencia del interés de demora al que se refiere el artículo 38.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. En este caso, tras la devolución de los importes se realizará la cancelación de las garantías constituidas previas al libramiento.

6. La devolución de los préstamos al Tesoro Público será realizada por cada entidad beneficiaria y programa según el calendario y procedimiento que se establezcan en las órdenes de concesión, teniendo en cuenta que los ingresos se realizarán en el Tesoro Público previa recepción del pago previsto en el contrato con el Ministerio de Defensa, con el fin de cancelar el anticipo de ejecución del negocio jurídico. En caso de que se modifiquen los pagos previstos entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria, el Ministerio de Industria y Turismo variará el calendario de amortizaciones modificando la orden de concesión, para ajustarla a dichos pagos.

7. La entidad beneficiaria podrá en cualquier momento amortizar totalmente cualquiera de los préstamos sin ninguna penalización.

#### Artículo 4. *Objeto de las actividades financiadas.*

Las entidades beneficiarias de los préstamos deberán destinar el importe de la financiación recibida a ejecutar parcialmente cada uno de los programas identificados en el artículo 3.1, de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en los correspondientes negocios jurídicos y sus anexos, que se describen con mayor detalle en los anexos de este real decreto.

#### Artículo 5. *Obligaciones de las entidades beneficiarias.*

Las entidades beneficiarias deberán cumplir las siguientes obligaciones:

- a) Ejecutar la actividad objeto del préstamo de cada uno de los programas.
- b) Justificar ante el órgano concedente el cumplimiento de las condiciones impuestas, la realización de la actividad, y la consecución de los objetivos previstos de cada uno de los programas.
- c) Devolver el préstamo según el calendario de amortización que se establezca en la orden de concesión de cada uno de los programas.
- d) Las obligaciones que establezca la orden de concesión en relación con cada uno de los programas.
- e) La obligación de conservación de la documentación justificativa durante el plazo de prescripción del derecho de la Administración a exigir el reintegro.
- f) La obligación de someterse a las actuaciones de comprobación que realice el Órgano concedente del préstamo, así como las de control que se pueda ejercer por la Intervención General de la Administración del Estado, sin perjuicio de las funciones que la Constitución y las leyes atribuyan al Tribunal de Cuentas.
- g) Acreditar, en los términos previstos en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, el cumplimiento de los plazos de pago previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.
- h) Las demás obligaciones establecidas para las beneficiarias de subvenciones previstas en el artículo 14 y concordantes de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

#### Artículo 6. *Procedimiento de concesión.*

1. El préstamo para cada programa se concederá de forma directa, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en relación con lo establecido en los apartados 2 y 3 del artículo 28 de dicha ley, por su carácter singular y por concurrir razones de interés público, social y económico que dificultan su convocatoria pública, mediante orden de la persona titular del Ministerio de Industria y Turismo.

2. El procedimiento de concesión de los préstamos previstos se iniciará con la entrada en vigor de este real decreto. La entidad beneficiaria dispondrá de quince días hábiles para presentar la solicitud y la documentación correspondiente a través del registro electrónico, disponible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Industria y Turismo de conformidad con lo establecido en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Dada la naturaleza de las entidades beneficiarias, las comunicaciones, notificaciones y demás trámites del procedimiento se realizarán por medios electrónicos, de acuerdo con lo regulado en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. La tramitación de cada solicitud y de su orden de concesión se realizará de forma individualizada para cada uno de los programas.

3. Las entidades beneficiarias deberán presentar una memoria de las actuaciones a acometer en el marco de cada programa, junto con un calendario de hitos de desembolso y una cuantía asociada a cada hito en función del avance de ejecución del programa. Asimismo, deberán acompañar su solicitud de una declaración responsable de no estar incurso en ninguna de las prohibiciones establecidas en el artículo 13, apartado 2, excepto la letra e) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, realizada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. Deberá acreditar estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, de acuerdo con lo establecido en los artículos 18 y 19 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. La presentación de la solicitud conllevará la autorización del solicitante para que el órgano instructor pueda comprobar de forma directa el cumplimiento de dichas circunstancias a través de certificados telemáticos, en cuyo caso el solicitante no deberá aportar la correspondiente certificación. No obstante, el solicitante podrá denegar este consentimiento, debiendo aportar entonces los certificados correspondientes.

4. Asimismo, deberá cumplir lo previsto en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en cuanto a la acreditación del cumplimiento de los plazos de pago establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, según el procedimiento recogido en dicho artículo. En caso de no disponer de la acreditación de cumplimiento de los plazos de pago, podrá presentar justificación del encargo al auditor y de este modo será válido presentar la citada acreditación en todo caso, antes de dictarse la orden de concesión. De igual modo, deberá encontrarse al corriente de pago de las obligaciones de reembolso de cualesquiera otros préstamos o anticipos anteriormente concedidos con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

5. El órgano instructor del procedimiento para la concesión de los préstamos es la Dirección General de Programas Industriales de la Secretaría de Estado de Industria, a través de la Subdirección General para el Impulso de Proyectos Industriales.

6. El órgano instructor se encargará de revisar la documentación aportada con la solicitud, así como aquella acreditativa del cumplimiento de las condiciones previstas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, para poder ser beneficiaria de los préstamos. Asimismo, el órgano instructor solicitará al Ministerio de Defensa informe de que la solicitud y memoria presentadas se corresponden, en su caso, con el negocio jurídico formalizado entre la entidad beneficiaria y dicho ministerio, o con las características del programa y la alternativa de obtención seleccionada.

7. Si la solicitud no reúne los requisitos establecidos, el órgano competente requerirá a la entidad beneficiaria para que la subsane en el plazo máximo de diez días hábiles, de acuerdo con lo que dispone el artículo 23.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, teniendo por desistida la solicitud en caso de no aportar la documentación requerida, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

8. Cumplidos los trámites anteriores, y, en su caso, subsanadas favorablemente las eventuales deficiencias, el órgano instructor, a la vista del expediente, formulará la propuesta de resolución provisional por cada uno de los programas y la notificará a cada

beneficiaria, que dispondrá de un plazo de diez días para efectuar alegaciones. Una vez examinadas las alegaciones aducidas, en su caso, por el interesado, el órgano instructor formulará la propuesta de resolución definitiva que será notificada al interesado para que en el plazo de diez días hábiles comunique la aceptación de forma expresa de la concesión del préstamo.

9. Corresponderá a la Intervención Delegada competente la fiscalización de la propuesta de gasto, de acuerdo con el artículo 13 del Real Decreto 2188/1995, de 25 de diciembre, por el que se desarrolla el régimen de control interno ejercido por la Intervención General de la Administración del Estado.

10. El procedimiento para la concesión de cada uno de los préstamos terminará mediante orden de la persona titular del Ministerio de Industria y Turismo.

11. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento será de seis meses desde la entrada en vigor del real decreto. Transcurrido este plazo sin haberse notificado la resolución expresa, podrá entenderse desestimada por silencio administrativo la solicitud, según lo dispuesto en el artículo 25.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Contra la orden de concesión, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse potestativamente recurso de reposición ante el mismo órgano que la hubiera dictado, o bien impugnarse directamente ante la jurisdicción contencioso-administrativa de acuerdo con lo previsto en el artículo 123.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

12. Esta ayuda en forma de préstamo será objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de subvenciones y otras ayudas públicas.

## Artículo 7. *Condiciones de concesión de los préstamos.*

1. El importe de los préstamos se destinará por parte de la entidad beneficiaria a la ejecución y entrega del objeto de cada uno de los programas identificados en el artículo 3.1 de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el correspondiente negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria y anexos al mismo de cada uno de los programas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 y las condiciones establecidas en la orden de concesión.

El periodo de ejecución de las actuaciones financiables comenzará en el año 2025, y se extenderá hasta la certificación del último hito de cada uno de los programas, según el calendario previsto que se indica en el anexo I de este real decreto.

2. Las entidades beneficiarias deberán hacer pública la financiación por el Ministerio de Industria y Turismo, haciéndola constar en todas las actividades de difusión que se realicen en relación con las actuaciones contempladas en este real decreto y en la orden de concesión. El incumplimiento de esta obligación, de no resultar subsanable de acuerdo con lo previsto por el artículo 31.3 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, puede ser causa de reintegro, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37.1.d) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y el artículo 93 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. Sin perjuicio de lo anterior, se considerará infracción leve de acuerdo con el artículo 56.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y se sancionará con una multa fija en los términos previstos en el artículo 59 de la misma ley.

3. En cualquier caso, los medios de difusión de los préstamos concedidos, páginas web, boletines, folletos divulgativos, así como su relevancia deberán ser análogos a los empleados respecto a otras posibles fuentes de financiación.

4. Los préstamos contribuyen a la financiación de las actividades necesarias para la ejecución de cada uno de los programas. En caso de que la entidad beneficiaria recibiese alguna otra financiación para las mismas actividades esta será compatible con la concedida en este real decreto.

5. La selección y contratación por la entidad beneficiaria de todos aquellos contratistas que precise para que éstos lleven a cabo la ejecución de las actividades comprendidas en las diferentes fases de los PEM recogidas en los anexos de este real decreto, son actuaciones que no constituyen subcontratación en los términos previstos en el artículo 29 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

6. Las entidades beneficiarias presentarán al órgano instructor, semestralmente, informes que recogerán datos sobre el desarrollo técnico-económico de cada programa, la utilización de las disponibilidades de fondos realizadas hasta la fecha, en su caso, los fondos disponibles, así como las necesidades que prevé para el próximo período. Asimismo, estos informes deberán contener información detallada sobre la participación de otras empresas españolas o extranjeras y, si procede, explicaciones sobre los hechos relevantes acaecidos en el período correspondiente. Estos informes se realizarán de acuerdo con el modelo proporcionado por el órgano instructor.

7. Los libramientos de fondos del Ministerio de Industria y Turismo se efectuarán a una cuenta finalista por cada programa, cuyo titular será la entidad beneficiaria y que será destinada única y exclusivamente al abono de los libramientos de fondos del Ministerio de Industria y Turismo para la ejecución de dicho programa, los cuales podrán ser dispuestos por la entidad beneficiaria de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9. Esta cuenta, desde su apertura por su titular y durante toda su vigencia, permitirá conocer, en cualquier momento y de forma directa, al órgano instructor los movimientos y la situación de la misma. Los rendimientos que, en su caso, se produzcan en dicha cuenta serán comunicados por la entidad beneficiaria en cada uno de los informes de seguimiento y serán ingresados en el Tesoro Público de forma anual.

#### Artículo 8. *Modificación de las condiciones de la concesión.*

1. La entidad beneficiaria podrá solicitar la modificación de la orden de concesión alegando como circunstancias que justifican la necesidad de una modificación alguna de las siguientes:

- a) Causas sobrevenidas que no pudieron preverse en el momento de la solicitud.
- b) Modificaciones en el negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria.
- c) Fuerza mayor.

La entidad beneficiaria podrá presentar las solicitudes hasta dos meses antes de la finalización del período de ejecución del negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria.

2. La modificación del calendario de devoluciones al Tesoro Público se efectuará de conformidad con lo dispuesto en apartado 6 del artículo 3.

3. La solicitud deberá dirigirse al órgano concedente de los préstamos, que, en el plazo de un mes desde su presentación en el registro, resolverá sobre las modificaciones solicitadas. La solicitud se entenderá desestimada en el caso de que transcurra el plazo sin que se haya notificado la resolución expresa.

4. Contra la resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse potestativamente recurso de reposición ante el mismo órgano que la hubiera dictado, o bien impugnarse directamente ante la jurisdicción contencioso-administrativa de acuerdo con lo previsto en el artículo 123.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

#### Artículo 9. *Pago del importe de los préstamos.*

1. Los pagos de cada uno de los préstamos estarán asociados a la acreditación del cumplimiento de cada uno de los hitos que se establezcan en la orden de concesión.

2. Los pagos se podrán efectuar de manera anticipada a la acreditación del cumplimiento del hito correspondiente previa solicitud por parte de la entidad beneficiaria y posterior aprobación por parte del órgano instructor. En este caso, estos fondos

quedarán depositados en la cuenta finalista a que hace referencia el apartado 7 del artículo 7, de forma que la entidad beneficiaria solo podrá hacer uso de estos fondos una vez acredite al Ministerio de Industria y Turismo el cumplimiento de los hitos anteriores. Con carácter general estos libramientos no estarán sujetos a la constitución de garantías ante la Caja General de Depósitos, salvo en la circunstancia prevista en el apartado 4 del artículo 3.

3. Para cada uno de los libramientos previstos, la entidad beneficiaria deberá acreditar hallarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social y deberá declarar expresamente que no es deudora por resolución de procedencia de reintegro de subvenciones de cualesquiera Administraciones Públicas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como, en su caso, acreditar la constitución de las garantías establecidas en el artículo 3.4. Asimismo, se comprobará si la entidad beneficiaria se encuentra al corriente de pago de las obligaciones de reembolso de cualesquiera otros préstamos o anticipos anteriormente concedidos con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

4. Igualmente, con anterioridad a cualquier libramiento de fondos, la entidad beneficiaria deberá presentar un informe en el que detalle las actividades desarrolladas para el cumplimiento de los hitos, así como los certificados emitidos por el Ministerio de Defensa.

#### Artículo 10. *Régimen de justificación.*

1. Las entidades beneficiarias deberán justificar el cumplimiento de las condiciones impuestas, la realización de la actividad financiable y la consecución de los objetivos previstos, para lo que, de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y con lo previsto en el artículo 72.3 de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, presentarán cuenta justificativa, en los términos expresados en el apartado 6 del artículo 7.

2. El órgano instructor, según se refiere en el artículo 6 de este real decreto, supervisará los desarrollos y comprobará los resultados de las actuaciones, para lo que podrá contar con el asesoramiento de entidades externas.

3. Los hitos de cada programa y los importes asociados se detallarán en la orden ministerial de concesión.

#### Artículo 11. *Reintegro y amortización anticipada.*

1. Las entidades beneficiarias deberán reintegrar al Tesoro Público el importe recibido en los casos previstos en los artículos 36 y 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. En los casos establecidos en el artículo 37 mencionado, procederá además la exigencia del interés de demora correspondiente, calculado conforme a lo dispuesto en el artículo 38.2 de dicha ley.

2. En el caso de amortización anticipada, ésta se efectuará a través de la carta de pago, modelo 069 de ingresos no tributarios, para la devolución del remanente, de conformidad con lo dispuesto en la Orden PRE/1064/2016, de 29 de junio, por la que se desarrolla parcialmente el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, en lo relativo al procedimiento de recaudación de recursos no tributarios ni aduaneros de titularidad de la Administración General del Estado a través de entidades colaboradoras.

#### Artículo 12. *Incumplimientos.*

1. En el caso en que los gastos en el programa acreditados por las entidades beneficiarias sean inferiores a los previstos, éstas devolverán al Tesoro Público el exceso de financiación y los intereses de demora de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en el plazo de un mes desde que se produzca esta circunstancia.

2. En el caso de cancelación del negocio jurídico formalizado por la entidad beneficiaria con el Ministerio de Defensa por causas imputables exclusivamente a la entidad beneficiaria, ésta devolverá al Tesoro Público, en el plazo de dos meses desde que se haya producido la liquidación definitiva del negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria y el pago efectivo de las cantidades que resulten a favor del contratista por parte del órgano de contratación, la totalidad de la financiación recibida para el mismo y los correspondientes intereses de demora, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

3. Salvo en el caso de modificación de la orden de concesión al efecto, el cumplimiento parcial de las condiciones o la realización en plazo sólo de una parte de la actividad por causas imputables a la entidad beneficiaria podrá dar lugar al reintegro parcial, en el plazo de dos meses desde que se haya producido la liquidación definitiva del negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria y el pago efectivo de las cantidades que resulten a favor del contratista por parte del órgano de contratación, aplicando la proporción en que se encuentre la actividad útil realizada respecto de la total, siempre y cuando el cumplimiento por la entidad beneficiaria se aproxime de modo significativo al cumplimiento total y se acredite una actuación inequívocamente tendente a la satisfacción de sus compromisos.

4. El incumplimiento de las obligaciones de reembolso por causas imputables a la entidad beneficiaria podrá dar lugar a la revocación del préstamo y al reintegro del importe del préstamo todavía no amortizado más los correspondientes intereses de demora.

5. En materia de reintegro de subvenciones e infracciones y sanciones, y para aquellos extremos no previstos en el presente real decreto, será aplicable la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, y supletoriamente la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

#### Artículo 13. *Cancelación del programa.*

1. En el supuesto de que por parte de la Administración y con base en el interés público se optase por cancelar el programa o alguno de los programas, el Ministerio de Industria y Turismo exigirá a la entidad beneficiaria la devolución al Tesoro Público en el plazo de un mes desde que se notifique esta resolución, de la diferencia entre los anticipos que éste haya entregado a la entidad beneficiaria y los gastos incurridos o comprometidos por la entidad beneficiaria en la financiación del programa que corresponda hasta la fecha de resolución del negocio jurídico entre el Ministerio de Defensa y la entidad beneficiaria.

2. Respecto a los gastos incurridos o comprometidos por la entidad beneficiaria, los mismos serán determinados por una auditoría realizada por un auditor independiente registrado en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas o por los auditores del Ministerio de Defensa.

3. El importe correspondiente al que refiere el apartado anterior será devuelto, en su caso, por la entidad beneficiaria al Tesoro Público, en el ejercicio en el que ésta haya recibido del Ministerio de Defensa un pago equivalente al que debe devolver, de acuerdo con lo previsto al efecto en el negocio jurídico formalizado entre ambas partes, o alternativamente en caso de resolución del referido negocio jurídico, una vez que la entidad beneficiaria haya recibido del Ministerio de Defensa el importe correspondiente a la liquidación, y que será la cantidad máxima a devolver de acuerdo con lo establecido en este apartado.

#### Disposición adicional única. *Autorización de la concesión de préstamos.*

La aprobación de este real decreto conlleva la autorización de la concesión de los préstamos por el Consejo de Ministros, a efectos de lo dispuesto en el artículo 10.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.15.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica.

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo.*

Se podrán modificar los anexos de este real decreto mediante orden de la persona titular del Ministerio de Industria y Turismo. Las posibles modificaciones de los anexos quedan limitadas a las anualidades en las que se distribuyen los préstamos, incluyendo los importes de las mismas sin alterar el total otorgado, así como a posibles cambios para precisar la descripción de los programas que se recogen en el resto de anexos.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 23 de septiembre de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Industria y Turismo,  
JORDI HEREU BOHER

## ANEXO I

## Distribución de la financiación prevista por anualidades

La distribución por anualidades (importes en millones de euros) de la prefinanciación parcial otorgada por el Ministerio de Industria y Turismo de cada uno de los programas aparece recogida en esta tabla:

N.º orden	Programa	Total	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Sistema de Enseñanza Integrado en Vuelo Avanzado.	1.040	353	173	183	183	148	0
2	Tecnologías de Enseñanza en Movilidad Aérea Propulsión Eficiente.	520	60	190	124	146	0	0
3	Movilidad Aérea de Última Generación.	1.000	77	169	226	226	202	100
4	H-135 Fase 2 Helicóptero Enseñanza y Apoyo.	100	42	15	14	14	15	0
5	Helicóptero Ligero Multipropósito para Acciones Formativas.	920	450	66	111	111	182	0
6	Helicóptero Multipropósito.	100	50	20	15	15	0	0
	Total.	3680	1032	633	673	695	547	100

## ANEXO II

## Programa «Sistema de Enseñanza Integrado en Vuelo Avanzado» (ITS-C)

*Datos generales del programa*

El programa «Sistema de Enseñanza Integrado en Vuelo Avanzado – Integrated Training System Program» tiene como objetivo reemplazar la flota de aeronaves de entrenamiento avanzado F-5M (AE.9) del Ejército del Aire y del Espacio (EA) por un Sistema de Entrenamiento Integrado-Combate (ITS-C) avanzado basado en la plataforma Hürjet desarrollada por Turkish Aerospace (TA), adaptándolo a las necesidades del EA con una configuración adaptada a dichas necesidades, desarrollada por la industria aeronáutica y de defensa nacional, en colaboración con otros actores. Este programa representará un salto en el estado del arte a nivel de plataforma de entrenamiento para pilotos de combate.

El programa incluye la adquisición de hasta 45 aeronaves, producción de la plataforma Hurjet en las instalaciones de TA, los cuales entrarán en un proceso de conversión en instalaciones de Airbus Defence and Space, SAU, (Airbus DS España) para adaptar la plataforma inicial a las necesidades de la fuerza aérea española, apoyo inicial y capacitación para poder dar soporte durante todo el ciclo de vida. La conversión a la versión españolizada requerida por el Ejército del Aire y del Espacio será realizada por Airbus DS España e incluirá equipos con mayores prestaciones desarrollados por la industria nacional española, así como la actualización del Sistema de Entrenamiento integrado (ITS-C).

El desarrollo y ejecución de este programa se llevará a cabo en el marco de la Unión Temporal de Empresas constituida con TA de acuerdo a la legislación española, Airbus DS España actuará como coordinador nacional y empresa tractora de la industria aeronáutica nacional participante en dicho programa. La prefinanciación de MINTUR para este programa se otorgará a Airbus DS España, que transferirá la financiación a la UTE formada por TA y Airbus DS España, siguiendo un modelo de financiación similar a los empleados en programas como el Tigre MKIII (Real Decreto 1009/2022, de 5 de diciembre) o el programa Halcón (Real Decreto 891/2023, de 28 de noviembre).

Está previsto iniciar las entregas en 2028, disponiendo de un primer conjunto de aviones para empezar a familiarizarse y entrenar en la plataforma para el curso formativo del 2029/2030. En paralelo se desarrollará e integrará la configuración española, estando los primeros aviones disponibles a partir de 2031.

El ITS-C al completo se desplegará en la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz), donde se ubica la Escuela de Caza y Ataque, proveyendo una vida operativa de al menos 30 años.

### *Características del programa*

El programa tiene las siguientes características:

- Entrenamiento Avanzado que permite a los estudiantes seleccionados especializarse en entrenamiento como pilotos de combate y ataque después de completar la Escuela Básica de la AGA.
- Amplia envolvente de vuelo de la aeronave Hürjet.
- Sistemas de Aviónica y Presentación de Información de última generación.
- Mejora de los sistemas nativos a través de la industria nacional que permitirá a la plataforma desarrollos futuros.
- Sistema de Simulación en Tierra (GBTS) optimizado para aumentar el ratio de entrenamiento sintético en relación al entrenamiento real en horas de vuelo.
- Costes de Operación y Mantenimiento Bajos.
- Capacidad para Patrulla Acrobática y de crecimiento para misiones Red Air, entre otros.

El Sistema de Entrenamiento Integrado (ITS-C) incluye simuladores y subsistemas constructivos de entrenamiento sintético constituidos sobre un Soporte de desarrollo nacional.

El ITS-C se basa en un avión de entrenamiento avanzado de nueva generación, diseñado para reemplazar al T-38 Talon en Turquía. Es capaz de realizar misiones tanto de entrenamiento como de combate ligero, con una velocidad máxima de Mach 1.2 y una altitud operativa de hasta 45.000 pies. Está equipado con un motor F404-GE-102 que genera un empuje de 17.000 libras, proporcionando excelente rendimiento en velocidad y maniobrabilidad. Su aviónica avanzada incluye sistemas de control de vuelo digitales, pantallas multifunción, sistema embarcado de entrenamiento de última generación y capacidades de integración con una amplia gama de armamento.

Dicho soporte integra un Gestor de Servicios de Entorno Sintético Escalable y un Sistema de Gestión de Entrenamiento (TMS), que junto con la simulación de sensores y los enlaces radio necesarios serán capaces de generar escenarios que integren aviones reales en vuelo, simuladores y realidad virtual. La integración de todas estas capacidades permitirá no solo la mejora del entrenamiento sino también la eficiencia del mismo por la considerable reducción de costes.

### *Retornos industriales y avances tecnológicos*

Este programa no solo mejorará la capacidad a corto, medio y largo plazo de formación de pilotos de combate como se menciona en el párrafo anterior, sino que también tendrá como efecto inducido el incremento de la actividad industrial y tecnológica en España.

Este proyecto también reforzará la relación entre las industrias y las empresas españolas y turcas, generando nuevas oportunidades para ambas partes.

La implicación de empresas nacionales y europeas como proveedores de base en la plataforma, así como en la versión españolizada después de la conversión, abrirá oportunidades de evolución futura de manera soberana y autónoma durante todo el programa del ITS-C.

El programa permitirá a las empresas españolas beneficiarse de conocimientos avanzados y de la creación de nuevos empleos cualificados, fortaleciendo así la capacidad industrial y tecnológica del país.

Además, gracias a la inversión que realizará España, permitirá a las empresas nacionales desarrollar sus nuevos servicios y capacidades.

Cabe destacar la importancia de la construcción del centro de conversión en territorio español, así como la ampliación de las capacidades de la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz) que implica un desarrollo significativo a nivel de creación de empleo, así como el desarrollo de la industria local y de su red de servicios.

### *Industria aeronáutica*

Las principales empresas potencialmente vinculadas al programa son Airbus España, Aciturri, Aernnova, AERTEC, Airtificial, AMPER, CENTUM, CESA, CLUE, GMV, Grabysur, INDRA, OESIA, Orbital y SENER.

### *MoU*

El pasado 14 de mayo de 2025, con la firma del memorándum de entendimiento (MoU) entre Airbus España y Turkish Aerospace con las industrias mencionadas, quedó demostrado el compromiso del tejido industrial español con el Ministerio de Defensa.

## **ANEXO III**

### **Programa «Tecnologías de Enseñanza en Movilidad Aérea Propulsión Eficiente» (ITS-T)**

#### *Datos generales del programa*

El programa del Sistema Integrado de Entrenamiento para Pilotos de Transporte (ITS-T) sustituirá a los aviones CN.235 de la Escuela Militar de Transporte Aéreo y está compuesto por una plataforma aérea y un Sistema de Entrenamiento Basado en Tierra (GBTS). Adicionalmente, pretende sustituir los T.12 Aviocar de la Escuela Militar de Paracaidismo (EMP). La aeronave basada en el modelo C295 sustituirá las unidades destinadas a formación con el objetivo de conseguir la máxima comunalidad logística y operativa con las flotas de aeronaves en servicio.

Este programa proporcionará una formación completa y eficiente a los pilotos de transporte del Ejército del Aire y del Espacio (EA). Este sistema se basa en una plataforma de entrenamiento avanzada e incluye simuladores de vuelo, software de gestión de entrenamiento y plataformas de aprendizaje en línea. El programa está diseñado para adaptarse a las necesidades específicas del EA.

#### *Características del programa*

El Airbus C295 es una aeronave de transporte táctico robusta, fiable y versátil. Su diseño, concebido para un amplio espectro de misiones de interés estratégico incluye desde el transporte de personal y material, operaciones de evacuación médica o lanzamiento de carga y paracaidistas.

El C295 posee una capacidad de carga de hasta 8 toneladas de carga útil o 70 efectivos. Alcanza velocidades de crucero máxima de 260 nudos. Certificado para operaciones de despegues y aterrizajes cortos, es capaz de despegar en 700 metros de pista. El diseño robusto de su tren de aterrizaje y estructura le permite operar en pistas no preparadas. La cabina de carga del C295, con una longitud de 12.69 metros está presurizada, alcanzando una altitud de hasta 30.000 pies.

Equipado con dos motores con una potencia 2,645 caballos de vapor cada uno, confieren a la aeronave una excelente maniobrabilidad y una notable eficiencia en el

consumo de combustible, lo que se traduce en autonomías superiores a las 12 horas de vuelo.

Con un destacado historial que supera las 300 aeronaves contratadas a nivel global en más de 37 países, el C295 ha demostrado una fiabilidad y elevada eficiencia con más de 700.000 horas de vuelo acumuladas.

Los requisitos específicos del programa incluyen:

– El objetivo de conseguir la máxima comunalidad logística y operativa con las flotas de aeronaves actualmente en servicio, la intención de este programa es proporcionar dieciocho (18) aeronaves basadas en el modelo C295. De estas, doce (12) unidades serán para enseñanza y transporte táctico (pasajeros, paracaidistas en manual/automático y cargas), y seis (6) unidades para paracaidistas (manual y automático) y cargas.

– La plataforma aérea C295 incluye una aviónica de última generación, garantizando su plena conformidad con los estándares y requerimientos operativos, vigentes y futuros. Esta plataforma incluye comunicaciones militares seguras, y comunicación satelital (SATCOM). Además, estará equipada con medidas de autoprotección tanto activas como pasivas.

– Sistema de Entrenamiento Basado en Tierra: simuladores para la Escuela Militar de Transporte con la posibilidad de incluir uno adicional para la Escuela de Militar de Paracaidismo. También incluirá sistemas de enseñanza asistida por ordenador.

### *Retornos industriales y avances tecnológicos*

El programa no solo mejorará la capacidad de formación de pilotos de transporte, sino que permitirá a la aeronave de diseño español el desarrollo de nuevas capacidades que pondrá la plataforma de transporte C295 en el estado del arte en cuanto a comunicaciones militares seguras, así como en sistemas de autoprotección.

Desde un punto de vista industrial, el C295 se ensambla íntegramente en la línea de montaje final que Airbus tiene en San Pablo en Sevilla. La industria española está altamente involucrada en la fabricación de componentes mayores y sistemas para el avión con empresas como INDRA, CESA, Aciturri, Aernnova, Alestis, Airgroup, SOFITEC, AES y entre otros. La contratación de este programa tendrá un impacto positivo en la creación de empleos de alto valor añadido asociado al sector aeronáutico generando un efecto multiplicador en el ecosistema industrial europeo.

A su vez, este programa asegurará el mantenimiento de la soberanía nacional en cuanto a la capacidad de diseño, fabricación y certificación de un avión militar.

Esta inversión, también impulsará significativamente el desarrollo de la industria aeronáutica nacional y el sector tecnológico. Para los nuevos desarrollos de los sistemas adicionales que incluirá la plataforma se contará con la industria nacional, impulsando el tejido empresarial nacional haciéndolo más competitivo en el mercado mundial del sector aeronáutico. Airbus España actuará como empresa nacional tractora con el objetivo de canalizar la actividad industrial y tecnológica en el país a la vez que satisface las necesidades del Ejército del Aire y del Espacio reforzando la autonomía estratégica del país.

## ANEXO IV

### Programa Movilidad Aérea de Última Generación (NH-90-3)

#### *Características del programa*

El programa del Helicóptero Medio Polivalente NH90 responde a la necesidad de disponer de en las Fuerzas Armadas una plataforma común que responda a las necesidades operativas de los Ejércitos y de la Armada sustituyendo así a las flotas obsoletas de nuestras FFAA en servicio desde el final del siglo XX.

Así el ET dispone de un helicóptero de maniobra y transporte táctico como principal misión para el soporte en la variedad de despliegues requeridos, además de las operaciones especiales. Como principal misión para el Ejército del Aire y del Espacio se encuentra el PR (*Personal Recovery*) y CSAR (*Combat SAR*) asumiendo las actividades en territorio nacional de la que son competentes, como transporte médico, posicionamiento y soporte en desastres naturales y actividades SAR. Por parte de la Armada se soluciona la capacidad de transporte táctico anfibio con capacidad de embarque en plataformas navales y se prepara para la incorporación futura de plataformas ASW/ASuW basadas en el mismo helicóptero NH90.

La configuración de estos helicópteros será analizada a fin de llevarlos al estado del arte a nivel de comunicaciones, conectividad, pero sin olvidar de los requisitos de seguridad y operativos que hagan poder cumplir la misión.

Es también objetivo común, potenciar las capacidades nacionales de dos (2) formas distintas: orgánica, a través de la adquisición de actividades denominadas ML3 (*Maintenance Level 3*) que doten de una soberanía e independencia a España de ciertas capacidades; e inorgánica, es decir, dotando a ciertos suministradores españoles de las capacidades técnicas necesarias, para que el soporte al ciclo de vida completo de ciertos componentes sea ejecutado en territorio nacional.

Además, gracias a la inversión que realizará España, será necesario que esas empresas, dotadas ahora de nuevas capacidades, puedan tener las capacidades de mejora continua de sus servicios.

El programa incluye la adquisición de hasta 32 aeronaves, su producción, equipado en las instalaciones de AHE en Albacete, realización de las pruebas en vuelo y entrega al Ejército del Aire y del Espacio español, así como el apoyo inicial y capacitación para poder dar soporte durante todo el ciclo de vida. Estas unidades se unen a las 45 ya contratadas y se adaptará el plan industrial de entregas como continuidad a las fases previas del programa.

Es intención del MINDEF contratar también actividades vinculadas al sostenimiento a fin de asegurar que ciertas actividades como la entrada en servicio de los helicópteros, la entrega de elementos y componentes, así como la formación necesaria estén también previstas en el contrato original.

#### *Tecnologías y avances tecnológicos*

Dentro de las nuevas capacidades que la DGAM está planteando adquirir se encuentran:

- Información de pilotaje, que permitiría a la tripulación de información en más de 270° sobre las condiciones de contorno del helicóptero.
- Incremento de potencia bien a través aumentar el MTOW a 11 toneladas o bien a través de las capacidades AGW (*Alternative Gross Weight*).
- Capacidades de conectividad y comunicación adicionales, sobre todo satelitales, ya sea a través de las radios aeronáuticas, pero también por módem con tecnología nacional y comunicaciones de banda ancha ya sean a nivel terrestre o comunicaciones aire-aire a través del *Data Link 16*.

España está también interesada en dotar de armamento al programa, lo que constituiría la primera configuración con armamento pesado (misiles y cohetes) en la plataforma NH90 TTH.

La soberanía e independencia del producto es también un pilar que sustentará la adquisición y el sostenimiento. Al igual que otros países, es intención dotar el sistema de un alto componente nacional con independencia de ciertos consorcios extranjeros para tener una capacidad plena de modificación y crecimiento, estos sistemas podrían estar relacionados con: la capacidad de búsqueda y salvamento, las comunicaciones tácticas, bajo el concepto de modularidad.

Las actividades de formación y adiestramiento, serán también un pilar importante, dotando a España de una red de simuladores y de capacidades de vanguardia (como el *Part Task Trainer*) a fin de mantener las elevadas exigencias operativas.

### *Retornos industriales y relevancia desde un punto de vista de empleo*

La Ingeniería de soporte de AHE comprende todas las actividades que se realizan a fin de poder dar soporte a todo el ciclo de vida de la aeronave en fase de servicio operativo. Análisis de soporte logístico, publicaciones técnicas, boletines de servicio y soporte técnico son sus principales actividades.

Asimismo, las actividades de MRO y soporte lideradas por el MSC-E (Centro Nacional al Soporte) comprenden los servicios que se realizan con el fin de mantener la operatividad y aeronavegabilidad continuada de la aeronave durante su fase en servicio. Servicios de mantenimiento inorgánico, asistencias técnicas, *retrofits & upgrades* y apoyo en despliegues operacional son sus principales actividades.

El crecimiento de la dependencia del SW haría incluso posible plantear un nuevo esquema integrado de desarrollo de SW formado por medios orgánicos e industriales.

El programa impacta de manera directa al Centro de Aeroestructuras existente en Albacete, como fuente única para los fuselajes delanteros y centrales de todos los helicópteros NH90, así como del conformado (unión de las partes del fuselaje y preFAL), pero también para el resto de fuselajes traseros, incluido el Tigre, a través del desarrollo de la tecnología y la investigación para incrementar la eficiencia en la producción, siempre con el objetivo de entregar el máximo valor con el menor coste posible. Asimismo reforzará la cadena de suministro europea de componentes de los helicópteros desarrollados por Airbus Helicopters.

De igual manera, el resto de empresas participantes adaptarán también sus capacidades innovadoras a los requisitos contractuales establecidos para los procesos de desarrollo, producción y soporte logístico que les correspondan.

Con todo, también se implantarán ciertas actividades transversales que afectan en todos los programas de Airbus en el campo de las herramientas digitales, ciberseguridad y SW embarcado además del impacto que en la cadena de suministro va a resultar de la instalación y puesta en servicio del HUB logístico industrial en Albacete, que servirá de revulsivo no sólo para el Polígono Aeronáutico de Albacete sino para todo el sector logístico, ya que todas las piezas de producción de los helicópteros de Airbus serán canalizados a través de la nueva plataforma.

### *Referencia a otras empresas*

Además de Airbus Helicopters España, varias empresas españolas participarán en el proyecto NH90 entre las cuales destacan: INDRA para el sistema EWS (*Electronic Warfare Systems*), sistema de guerra electrónica digital de nueva generación y sistemas de simulación. THALES España, TECNOBIT y Grupo OESÍA para el diseño y fabricación del equipo cifrador y del procesador del DL16 si finalmente es seleccionado por el Ministerio de Defensa, ETEL 88 para la adquisición del sistema electro-ópticos (capacitación para el mantenimiento y equipado de visores), Aernnova como subcontratista de NHI para estructuras o ITP como parte del proceso de fabricación de los motores y entrega, a la vez del sostenimiento en el ciclo de vida de estos.

## ANEXO V

### Programa H-135 Fase 2 – Helicóptero Enseñanza y Apoyo (H-135-Fase 2)

#### *Características del programa*

El programa H-135 Fase II tiene por objeto continuar con la renovación tecnológica iniciada en diciembre de 2021, con la firma de la Fase I para las flotas de helicópteros ligeros del Ministerio de Defensa y Ministerio de Interior y que ha demostrado un funcionamiento ágil y solvente de la Industria que ha permitido anticipar su ejecución. El plan considera una segunda fase de adquisición para los usuarios Armada y Ejército del Aire y del Espacio, con la que se completaría el plan de relevos establecidos por las obsolescencias y las necesidades operativas del Ministerio de Defensa.

El programa incluye la adquisición de hasta 13 aeronaves, su producción, militarización de los helicópteros en las instalaciones de AHE en Albacete, realización de las pruebas en vuelo y entrega al usuario final, así como el apoyo inicial y capacitación para poder dar soporte durante todo el ciclo de vida.

En la nueva fase se van a introducir nuevas soluciones tecnológicas y medios a bordo adaptados a los nuevos requerimientos establecidos por la regulación, a los retos geopolíticos existentes que permita dotar de capacidad de misiones adicionales al servicio de los usuarios y reforzar la seguridad de los mismos.

Está prevista la estandarización de capacidades operativas para los helicópteros de la Fase I, así como el apoyo para la entrada en servicio de ambas fases, así como la calificación operativa IFR con apoyo satelital de la plataforma H135 como base de desarrollo e implantación en los casos de operativos militares.

#### *Tecnologías y avances tecnológicos*

En esta fase se pretende avanzar en la integración de sensores y sistemas que aumenten las capacidades del helicóptero en la Armada, con objeto de completar sus prestaciones como aeronave embarcada y responder a distintas necesidades que se realizaban en el pasado con flotas de helicópteros ya fuera de servicio.

También se pretende continuar el desarrollo de la conectividad entre helicópteros y drones (CUC-T) usando el H135 como plataforma en todas la FAS.

AHE se ocupará de la integración de capacidades específicas, incluyendo guerra electrónica, servicios médicos de emergencia, y a que este programa busca la operación segura en condiciones meteorológicas adversas, vuelo instrumental y maniobras de precisión en entornos operativos complejos que exige entre otras la compatibilidad con sistemas de visión nocturna.

Es también objetivo del programa conseguir la operatividad prolongada en distintos escenarios, consolidándola como un recurso aéreo estratégico, caracterizado por su alta disponibilidad y capacidad de adaptación.

#### *Retornos industriales y relevancia desde un punto de vista de empleo*

Reforzar su capacidad de tracción en el ecosistema español de industrias de la seguridad y de la defensa a través de nuevas capacidades que se unen a las ya consolidadas de producción de fuselajes posteriores de toda la gama de helicópteros de Airbus en concepto MCA (*Major Component Assembly*).

De forma incremental a los compromisos establecidos en la primera Fase, la Fase II y su programada Fase III darán el soporte a la consolidación complementaria de:

- Incremento de capacidad de Ingeniería de Soporte en España para el producto H135 (especialmente en el segmento de publicaciones técnicas), permitiendo extender la gama de capacidades e ingeniería altamente especializada sobre helicópteros.
- Capacidades avanzadas de mantenimiento y retrofit de elementos estructurales (Nivel D Fuselaje posterior), con capacidad de sostenimiento en el mercado mundial, y

de sostenimiento del ciclo de vida de sistemas de misión utilizados por usuarios de Ministerio de Defensa.

- Centro de entrenamiento de tripulaciones ubicado en España para todo el mercado Hispano-hablante.

- Refuerzo de las capacidades para el desarrollo de servicios de la red de centros de servicios de Airbus Helicopters España, SAU, en España.

### *Referencia a otras empresas*

Además de Airbus Helicópteros España, varias empresas españolas participarán en el programa H135 desde el aumento de capacidad de sostenimiento para el ciclo de vida de los motores y el refuerzo de las capacidades para la mejora continua de los servicios aeronáuticos de la red de centros de servicios de Airbus Helicopters España, SAU, en España. Se destacan, además: INDRA, THALES España, Aernnova, Grupo OESIA, ITP, NTI o ETEL 88 como representante y taller de mantenimiento de sistemas optrónicos y de enlace de datos.

## ANEXO VI

### **Programa Helicóptero Ligero Multipropósito para Acciones Formativas (HELIPO)**

#### *Características del programa*

El programa del Helicóptero Ligero Multipropósito (HELIPO) responde a la necesidad de disponer de un helicóptero ligero, biturbina, multipropósito, moderno, económico de operar y con aviónica compatible con el cielo único europeo, que permita asumir cometidos de enseñanza avanzada, apoyo a emergencias, así como misiones tácticas y logísticas de alcance limitado, tales como helitransportes de pequeña entidad, apoyo y protección, enlace, reconocimiento o seguridad; todo ello con bajo coste operativo. Esta nueva flota supone racionalizar los medios de las FAMET (se sustituye la actual flota de helicópteros ligeros EC135, en dotación desde 2005 y que se encuentran al final de su vida útil), así como cubrir el vacío de capacidades intermedias entre las plataformas de maniobra y ataque (NH90 y TIGRE).

Supone una transformación estructural del sistema de fuerzas, orientada a aumentar la operatividad y sostenibilidad del ET mediante una plataforma única, moderna e interoperable, alineada con los principios doctrinales de la maniobra aeromóvil y de la superioridad táctica ligera. Además, permite explotar la comunalidad de sistemas y equipos entre los sistemas del ET para generar mayor economía de escala, tanto en costes recurrentes como en no recurrentes.

El ET dispondrá de una plataforma versátil y multitarea que podrá realizar también misiones de emergencia, lucha contra incendios y rescate en caso de ser necesario.

Se busca mejorar los sistemas de precisión, de seguridad y de autoprotección de las tripulaciones para poder realizar con éxito misiones en el entorno OTAN y UE.

El programa incluye la adquisición de hasta 54 aeronaves, su producción, militarización de los helicópteros en las instalaciones de AHE en Albacete, realizar las pruebas en vuelo y entrega al usuario final, así como el apoyo inicial y capacitación para poder dar soporte durante todo el ciclo de vida.

Se prevé el primer vuelo del prototipo en el año 2027 y las primeras entregas en 2028, completándose las entregas en 2034.

#### *Tecnologías y avances tecnológicos*

El Programa HELIPO fomenta actividades de alto valor que permiten la ampliación y el mantenimiento en España del saber-hacer relativo al desarrollo, integración, certificación y calificación de helicópteros complejos, en particular en las áreas de estructuras avanzadas de materiales compuestos, integración de sistemas de aviónica y

sistemas de misión, desarrollo del software de dichas integraciones, ensayos en vuelo y la certificación y calificación de un helicóptero completo.

Se incrementa la participación de AHE en el Desarrollo del sistema de gestión de armamento HForce (sistemas y software) y en la instalación de bancos de integración para asegurar el control sobre modificaciones futuras del sistema, y actualizaciones de software durante el ciclo de vida del helicóptero.

AHE se ocupará de la integración de capacidades específicas, incluyendo guerra electrónica, servicios médicos de emergencia, y a que este programa busca la operación segura en condiciones meteorológicas adversas, vuelo instrumental y maniobras de precisión en entornos operativos complejos que exige entre otras la compatibilidad con sistemas de visión nocturna.

Es también objetivo del programa conseguir la operatividad prolongada en distintos escenarios, consolidándola como un recurso aéreo estratégico, caracterizado por su alta disponibilidad y capacidad de adaptación.

### *Retornos industriales y relevancia desde un punto de vista de empleo*

Reforzar su capacidad de tracción en el ecosistema español de industrias de la seguridad y de la defensa a través de nuevas capacidades que se unen a las ya consolidadas de producción de fuselajes posteriores de toda la gama de helicópteros de Airbus en concepto MCA (*Major Component Assembly*).

De las 60 unidades producidas en 2015, AHE ha pasado a 490 en 2024, y para 2025 y siguientes se espera un aumento en la producción acorde con la cartera de pedidos de helicópteros de Airbus.

De igual manera, el resto de empresas participantes adaptarán también sus capacidades innovadoras a los requisitos contractuales establecidos para los procesos de desarrollo, producción y soporte logístico que les correspondan para finalmente completar la militarización de los helicópteros incorporando aquellos sistemas específicos españoles (EWS: *Electronic Warfare System*, BMS: *Battlefield Management System*, CNE: Cifrador Nacional Embarcable, proceso de pintura, las pruebas en tierra, los vuelos industriales y los procesos de aceptación y entrega.

El impacto en ingeniería incrementará en más del 20% la carga de trabajo en las actividades descritas, así como en el desarrollo y producción del *Rig* de desarrollo y mantenimiento de SW embarcado que a su vez permitirá también desarrollar el *Part Task Trainer* (PTT) el apoyo a las empresas locales en la fabricación de sistemas de simulación y las actividades de C&Q con la autoridad nacional competente proporcionando evidencias de armamento ya certificado por Airbus con otras autoridades para el armamento específico requerido por España. Está prevista la responsabilidad en la realización de las campañas de tiro de calificación y certificación que se realicen en España.

El área de ingeniería de servicios (soporte logístico, publicaciones técnicas, boletines de servicio y soporte técnico) será responsabilidad de AHE como fuente principal de publicaciones técnicas para todos los helicópteros de Airbus, no sólo para el Programa HELIPO. Asimismo, se potencian en AHE y las empresas españolas las actividades de soporte y servicio (MRO) que se realizan con el fin de mantener la operatividad y aeronavegabilidad continuada de la aeronave durante su fase en servicio y apoyo en despliegues operacionales.

Con todo, también se implantarán ciertas actividades transversales que afectan en todos los programas de Airbus para el mercado mundial en el campo de las herramientas digitales, ciberseguridad y SW embarcado además del impacto que en la cadena de suministro va a resultar de la instalación y puesta en servicio del HUB logístico industrial en Albacete, que servirá de revulsivo no sólo para el Polígono Aeronáutico de Albacete sino para todo el sector logístico, ya que todas las piezas de producción de los helicópteros de Airbus serán canalizados a través de la nueva plataforma.

### *Referencia a otras empresas*

Además de Airbus Helicópteros España, varias empresas españolas participarán en el programa HELIPO desde el aumento de capacidad de sostenimiento para el ciclo de vida de los motores y el refuerzo de las capacidades de servicios aeronáuticos de la red de centros de servicios de Airbus Helicopters España, SAU, en España. Se destacan, además:

- INDRA para la integración de un sistema EWS, sistema de guerra electrónica digital de nueva generación. Desarrollo y producción del sistema BMS. Desarrollo y producción de simuladores (FFS D + simuladores de misión + CBT) y un sistema de planeamiento de misión.
- THALES España para la adquisición de cohetes guiados por láser.
- Grupo OESIA para el diseño y fabricación del equipo cifrador.
- ETEL 88 como representante y taller de mantenimiento de L3Harris para la adquisición de los sistemas electro-ópticos, sistemas de enlace de datos seguros (*Common Data Link*) para todas las plataformas del MINISDEF y asistencia técnica especializada para su integración.

## ANEXO VII

### Programa Helicóptero Multipropósito (HACES)

#### *Características del programa*

El programa del Helicóptero HACES, basado en el helicóptero H175, responde a la necesidad por parte del Ejército del Aire y del Espacio de sustituir los actuales HT.21A/HT.27 del Ala 48) por una plataforma actualizada que integre las últimas tecnologías para responder a las nuevos y próximos requerimientos regulatorios e incorpore el último estándar de seguridad, incrementando la capacidad para ejecución de las misiones y capacidades militares asignadas al Ejército del Aire y del Espacio en apoyo a la acción del Estado.

Se busca reforzar la capacidad actual y poner a disposición de las fuerzas armadas españolas de las últimas tecnologías para poder operarlas en escenarios actuales y futuros mediante la adquisición de una plataforma tecnológica fiable y de alta disponibilidad como es el H175.

El programa incluye la adquisición de 6 helicópteros H175 para su operación por parte del Ejército del Aire y del Espacio, así como su calificación operativa para operación en misiones reales en un corto periodo de tiempo, incluyendo la integración en la estructura logística responsable. También prevé la instalación de sistemas de comunicación y navegación seguras para utilización en entorno militar.

#### *Tecnologías y avances tecnológicos*

El embarque de las últimas tecnologías para la operación en espacios aéreos internacionales de acuerdo a los últimos requerimientos y futuros programados, así como el incremento de soluciones operativas de refuerzo a la seguridad el refuerzo de capacidades Instrumentales y su capacidad para modos de vuelo de guiado satelital, piloto automático de nueva generación y nuevos estándares de interacción hombre máquina.

#### *Retornos industriales y relevancia desde un punto de vista de empleo*

Reforzar su capacidad de tracción en el ecosistema español de industrias de la seguridad y de la defensa a través de nuevas capacidades que se unen a las ya consolidadas de producción de fuselajes posteriores de toda la gama de helicópteros de Airbus en concepto MCA (*Major Component Assembly*). En España se localiza, como

fuentes únicas, la producción mundial de estructuras traseras de la plataforma H175 y su equipamiento completo, independientemente del destino de la aeronave.

En el programa HACES se busca la capacitación de los equipos especialistas involucrados del Ministerio de Defensa y el Ejército de Aire del Espacio, además del desarrollo de capacidades industriales e implantación para garantizar el sostenimiento en el ciclo de vida de la plataforma que se estima superior a 25 años.

Se ha previsto aumentar en España las capacidades MLI, MLII, así como ML III del conjunto completo de la estructura, con capacidad de sostenimiento en el mercado mundial, recibiendo y asistiendo la plataforma en su operación en cualquier punto del mundo. Para ello se están capacitando equipos especialistas que, desde España, se desplacen a cualquier ubicación del planeta para prestar apoyo técnico a los H175.

El programa prevé los desarrollos operativos para IFR con apoyo satelital para incrementar y reforzar la seguridad en las misiones críticas más recurrentes de la operación, todo ello encaminado al aumento de seguridad y disponibilidad de flota.

El área de ingeniería de servicios (soporte logístico, *technical data*, boletines de servicio y soporte técnico) será responsabilidad de AHE como fuente principal de publicaciones técnicas para todos los helicópteros de Airbus, incluido el Programa HACES.

Asimismo, se potencian en AHE y las empresas españolas las actividades de soporte y servicio (MRO *Maintenance, Repair and Overhaul*) que se realizan con el fin de mantener la operatividad y aeronavegabilidad continuada de la aeronave durante su fase en servicio y apoyo en despliegues operacionales.

El centro de formación internacional de pilotos y técnicos en las instalaciones de Albacete para el modelo H175 se convertirá en centro de referencia para el mercado hispano-hablante.

Con todo, también se implantarán ciertas actividades transversales que afectan en todos los programas de Airbus para el mercado mundial en el campo de las herramientas digitales, ciberseguridad y SW embarcado además del impacto que en la cadena de suministro va a resultar de la instalación y puesta en servicio del HUB logístico industrial en Albacete, que servirá de revulsivo no sólo para el Polígono Aeronáutico de Albacete sino para todo el sector logístico, ya que todas las piezas de producción de los helicópteros de Airbus serán canalizados a través de la nueva plataforma.

### *Referencia a otras empresas*

Además de Airbus Helicópteros España, se destaca la participación de otras empresas españolas como INDRA, THALES España e ITP, además de las empresas que suministran los componentes principales en la fabricación de aeroestructuras como Aernnova.