



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 470

DEFENSA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOAQUÍN LEGUINA HERRÁN

Sesión núm. 22

celebrada el martes, 7 de febrero de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Defensa (Bono Martínez) para informar del informe final elaborado por la Comisión para la investigación técnica de los accidentes de aeronaves militares (Citaam), en relación con el siniestro de dos helicópteros Cougar españoles en Afganistán el 16 de agosto de 2005. A petición propia. (Número de expediente 214/000099.)

2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, señoras y señores diputados, vamos a dar comienzo esta sesión, cuyo orden del día es el siguiente: Comparecencia, a petición propia, del señor ministro de Defensa para informar del informe final elaborado por la Comisión para la Investigación Técnica de las Accidentes de Aeronaves Militares en relación esta vez con el siniestro de dos helicópteros Cougar españoles en Afganistán el 16 de agosto del año pasado. Antes de darle la palabra al señor ministro, quisiera hacerles una consulta a todos ustedes. Dado que esta cuestión se había suscitado por distintos grupos, creo que es conveniente, y naturalmente la decisión final la tienen los portavoces, que se pueden subsumir en esta comparecencia los siguientes cuatro puntos que están solicitados. Primero, pregunta sobre motivos de las declaraciones de determinados ocupantes del segundo helicóptero Cougar, que ha presentado el señor Fernández de Mesa Díaz del Río, don Arsenio. Segundo, la petición de comparecencia del ministro para que explique las actuaciones del Gobierno por la presencia de tropas españolas en Afganistán y las circunstancias de la muerte de 17 soldados españoles en el citado país, presentado por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Tercero, la petición de comparecencia del ministro de Defensa ante la Comisión de Defensa para que explique las conclusiones finales del informe sobre la muerte de 17 militares españoles en Afganistán, presentado también por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Finalmente, la petición de comparecencia del ministro de Defensa para que informe sobre las conclusiones de las comisiones respectivas de los accidentes Yakolev-42 y helicóptero en Afganistán, también presentado por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. ¿Están ustedes de acuerdo?

Señor López-Amor, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: No tenemos ningún inconveniente en esa asunción, menos en el último punto que ha citado usted.

El señor **PRESIDENTE**: El último punto es la petición de comparecencia de Izquierda Unida sobre las conclusiones de las comisiones respectivas de los accidentes Yakolev-42 y helicóptero de Afganistán. Usted no está de acuerdo en que se subsuma y desaparezca.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Es una iniciativa propiedad del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y por tanto nosotros creemos que, sin perjuicio de que aparezca otro tema, como es el del Yakolev, nos basta con la comparecencia del señor ministro, es decir, no vamos

a mantener viva esta iniciativa en todo caso, se subsuma o no.

El señor **PRESIDENTE**: Está claro. No se subsume, porque hay un grupo que dice que no se debe subsumir, pero ustedes la van a retirar. Muchas gracias.

Ahora sí le doy la palabra a don José Bono, ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Bono Martínez): Muchas gracias, señor presidente. Con vuestra venia, señoras y señores diputados. El pasado 16 de agosto de 2005 dos helicópteros del Ejército de Tierra sufrieron un accidente en Afganistán en el cual perdieron la vida 17 militares españoles, todos los tripulantes del helicóptero ET657, y resultaron heridos 7 de los que viajaban en el helicóptero ET659. Ocho días después del accidente, el 24 de agosto, comparecí en esta Cámara para ofrecerles una primera versión fundamentada de lo ocurrido. Como ya les anotaba en aquella ocasión, se debían realizar tres informes: el inicial, a los 7 días del siniestro, el preliminar, a los 21 días, y el final a los 45, un plazo que es ampliable por ley dependiendo de los tiempos que precise o exija la comisión investigadora. Así ha ocurrido en esta ocasión. Y el día 3 de octubre, el presidente de la comisión de investigación técnica de accidentes de aeronaves militares, Citaam, invocando ese carácter ampliable del plazo para emitir su informe, comunicó la imposibilidad de culminarlo en la fecha que era exigible y solicitó más tiempo. En aquella comparecencia del 24 de agosto trasladé a SS.SS. la información de la que entonces disponía y les adelanté incluso gráficamente unas primeras hipótesis sobre lo sucedido.

A modo de recordatorio, les resumo con brevedad los hechos que ya entonces expuse y que la Comisión posteriormente ha dejado establecidos tras su investigación. A las 11:00, aproximadamente, hora de Afganistán, los dos helicópteros despegaron de la base de Herat con destino al aeropuerto Sindhad en una operación de helitransporte en vuelo táctico. En cada uno de ellos salieron 12 hombres, además de sus tripulaciones completas. Antes de iniciar la misión, el capitán Guitard realizó una explicación de la misma —un *briefing*, como es habitual—, señalando la ruta que seguirían, que ya era conocida; a qué altura volarían —entre 50 y 60 pies sobre el terreno—; a qué velocidad —230 kilómetros por hora de velocidad máxima— y, además, que lo harían manteniendo contacto visual entre las dos aeronaves pero no en formación. Por último, el capitán Guitard calificó la amenaza en aquel momento como de grado medio. El grado de amenaza es un indicador por el que se establece el riesgo de cualquier misión. Según el Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas, Cifas, los grados pueden ser alto, medio y bajo. Se trata de una clasificación que el ejército está revisando con el fin de adaptarla a los términos estandarizados internacionales de la OTAN e ISAF. En dichos términos, en las fechas del accidente debería hablarse de amenaza baja en Herat, es

decir, el punto del que partían, y que significa —les leo literalmente— «reducido propósito o capacidad limitada para actuar» de un posible adversario. Y asimismo de amenaza moderada en Shindand, el lugar al que se dirigían. Esta calificación significa —les leo también literalmente— «moderada posibilidad de ataque», pero también que «no hay amenaza específica.»

Durante la misión, en el momento de producirse los hechos el helicóptero totalmente siniestrado, el 657, volaba por delante. Cuando había recorrido unos 21 kilómetros en dirección sur desde Herat, este helicóptero, tras el descreste, es decir, tras superar la cota de una colina más elevada en el terreno, en el descenso impacta contra el suelo y continúa su trayectoria en el sentido del vuelo, perdiendo combustible y fuselaje, hasta que se produce el incendio. Esto ocurre en un momento de pérdida visual de entre los dos helicópteros, antes de que el segundo, que iba además de retrasado a la izquierda, realizara el correspondiente descreste. Desde ese segundo helicóptero, el 659, avistan humo e intentan una frenada en *flare*, es decir, levantando el morro de la aeronave, aproándola hacia el cielo, y hacen un brusco giro a la izquierda, a pesar de lo cual sobrepasan la colina pero pierden el control suficiente para la sustentación hasta caer en un barranco donde quedan encajonados. Se destrozan las palas del rotor principal, pero gracias a Dios (les dije el día 24 de agosto) o si quieren a la fortuna y, desde luego, gracias a la pericia de los pilotos, consiguen salvar la vida. Los tripulantes de este segundo helicóptero en un primer momento consideran que sus compañeros han podido ser atacados, sensación que al parecer se incrementa cuando oyen explotar las balas de las ametralladoras del primero, mas no por percusión de las mismas, sino debido al incendio de la aeronave. Pero pronto, en el terreno mismo, todas estas cuestiones quedan clarificadas. Ya en aquella comparecencia de 24 de agosto comenté cómo el viento en cola, unido a las condiciones del terreno y dada la escasa altura a la que volaban, seguramente influyeron en que el primero de los helicópteros impactara contra el suelo accidentalmente produciendo los hechos que quedan relatados.

Esta era la explicación que, de manera provisional, les trasladé el 24 de agosto. Posteriormente, me emplacé a comparecer de nuevo en el Parlamento, una vez que tuviésemos el informe técnico definitivo o final. Dicho informe final nos llegó el lunes pasado, el 30 de enero. Inmediatamente iniciamos el contacto con quien resultaba obligado y con quienes para nosotros tienen más interés e importancia, que son los familiares. Igualmente, el ministerio, el propio secretario de Estado y el ministro, contactamos con todos los portavoces de los grupos parlamentarios aquí presentes y solicité una comparecencia urgente que la Mesa de la Comisión ha decidido que celebremos hoy. Una vez hechas estas diligencias di una rueda de prensa en el ministerio ofreciendo brevemente un resumen del informe que acababa de llegar.

Desde el accidente hasta ahora hemos procurado hacer las cosas bien: con cercanía, con transparencia y con

rigor. Con cercanía a las familias, que son quienes más han sufrido sin duda alguna. Hemos procurado darles cuenta de todo lo sucedido en la medida en que lo íbamos conociendo. Les hemos dado toda la información que han solicitado y las explicaciones debidas sobre los procedimientos de identificación. Siempre les hemos dicho la verdad. Consolar y respetar a quienes han perdido a sus seres queridos y no aumentar en ningún caso su dolor con nuestras torpezas ha sido siempre nuestra intención y Dios quiera que lo hayamos podido conseguir.

Cercanía y transparencia. Hemos ejercido también la transparencia de una manera constante. Transparencia a sabiendas, incluso, de que cualquier dato, informe o explicación que diésemos sobre este asunto era susceptible de que alguien lo pudiese tergiversar. Que cada uno sea juzgado por lo que hizo y por lo que dice, por lo que dice y por lo que hace. El Gobierno ha actuado con transparencia y tanto en la celeridad de las primeras explicaciones como en la solicitud de esta comparecencia, queda testimonio de ello.

Además de con cercanía y con transparencia hemos querido actuar con rigor. Rigor desde el primer momento en que se tuvo noticia del siniestro, activando el puesto de mando en el Estado Mayor de la Defensa y los recursos del Centro Nacional de Inteligencia en la zona. Rigor en los procedimientos de identificación que realizaron los médicos militares y el equipo de especialistas de la Guardia Civil. En el traslado y en la repatriación se actuó con rigor —y, por cierto, nos pudo acompañar también la rapidez—, siguiendo lo establecido en el protocolo para la recuperación, identificación, traslado e inhumación de los restos mortales que el Gobierno había aprobado en diciembre del año 2004. También se actuó con rigor en la investigación de lo sucedido. Un rigor que en este caso significa sin prisas, con resolución, para no perder ni un minuto en el propósito de esclarecer la verdad, pero sin apresuramiento por querer acabar cuanto antes con el asunto o cerrarlo en falso.

Señoras y señores diputados, se han estudiado de manera minuciosa los restos de los dos helicópteros. Los han estudiado la comisión, los técnicos del INTA y los de la Guardia Civil y se ha examinado en varias ocasiones el lugar donde se produjo el siniestro. Se han analizado meticulosamente los resultados de las autopsias. Ha sido examinado el perfil del vuelo, la orografía del terreno, las condiciones climatológicas locales y las de aquel día específicamente. Los tripulantes y pasajeros del segundo helicóptero han sido entrevistados, han efectuado declaraciones a la comisión y también en el juzgado togado. Se han consultado las declaraciones de los testigos y se han contrastado las de unos con las de otros y también con las de personas del pueblo cercano al lugar del accidente. Se han cruzado las opiniones con pilotos y tripulantes de experiencia reconocida en este tipo de helicópteros y similares, tanto de la empresa fabricante del helicóptero como de los Ejércitos de Tierra y de Aire. Se ha recopilado información sobre la expe-

riencia en vuelo de los tripulantes y se han hecho indagaciones sobre su estado psicofísico. Habían pasado todos los reconocimientos médicos requeridos, cumplían con las condiciones de capacitación exigidas y habían realizado el último vuelo una semana antes del siniestro. También se ha consultado la documentación del helicóptero comprobándose, pese a lo que se dijo, que tenía el certificado de aeronavegabilidad y que había pasado todas las revisiones requeridas y exigidas por el fabricante; es decir, todo estaba en regla.

Para analizar rigurosamente lo sucedido pilotos expertos han realizado vuelos de reconstrucción del accidente en la misma zona, siguiendo en varias ocasiones la misma ruta que siguió el helicóptero 657. Se han hecho vuelos en simulador para investigar todas las circunstancias que pudieron haberse dado en aquellos momentos. Y, gracias a ello, hoy les puedo ofrecer las conclusiones definitivas que nos ha trasladado una comisión militar sobre la que no tengo la mínima duda acerca de su pericia, de sus conocimientos, de su imparcialidad y de su decencia; no tengo dudas a pesar de que en su inmensa mayoría, incluido su presidente, no han sido nombrados por el ministro que tiene el honor de hablarles, ya que lo fueron por el anterior Gobierno.

Lo que dice la comisión en su informe definitivo es lo siguiente. En cuanto al tipo de vuelo, precisa que se realizaba uno de mayor riesgo que un vuelo normal. Era lo que se denomina un vuelo táctico. Les explico a quienes tienen la bondad de escucharme y no estuvieran familiarizados con esta materia, que se trata de vuelos que deben realizar de forma sistemática pilotos y aparatos con diversas finalidades. Y una de ellas es la de estar preparados hasta en una zona que eventualmente pueda resultar peligrosa, pero esto no significa que en todo vuelo táctico, cuando se produce, estemos ante una misión de combate. En este caso se trataba de un ejercicio de prueba de capacitación definitiva para su integración en la misión que nuestras tropas tienen en Afganistán. Un vuelo que en Afganistán, de manera preventiva, ha de realizarse a baja altura por las razones que ya expliqué en mi primera comparecencia, en relación con el ángulo visual de tiro de un posible elemento hostil que intentara impactar contra la aeronave.

Iban a gran velocidad y —dice la comisión— en una «orografía con grandes altitudes» en donde existen «fuertes vientos racheados que producen torbellinos y turbulencias momentáneas de fuerte intensidad.» Además, el viento lo llevaban en cola, factores que se añaden al carácter más arriesgado por la altura y por la velocidad del vuelo que realizaban. La comisión ha observado —y así lo expresa en sus notas— que el radar altímetro, es decir, el detector de altura que tienen estas aeronaves que se programa para hacer saltar la alarma acústica a una determinada altura, iba apagado. La decisión de no conectarlo puede considerarse una medida encaminada a evitar la detectabilidad del propio helicóptero. Hay que tener en cuenta, por cierto, que se trata de un vuelo diurno y no como alguien lamentablemente

afirmó a los pocos días del accidente, que se trataba de un vuelo nocturno. No iba conectado el radar altímetro, pero hay que tener en cuenta que por ser un vuelo visual diurno los propios pilotos aprecian el terreno sobre el que vuelan porque lo van mirando y lo van viendo.

En cuanto a cómo se produce el accidente y sus causas, comencemos por el primer helicóptero, es decir, el totalmente siniestrado. La comisión descarta cuatro hipótesis. El choque o el contacto entre las dos aeronaves, que lamentablemente también se apuntó con una falta verdaderamente grave de seriedad. Los helicópteros no chocaron en el aire, por más que algunos lo dijeron, lo escribieron y lo titularon; primera hipótesis descartada: no chocaron en el aire. La segunda: se descarta también fallo en el aparato o problemas en el material del que está compuesto. La tercera: la explosión o impacto de la munición que llevaba en el interior no es la causa del accidente. Y la cuarta, a pesar de lo que en tantas ocasiones se ha reiterado: la comisión descarta absolutamente un ataque hostil a la aeronave.

En cuanto a la primera de las hipótesis, la del choque entre ellos, para descartarla basta una aproximación y un estudio liviano de los restos. Y, señoras y señores diputados, no creo que nadie a estas alturas, desde una posición mínimamente inteligente, pueda mantenerla escuchando a los tripulantes del segundo helicóptero. La segunda hipótesis, la del fallo del material o del funcionamiento. Según dice la comisión, a raíz de la comunicación establecida entre los helicópteros durante el vuelo, momentos antes de producirse el accidente, nada indica que hubiera ningún problema en el helicóptero totalmente siniestrado. Este detalle, junto al informe de los técnicos, lleva a la conclusión de que no hay «indicios de fallo en los sistemas fundamentales del aparato» y, además, que «las roturas de los distintos sistemas se produjeron por el impacto», y no por la corrosión del material». La comisión descarta, en consecuencia, la hipótesis de un fallo de material o de funcionamiento del helicóptero.

Tercera, las autopsias y los estudios de criminalística de la Guardia Civil llevan a la conclusión indubitada de que el accidente no se produjo como consecuencia de una explosión de la munición procedente del armamento que iba a bordo. Por último, las declaraciones de los testigos y personal del pueblo cercano, así como las de los tripulantes del segundo helicóptero, las certificaciones indubitadas de las autopsias y los estudios de criminalística de la Guardia Civil y de los expertos descartan, según la comisión, la hipótesis de un derribo por ataque externo.

Recordarán que en mi primera comparecencia yo no excluí esta hipótesis, la del ataque hostil. No lo hice porque, en un primer momento, el informe de urgencia del jefe del Estado Mayor de la Defensa, aquí presente, no quería descartarla a pesar de «no existir antecedentes de ataques contra nuestras aeronaves», como en el informe también se decía. No quise descartarlo incluso cuando el presidente de la comisión de investigación,

después de observar el lugar del accidente y las primeras declaraciones de la tripulación del segundo helicóptero, nos anotaba que no había «ninguna evidencia apreciable inicialmente de un ataque con ningún tipo de armamento». Alguien se lo preguntó, y así se escribió: «¿por qué el ministro no descartaba el ataque cuando, el 24 de agosto, todo parecía indicar que había sido un accidente?» El ministro no descartó el ataque porque en cualquier caso debía ser riguroso, sin prejuizar ni aventurar o rechazar nada de antemano. Y así se ha hecho hasta que hemos tenido el informe donde se acredita de manera indubitada.

Al margen de la investigación, se ha hablado —a veces, como les vengo relatando, más de lo debido— de la hipótesis del ataque, de la del fallo de los aparatos y de muchas cosas más. Señoras y señores diputados, se han dicho tal cantidad de disparates y se han hecho tantas cábalas desproporcionadas, o sencillamente sin fundamento, que, salvo que SS.SS. lo deseen, no pienso hacer mención a las mismas si no es en la fase de réplica, y para contestar si se hiciera mención a estas causas que anteriormente se han vertido de manera disparatada.

Todo ha sido puesto ya en su lugar por la comisión y ahora pretendo hablarles de las causas. El hecho es que el helicóptero impacta contra el terreno cuando intenta adaptarse al mismo después de descrestar aquella cota. Pero no es lo único que sabemos. La comisión descarta el choque de las aeronaves, los fallos en el material, la explosión de la munición que llevaban y el ataque hostil. La comisión señala como los factores más destacados que contribuyeron al accidente los siguientes. El perfil del vuelo, ya que volaban a baja altura, a gran velocidad y en adaptación al terreno. Otro de los factores destacados por la comisión es la orografía, así como la meteorología locales, con vientos fuertes y racheados, además de «una iluminación solar muy intensa que, unido a los tonos blancos del paisaje y a la propia posición del sol, producía el efecto de difuminar los relieves» a la vista de los tripulantes.

En cuanto a los factores humanos, ya imagino que a algunos les gustaría decir —de hecho ya lo han dicho— que Bono echa la culpa a los pilotos, pero ni les he echado la culpa ni se la echo ni se la voy a echar. En primer lugar, porque el ministro respeta a los fallecidos, porque no voy a volcar la acusación de la causa del accidente en personas que han perdido la vida sirviendo a los afganos, a la paz y a España en Afganistán; pero sobre todo, desde un punto de vista técnico, porque culpar a los pilotos sería ir más allá de lo que ha hecho la propia comisión, porque objetivamente no se puede afirmar con los datos de los que hemos podido disponer. No se pueden determinar las circunstancias humanas en el momento del accidente ya que, como les decía, la última comunicación que establecen con el otro helicóptero indica normalidad, y porque cualquier variación sobre esa comunicación ya no es sugerida por ningún dato y su indagación requeriría, además, del testimonio de personas que, lamentablemente, no viven. No se

pueden descartar reacciones que pudieran haber sido motivadas por algún estímulo externo, por una indisposición o por cualquier hecho imprevisto que sea imposible determinar. Pero son cuestiones que, aunque no se pueden descartar, desde luego no se pueden afirmar.

Señoras y señores diputados, eran los mejores pilotos de nuestro ejército. El capitán Guitard tenía casi 500 horas de vuelo y el brigada Morales tenía 1.986 horas (es normal esta diferencia porque el brigada tenía 13 años más de experiencia que el capitán). En los seis meses anteriores —fíjense— el capitán Guitard había volado 111 horas y el brigada Morales 105 horas. Ya les dije que la media de vuelo por piloto había sido de 110 horas piloto/año en la unidad de El Copero y 91,7 horas en Bétera, de donde procedían, en seis meses habían volado por encima de la media anual del conjunto de sus compañeros. Tanto el capitán Guitard como el brigada Morales tenían una capacidad demostradísima para la misión, tenían una elevada experiencia en el helicóptero y en el terreno, en la zona. Lo que los compañeros de los fallecidos dicen, y así lo recoge el informe, es digno de ser leído y que lo consideren. Dice así: «El capitán Guitard era considerado un piloto seguro y sensato, sin destacar por ser alocado ni por tener una actitud pasiva frente al vuelo. El brigada Morales era considerado un piloto con sobrada experiencia, tanto en vuelo como en misiones multinacionales, destacando por su seguridad y responsabilidad en la ejecución». Señorías, eran pilotos plenamente capacitados.

En cuanto a lo sucedido con el segundo helicóptero, la comisión reitera en sus conclusiones las circunstancias del vuelo, que eran las mismas que las del primero, y describe lo sucedido de un modo claro y breve que les leo textualmente: «Después de una agresiva maniobra de evasión por sentirse amenazado, al ver la columna de humo del ET-657, el helicóptero entró en unas condiciones de falta de sustentación debido a la muy baja altura de vuelo; la configuración del helicóptero y el fuerte viento racheado en cola hicieron que no se pudiera recuperar. Todo ello ocasionó que se perdieran vueltas de rotor y se tuviera que realizar un aterrizaje de emergencia en el que el helicóptero impactó con la cola y las palas del rotor principal contra las paredes de una estrecha vaguada ascendente, quedando finalmente encajonado en la misma. Todo el personal a bordo salvó la vida». Hasta aquí la cita textual de la comisión.

Señoras y señores diputados, quienes allí murieron eran personas que trabajaban para hacer realidad valores que habitualmente usamos los políticos en nuestros discursos: la paz, la libertad, la democracia y la justicia; palabras cotidianas entre nosotros y por las que los militares españoles están dispuestos a entregar sus vidas. Su actitud conlleva riesgos que ni se han exhibido de una manera innecesaria ni se han ocultado ni se han negado de un modo irresponsable; riesgos que están relacionados con su presencia en lugares que no son cómodos ni tampoco pacíficos y que tienen que ver con la actividad y el entrenamiento a realizar.

Permítanme que en este punto les traslade mi propia experiencia personal en una de las cuatro veces que he visitado a nuestras tropas en Afganistán. En la última ocasión, acompañando al señor presidente del Gobierno, fuimos desde la base de nuestras tropas en el aeropuerto de Herat hasta la ciudad. En apariencia el viaje se podía considerar de riesgo bajo, nulo o todo lo más moderado. Pero al día siguiente y a la misma hora, por la misma carretera por la que transitó el presidente del Gobierno de España, un ataque suicida contra un convoy italiano produjo la muerte del suicida y lesiones importantes en el blindado en el que iba la tropa italiana. No se trata de sitios cómodos ni pacíficos, pero nunca se ha negado, y este mismo hecho no se lo relato para teatralizar nada, sino para trasladarles la experiencia propia de lo sucedido a las 24 horas de que, en aquel mismo lugar en donde se produjo el atentado, había estado el presidente del Gobierno de España. ¿Es que cuando se dice tantas veces que nuestros militares son personas dispuestas a dar hasta lo más preciado, que es la vida, estamos haciendo retórica? Yo les aseguro que no, y ellos, desde luego, lo saben.

Señoras y señores diputados, la primera vez que desgraciadamente tuvimos que comentar en esta Cámara lo sucedido el 16 de agosto en Afganistán les expresé mi deseo de no fabricar prejuicio alguno, de no construir verdades a medias ni a medida, de no dar a entender que nada que careciese de base suficiente iba a ser defendido; sin descalificaciones; sin posicionamientos dogmáticos ante lo ocurrido; sin dar por concluido lo que estaba sujeto a investigación. Hoy la comisión para la investigación técnica de accidentes de aeronaves militares ha concluido su trabajo minucioso y ha llegado a las conclusiones que les he expuesto. Ni les oculto nada ni voy en ningún punto más allá de lo que los investigadores afirman. Como resumen les diré: ¿Qué ha hecho la comisión y cómo lo ha hecho? La comisión ha hecho un trabajo metódico, sereno, transparente y riguroso; se han hecho las cosas como se debían hacer. Se han estudiado minuciosamente los restos de los dos helicópteros, lo han hecho tanto militares de Defensa como expertos y funcionarios de la Guardia Civil y del INTA; se han analizado detalladamente las autopsias; se ha examinado pormenorizadamente el lugar de los hechos; se ha tomado declaración a los tripulantes del segundo helicóptero; se han cruzado todas las opiniones; se ha hablado con testigos; se han reproducido los hechos en el simulador y sobre la realidad; se ha comprobado que toda la documentación estaba en regla. ¿A qué conclusiones se ha llegado? ¿Se han despejado dudas? Sí. ¿Se ha descartado el ataque? Sí. ¿Se ha descartado el fallo de material? Sí. ¿Se ha descartado la explosión interior en el helicóptero? Sí. ¿Se ha descartado el choque entre los helicópteros? Sí. ¿Cuáles fueron, por tanto, las causas? La comisión determina: Un conjunto de factores adversos concurren en esa fatalidad, sin que exista una causa precisa y conocida como única determinante del accidente. El informe lo resume: esos factores sobre-

salientes, no únicos, que pudieron concurrir y que la comisión considera más probables y sobresalientes, son los siguientes: el perfil del vuelo; las condiciones meteorológicas y orográficas y la posible maniobra a muy baja altura del suelo.

Hasta aquí llega el informe y el ministro no va a ir más allá de lo que ha ido la comisión. Por respeto al informe, por respeto a la verdad, por respeto al honor y a la profesionalidad de los fallecidos, por respeto a sus familias, el ministro no irá más allá del informe y, sobre todo, porque no pienso culpar ni insinuar culpa achacable a unos porque eran los mejores pilotos de nuestros ejércitos y estaban plenamente capacitados. En concreto, yo tuve la oportunidad de volar con el capitán Guitard, y, aunque desde mi escasa experiencia y conocimientos, puedo dar fe también de lo que técnicamente les he trasladado. He dicho que no se pueden suprimir los accidentes por decreto, pero lo que sí se puede y se debe suprimir de la política son los comportamientos que se dieron en otras épocas y que hoy no se dan, como la rutina, el desinterés, la negligencia, el embrollo y la soberbia.

Entrego ahora al señor presidente los informes para que cualquier información adicional que precisen o los anexos de los mismos puedan estar a su disposición en cuanto los requieran. Que la verdad sirva de explicación y, en la medida en que sea posible, también de consuelo a los familiares y allegados; que la seriedad en el tratamiento que sobre ello hagamos en esta Cámara esté a la altura de la dignidad que merece la muerte de 17 soldados de España. Descansen en paz y en el recuerdo, porque nadie muere del todo mientras no se le olvida. Gracias de nuevo a cuantos nos han ayudado a afrontar, entonces sentidamente y con generosidad y ahora también, una tragedia que hoy perdura en 17 familias españolas y en la gran familia militar.

Quiero acabar esta intervención con una frase que pronunció el padre de uno de los soldados muertos a las 24 horas del accidente. Dijo lo siguiente: Tiene que haber gente como mi hijo, a la que le gusta ayudar a la humanidad. Fue un apasionado de su trabajo, fiel a la bandera de España porque era español y porque le gustaba participar de ese sentimiento en el Ejército.

Es todo. Señoras y señores diputados, señor presidente, gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar en este momento a las intervenciones de los distintos grupos parlamentarios. Lo haremos de menor a mayor.

Tiene la palabra el señor Mardones, en nombre de Coalición Canaria.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor ministro, sea bienvenido. Le damos las gracias por su comparecencia y por la amplia información que debe facilitarse cuando los diputados tengamos el informe que ha entregado al señor presidente de la Comisión para que lo conozcamos en detalle.

Señor ministro, quiero manifestar una primera observación de queja porque esta comisión se celebra prácticamente cinco o seis días después de una sesión informativa que tuvo usted con los medios de comunicación en el departamento y durante la cual se les brindó esa información. Entiendo que esto es un menoscabo hacia esta Comisión con la que debe tener la cortesía parlamentaria y el respeto debido, fuera por el tema del helicóptero o por cualquier otro. Le pido, señor ministro, que se dé una prioridad a la información parlamentaria y en sede parlamentaria, máxime cuando estas comisiones, no son a puerta cerrada ni secretas, y así disponer de la información, en el mismo tiempo real, tanto los parlamentarios como los medios de comunicación social de prensa, radio y televisión. Por tanto, pido consideración y respeto para las comisiones en cuanto a recibir una información.

Entro ya en lo que estos días ha explicitado el señor ministro —dice el refrán que no hay mal que por bien no venga— en esa especie de diferencia informativa entre los medios y la Comisión. Me he permitido recabar la opinión de distintos expertos, y he consultado con ocho pilotos de helicópteros cuestiones en esa línea, pero no quiero hacer aquí un debate técnico al respecto. En primer lugar, quiero decir que mi grupo ha prestado siempre la máxima colaboración al ministerio y el señor ministro lo sabe. Cuando usted anunció el 24 de agosto que iba a elaborar tres informes, el preliminar o inicial, el segundo y el tercero, usted los fechó en 45 días y nosotros no hicimos causa común. Como diputado a lo largo de muchas legislaturas he estado en dos comisiones de investigación de accidentes aéreos, uno, fue en el primer mandato del Gobierno de don Felipe González, sobre un accidente en las pistas del aeropuerto de Barajas, un choque con muchos muertos, entre un avión de Iberia y otro de Aviacó y posteriormente sobre otro de la compañía colombiana Avianca que también fue una verdadera catástrofe. Pues bien, las comisiones de investigación parlamentaria que funcionaron tuvieron el rigor de recibir a los expertos aeronáuticos para la interpretación de las causas de los accidentes. Por tanto, nosotros nunca hemos puesto fecha para disponer de un informe. El informe se entrega cuando se termina porque hay algunos que son muy complicados, no es solo para estudiar cajas negras, partes meteorológicos o estado psicológicos de los pilotos, sino por la propia dificultad que esto encierra. Nosotros no lo pedimos, se ha traído ahora, pero no le habíamos fijado al señor ministro ninguna fecha.

Hay una cuestión que me preocupa, señor ministro, que usted ha salvado con su palabra y es la capacidad profesional de los pilotos a los que les ha dado la máxima calificación profesional. Yo me sumo a lo mismo, pero si tienen esa máxima calificación profesional, los pilotos de aeronave, helicóptero o avión sortean perfectamente las posibles causas o circunstancias que se dicen en el informe técnico que se han dado. Atribuir a una falta de profesionalidad una cuestión de perfil del vuelo, de la orografía y meteorología, como si los pilotos no estu-

vieran acostumbrados a volar en circunstancias extremas de máxima exigencia a sus aeronaves, y después lo de la maniobra agresiva, no se sostiene, señor ministro. La comisión técnica debería haber puesto las causas objetivas, que no sé si estarán en el informe que usted nos va a entregar. Se dice claramente que no ha habido fallo del aparato, que no ha habido choque de las aeronaves, que no ha habido explosión de la munición y que se descarta el ataque hostil. Lo curioso es que están volando sobre un territorio considerado hostil porque han tenido que graduar previamente los mandos la graduación de las amenazas que se habrán dado de tipo moderado o de tipo medio, pero había amenazas. Prueba de ello es que en los helicópteros iban artillados, iban armados con el material para repeler cualquier ataque. Las amenazas, supongo yo, las calcula el mando inteligentemente con relación a cuál es la característica humana y armamentística de las posibles amenazas. No se trata de un ejército regular afgano. Se trata de guerrilleros. Cuando vemos los índices de pérdidas que controla la información norteamericana de sus fuerzas armadas, y lo tienen colgado en las páginas web, de las bajas soviéticas cuando estos entran en la guerra en Afganistán, los americanos surten de cohetes, de misiles portátiles, Stinger y Sam, a las tropas afganas, que fundamentalmente lo que hacen es derribar helicópteros soviéticos. Tenían una tremenda experiencia y más si se hace desde el punto de vista de una estructura guerrillera de estos ejércitos. Por tanto, las amenazas están valoradas para que unos pilotos profesionales las puedan tener en cuenta y sortear.

La comisión descarta el ataque hostil. Bien, pero supongo que la comisión habrá tenido caracteres y datos objetivos para decir que se descarta un ataque hostil. Yo creo en su palabra, señor ministro, lo que ocurre es que aquí está uno de los quid de la cuestión. Si se descarta el ataque hostil y se cargan las circunstancias de un conjunto de factores adversos sin que exista causa precisa y conocida, se está dejando esto en un limbo. Alguien puede tener sus razones demagógicas, si usted quiere, para achacar una responsabilidad a los pilotos, y yo comparto la valoración profesional que usted ha hecho. Esta es una de las cuestiones de honor que se merecen. Mi palabra quiere estar aquí dirigida al prestigio de nuestros pilotos de las Fuerzas Armadas profesionales y a que el mando pueda disponer de las instrucciones precisas, por muy secretas que se quieran hacer, para instrumentalizar la seguridad de todas las operaciones de riesgo que hay en esta cuestión y, por tanto, sobre qué criterios objetivos la comisión descarta este ataque hostil y que se diga.

Ahora bien, llevar esto a una conclusión de maniobra agresiva como he leído que se ha dicho, es confundir la dinámica de un avión con un helicóptero. Decir que el piloto hace una maniobra agresiva es cuestionar su profesionalidad, señor ministro, y así lo entiendo modestísimamente. Quiero salvar la profesionalidad de los pilotos en lo que se refiere a la maniobra agresiva ya que se ha llegado a decir el disparate técnico aereo-

náutico de: levantó el morro para esquivarla, o hizo una aproación, y ha empleado la palabra aproando. Un helicóptero no asciende como lo hace un avión. Un avión asciende porque el piloto mete motores, alerones y tiene un sistema de sustentación distinto al del helicóptero, que es un sistema de tracción. El helicóptero no capota de esa manera y más si el helicóptero, como se ha informado, iba blindado, llevaba 17 hombres — los 12 militares del comando, más los cinco tripulantes— más la munición. Luego que quiere decir que el centro de gravedad del helicóptero no está en la cola, el centro de gravedad estará por lo menos en el centro de la masa del helicóptero y de ahí tira el rotor. El piloto lo que puede hacer es meter un rotor y sacar verticalmente en lo que pueda al helicóptero. Por tanto, quiero salvar aquí el grado de profesionalidad porque como el informe no da ninguna conclusión definitiva caben muchas opiniones y especulaciones. Eso lo tiene usted que cortar, como lo ha intentado hoy, señor ministro para tener todos los elementos de credibilidad a los que se suma mi grupo. Como se deja en ese limbo de un conjunto de factores adversos la causa del accidente, en este momento se deben de tomar todas aquellas medidas cautelares que llevan a esta cuestión.

Como queda una indefinición vuelvo a plantear al señor ministro dos cuestiones: una política y otra de honor personal de las Fuerzas Armadas y de estos 17 soldados de España que han perecido. Primero, que no tengan ustedes, como le decía en su anterior comparecencia una especie de prejuicio o complejo de zona hortofrutícola, como tenía el Gobierno anterior, es decir, que los soldados nuestros van a zonas de operaciones tranquilas. No hay peligro de riesgo. No. Nuestros profesionales han jurado defender esa bandera con su sangre y van a operaciones de riesgo que les puede costar la vida. Por eso son profesionales y van armados. Por tanto, tenemos que asumir el riesgo de que en toda operación en la que nos comprometamos a mandar fuerzas españolas a países en estas circunstancias de pacificación, de misiones de paz, etcétera, puede haber pérdida de vidas humanas, aunque esto no sea motivo para retirar la fuerza. Nuestra fuerza va allí cumpliendo unas órdenes y poniendo encima de la mesa de juego, en la ruleta rusa, su propia vida. Eso es lo que les honra y dignifica. No tengan ustedes complejo. Mi grupo apoyará todas estas operaciones, señor ministro, aceptando plenamente el riesgo y si hay pérdida de vidas humanas, que nadie desea y lamentaríamos, no significa que tengamos que tener una postura tibia y retirar la fuerza. Se sacrifica con todo.

La segunda cuestión, señor ministro, es que esta situación me sirve para reafirmarme en una idea, que se la expresé el primer día que nos dio la información del reconocimiento militar que se había hecho a estos 17 soldados de España. No les niegue, señor ministro, la Medalla al Mérito Militar con distintivo rojo. El distintivo rojo no es aceptar cualquier hipótesis del accidente. El distintivo rojo es aceptar que 17 soldados españoles

han perdido la vida cumpliendo órdenes en acto de servicio, en territorio hostil o no hostil, con el uniforme de España, con la bandera de España, con la munición para repeler un ataque en una zona hostil si existiera, y no tratarlos como si hubieran fallecido en un accidente de tráfico. Ese es el honor que se merecen. Mi grupo aboga por que estos 17 soldados de España tengan el reconocimiento de merecer la Cruz al Mérito Militar con distintivo rojo, ya que son muertos en acto de servicio, hayan visto la cara a un enemigo hostil o no haya existido este enemigo nada más que en las circunstancias que usted nos ha explicado. Señor ministro, en cualquier tipo de estas operaciones y por estos valores fundamentales, mi grupo está a favor. No quisiera que esto se volviera a repetir. Mi grupo daría por cerrado este episodio y creo que la mejor tributación a esa calidad humana y profesional de los pilotos es que se les dé ese reconocimiento de la Medalla al Mérito Militar con distintivo rojo.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de dar la palabra al señor Llamazares, debo aclararle, señor Mardones, que de la cuestión que le ha planteado al ministro, el responsable soy yo. El señor ministro ofreció entregar la semana pasada este informe a la Comisión. Le pregunté si había algo sorprendente o novedoso y me dijo que no. Consideré entonces que era mejor que se entregara a la Comisión a la vez que se celebraba su comparecencia. En cualquier caso, una vez leído el informe, si ustedes consideran que debe de comparecer otra vez, no tienen más que pedirlo. Estoy seguro de que el ministro vendrá cuando se le llame.

Señor Llamazares, tiene la palabra en nombre de Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del señor ministro para dar una información obligada que considero, además, exhaustiva. Es verdad que no tenemos todavía el informe completo, pero los datos que ha dado el ministro ante esta Comisión, en opinión de nuestro grupo parlamentario, son convincentes. Como saben SS.SS., somos el único grupo parlamentario de esta Cámara que no comparte nuestra presencia en Afganistán, pero eso no nos lleva ni a cuestionar la legitimidad de la decisión de la mayoría del Parlamento español, ni tampoco ciega nuestros ojos —en este caso el humo no nubla nuestra vista— con relación a esta investigación en concreto. No tenemos un prejuicio de partida respecto a esta investigación y queremos valorar que el Gobierno no haya tenido prejuicio de partida, porque algunas veces hemos visto en esta Cámara cómo se contraponen las convicciones a las pruebas. En este caso, el Gobierno, y lo dijimos así en su comparecencia anterior, ha hecho bien en responder ágilmente a una catástrofe que tuvo víctimas humanas; lo ha hecho con sensibilidad. Por otra parte, también creemos que el Gobierno ha llevado a cabo una investigación en la que ha primado sobre todo la investigación técnica. Eso era lo que se necesitaba

sobre todo en contextos en los que no habían primado investigaciones de estas características. Por lo tanto, valoramos también la investigación, independientemente de que se haya necesitado más tiempo para realizarse. Valoramos que en esa investigación no haya habido prejuicios, a priori, que se haya hecho desde un primer momento con diversas hipótesis, algunas de ellas incluso conflictivas, y que finalmente hoy tengamos las conclusiones de la comisión técnica de investigación. En una comisión de investigación de estas características se puede llegar a una conclusión, a una causa única, y en esa causa única podemos encontrar factores materiales subjetivos que nos puedan permitir prevenir accidentes de estas características; es decir, que nos pueden permitir mejorar aspectos para que en el futuro este tipo de accidentes no se produzcan. Sin embargo, en las conclusiones de la comisión técnica de investigación nos encontramos ante un conjunto de concausas que podemos considerar fortuitas, que sirven sobre todo de satisfacción para las familias de las víctimas, de conocimiento a la opinión pública, pero no nos permiten, a quienes tenemos como preocupación fundamental que este tipo de accidentes no vuelvan a producirse, establecer medidas concretas que reduzcan la probabilidad de accidentes fortuitos de estas características. Queremos destacar que los accidentes siempre tienen concausas, la mayor parte de ellas fortuitas. En ese sentido, queremos agradecer la información del ministro de Defensa y valorar la investigación de la comisión técnica. También queremos invitar, aunque de ella no se deducen posibles mejoras ni protocolos, ni de infraestructuras ni de otras materias, al Ministerio de Defensa a que haga el máximo esfuerzo —sabemos que lo va a hacer— en la mejora de todo tipo de condiciones que prevengan y eviten futuros accidentes de estas características.

Nosotros, para argumentar que no debemos estar en Afganistán, no necesitamos utilizar este luctuoso tema. Lo que hemos hecho, y lo que vamos a seguir haciendo, es demostrar nuestra solidaridad con las familias de las víctimas y valorar la acción del Gobierno que, al menos en esta materia, desde un principio nos ha parecido seria y rigurosa. Por tanto, aunque las conclusiones no sean de una sola causa (nos han enseñado desde pequeños que los problemas tienen una sola causa y normalmente no es así) sino que sea una conclusión de concausas, queremos valorar la capacidad que ha tenido esta investigación y el ministro de Defensa al proponernos algunos argumentos solventes sobre lo que ha podido ocurrir en este desgraciado accidente. Estudiaremos las conclusiones. Creemos que este tema termina con estas conclusiones definitivas y con las medidas que tome el Ministerio de Defensa para mejorar en el futuro todo tipo de vuelos, sean en zona conflictiva o no. En todo caso, queremos expresar la voluntad de nuestro grupo de contribuir mediante el estudio de este documento, por una parte, para dar seriedad a este tipo de asuntos, sin introducir polémicas artificiales ni especulaciones innecesarias, y, por otra, si vemos algún aspecto que queramos

completar, se lo haremos saber al ministro de Defensa y al Gobierno y, por supuesto, también lo plantearemos en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Txueka, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV.)

El señor **TXUEKA ISASTI**: Señor ministro, las conclusiones definitivas que nos ha expuesto van en la misma línea de su anterior comparecencia. No vemos diferencias en cuestiones básicas, por lo que el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) se da por satisfecho en cuanto a las conclusiones y causas del accidente. Solo nos quedaría lamentar las 17 muertes y que tras el análisis de las causalidades expuestas —y lo pongo en ese contexto— se aborden las medidas y protocolos correctores adecuados, si se puede, para que este tipo de siniestros no se reproduzcan por estas causalidades o se minimice dicho riesgo en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Maldonado, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió.)

El señor **MALDONADO I GILI**: Bienvenido, señor ministro. Comparece usted una vez más —y van muchas—, en este caso para informar a la Comisión de Defensa del informe definitivo sobre el fatal y trágico accidente del día 16 de agosto de 2005, accidente que causó la muerte de 17 militares y que afectó a dos helicópteros Cougar, según usted identificados con los números ET-657 y ET-659. Nos ha presentado un informe minucioso y detallado con el que, en la línea del portavoz anterior, nuestro grupo también se da por satisfecho. Lo que esperábamos del Ministerio de Defensa se ha llevado a cabo. Usted ha dicho que desde el accidente el Gobierno ha procurado hacer las cosas bien. Nosotros creemos que se han hecho bien. Se ha nombrado una comisión, se ha hecho una investigación a fondo, se han estudiado aspectos técnicos, climatológicos y de todo tipo, y a nuestro grupo le da la impresión de que hoy no solo se debería pasar página de este accidente sino que se debería cerrar el libro. Ha habido el fatal accidente, ha habido una investigación a fondo, ha habido diversas informaciones por parte del ministro, iniciales en un principio y hoy definitivas, y a nuestro grupo le gustaría que en la línea de no politizar aspectos dramáticos que afectan a personas hoy se cerrara el libro y se dejara el informe en una estantería para posteriores estudios si hiciese falta. Digo esto porque otros accidentes aéreos de militares aún coleean y yo creo que eso no es bueno.

Nuestro grupo quisiera agradecer el trato y el tacto que se ha tenido con las familias afectadas. No hemos oído ni una sola protesta de un familiar, lo cual demuestra dos cosas; una, el trabajo bien hecho, tanto de investigación como de información o de seguimiento a las fami-

lias; y otra, una generosa dignidad humana por parte de las familias porque no siempre ante la trágica muerte de un familiar todo el mundo responde igual, y aquí ha sido así. Ha habido un silencio y un recogimiento familiar, de alguna forma brindado y ayudado por el equipo que está a su lado, señor ministro. Nos gustaría que este apoyo continuase porque la necesidad de ese apoyo económico y psicológico no desaparece en tan poco tiempo y, por tanto, sería bueno, como usted ha dicho, seguir haciendo bien las cosas.

Yo quisiera decirle una cosa, señor ministro. Las conclusiones definitivas han descartado cuatro hipótesis; han hablado de vuelo de mayor riesgo, vuelo táctico, ejercicio de prueba para capacitación, se decía que se volaba bajo y a gran velocidad en una orografía de grandes altitudes, con un fuerte viento... Este portavoz que les habla, profano en la materia, no valorará si el radar altímetro debía estar conectado o desconectado —se ha nombrado una comisión de entendidos en la materia que no han criticado ninguno de estos aspectos—, pero hay una cosa ante la que creo que se debería ser valiente y decirla. Usted, en su intervención, ha tenido una absoluta exquisitez al no hablar de las personas que pilotaban los dos helicópteros, ha dicho que eran de gran nivel, que tenían gran capacidad para pilotar estos helicópteros, seguro que es así, y la conclusión final del informe alude como causa a un conjunto de factores adversos. Señor ministro, yo creo que no es faltar en absoluto a la dignidad de las personas que pilotaban porque ha quedado claro que eran grandes profesionales, pero no sé si habría que descartar el error humano porque alguna causa debió provocar el accidente. En la conclusión final se debe decir algo, y eso no tiene que ir, ni mucho menos, en detrimento de las personas que lo pilotaban porque el error humano forma parte de todas las personas y un accidente causado por un error humano no es criticable, es solo un error humano. Tampoco sé si es solo un error humano. Uno se pregunta si en estos vuelos de mayor riesgo el perfil debería ser éste. El señor Llamazares ha dicho que quizá se debería cambiar el perfil de estos vuelos. Pues saquemos conclusiones de esta triste y fatal pérdida de 17 personas, alguna conclusión habrá que sacar, no solo que no hubo ataque, que no hubo una explosión en el helicóptero, etcétera. Quizá otra conclusión debería hacer un estudio a posteriori —una vez cerrado este libro—, en Afganistán y en otros sitios donde estemos en misiones de pacificación, etcétera, sobre si estos vuelos deben hacerse así. Este portavoz que les habla, junto con otros portavoces presentes en la Comisión, realizamos el mismo vuelo con usted, señor ministro, pudimos ver que había muchísimo viento y cómo era la orografía, y quizá habría que estudiar previamente el perfil y variarlo. Sugiere este portavoz que una vez concluido el informe y dejado claro que no ha sido culpa de nadie y que no ha habido elementos exteriores como ataques, etcétera, que hayan podido provocar el accidente, de la misma manera que pedía que no hablemos más del helicóptero Cougar y del accidente

del pasado mes de agosto, lo que quizá habría que hacer es empezar a estudiar la disminución del riesgo, cambiar el perfil para que no nos encontremos con nuevos accidentes y muertes innecesarias. Este es el ruego de mi grupo porque no es indigno hablar de error humano ya que eso no culpa a nadie, no es indigno decir que quizá haya que cambiar el perfil de estos vuelos tácticos y que quizá sea la lección que debemos sacar. El Gobierno ha actuado bien, el informe del ministro ha sido correcto, nuestro grupo se da por satisfecho y quizá ustedes deberían encargarse, no sé si a esta comisión o a técnicos o responsables, que se varíen estos perfiles para evitar que el posible conjunto de factores adversos, como dice el informe, nos lleve a otro accidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Fernando López— Amor, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En primer lugar, quiero hacer llegar a esta Comisión, a su Mesa y a su presidente la protesta formal de mi grupo por la manera de convocarse esta Comisión. Evidentemente, es una formalidad, pero el Reglamento de la Cámara establece una serie de formalidades en la convocatoria que son garantía para los grupos que ejercen el control del Gobierno, que son los que están en la oposición. Yo me he enterado de esta convocatoria, para la cual no se me ha consultado ni se me ha comunicado, el sábado a las 08:30 de la mañana por un mensaje SMS. Quiero elevar una protesta formal para que en lo sucesivo esto no vuelva a ocurrir.

En segundo lugar, antes de entrar en el tema de fondo, quiero presentar una protesta muy seria por no haber enviado el informe técnico final a los grupos parlamentarios, solicitud que además en el caso de nuestro grupo venía sustentada por dos peticiones previas efectuadas, una, el día 21 de noviembre del año 2005 por don Arsenio Fernández de Mesa y, otra, el 13 de diciembre por don Manuel Atencia. Por lo tanto, creemos, primero, que el señor presidente de la Comisión, en cuanto hubieran obrado en su poder, tendría que haberlos remitido de forma inmediata para esta convocatoria a los portavoces de los distintos grupos parlamentarios y además que el ministro nos los tenía que haber hecho llegar sin pasar por el conducto del presidente de la Comisión. Bien es verdad que el señor ministro, cuando tuvo en su poder el informe, avisó el día 30 a los señores portavoces, pero simplemente diciendo que existía el informe final y al mismo tiempo estaba dando comunicación de las diferentes conclusiones a los diferentes medios de prensa. Todos reconocemos que estamos viviendo en un estado de opinión, pero también estamos sometidos a unas reglas y a un régimen parlamentario. Tenemos una función de ser, una función de estar y todo el sistema funciona si se le da la importancia que tiene al Parlamento, y en esta ocasión hemos sido los últimos

en conocer este informe que acaba de ser entregado en mano por el señor letrado de la Comisión.

Entrando ya en el fondo del asunto, tengo que decir que no va a encontrar, señor ministro, ya lo dijo nuestro portavoz, señor Zaplana, en el PP ni odio ni revanchismo, sino absoluta responsabilidad. Quiero empezar diciéndole una cosa que le va a gustar y es que le honra haber despejado algunas incógnitas que algunos medios de comunicación habían dejado en el aire sobre los pilotos. Eso le honra, le honra como ministro de Defensa y nosotros coincidimos con usted en esa apreciación, pero esa apreciación se queda absolutamente corta si por el ministro de Defensa, que tiene competencias para ello, no se condecora a este conjunto de soldados españoles, 17 víctimas, en una acción que tampoco me atrevería a calificarla como de tráfico, con la Medalla al Merito Militar con distintivo rojo, como ya ha sido solicitado aquí por nuestro grupo y por algún otro. Hay que ser generoso en la administración de este concepto y sobre todo, si se ha dicho por el señor ministro, no dudemos nunca de lo que dice el señor ministro con esa apreciación tan certera de que no ha sido un fallo humano y no han sido los pilotos los culpables de este accidente.

Entrando ya más de lleno en el tema, le diré que el informe que nos presenta no difiere en nada del que existía el 19 de septiembre. Es más, es una copia literal en muchos de sus extremos, de los que se quita algún adjetivo y para este viaje no se necesitaban estas alforjas. Dése usted cuenta, señor ministro, de que nuestro grupo no ha solicitado nunca que se cumplieran los plazos de los informes. Hemos esperado hasta que el Ministerio de Defensa ha tenido hecho el informe definitivo con el tiempo que ha necesitado, pero eso no significa que compartamos sus conclusiones porque nos parece un informe, dicho sea con todo respeto, absolutamente liviano. Es el típico informe realizado por unos peritos que de alguna manera intentan plasmar por escrito algo que no se les lleve por delante, algo que no les pille las manos y algo que saben que va a ser contrastado por la opinión de diferentes grupos políticos que van a ver el informe con espíritu crítico. Al final se ha dicho aquí y yo lo reitero, es un informe que deja en el mundo de los justos, en el limbo, y ahora que se suprime por la Santa Sede el limbo, venimos al Ministerio de Defensa y nos instalamos en él.

Le pregunto, por resumir y no ser muy pesado, que si se conocía el perfil del vuelo, si se conocía que había que volar siempre a baja altura, si se conocía que había que volar por pilotos experimentados a una determinada velocidad y con un viento realmente modesto de 38 kilómetros por hora, si había que adaptarse siempre para evitar las posibles amenazas del terrorismo internacional, si todo eso era conocido, si nuestros pilotos no han fallado, si la meteorología y su orografía también eran conocidas, entonces, ¿quién tiene la culpa de este accidente? Porque si tampoco ha sido el material, ¿en dónde estamos instalados? Este informe en lugar de aclarar las

cosas ha venido a enturbiarlas porque estamos exactamente casi en el mismo lugar en el que estábamos el 24 de agosto y la sociedad española en su conjunto, representada aquí por los partidos políticos, necesita una explicación mucho más profunda del tema.

He visto que en el informe que se nos deja no están siquiera las declaraciones de los testigos que volaban en el ET-659. Las declaraciones y la forma de producirse el interrogatorio de esos señores nos pueden aclarar muchas cosas que hoy en el informe evidentemente no quedan claras. No sé si extenderme mucho porque, fíjese, en el mejor de los tonos posibles, no se puede presentar este informe como un informe aceptable. Y no es un informe aceptable porque, claro, al final dice que el helicóptero sufrió un accidente por causas desconocidas y a partir de ahí las especulaciones las puede hacer usted, las puedo hacer yo y las puede hacer cualquier miembro o portavoz de un grupo parlamentario de los que intervienen.

Luego habla también de factores contribuyentes. Los factores contribuyentes son todos y no es ninguno, son pura acumulación de especulaciones, pero que no aportan nada realmente a la causa definitiva del accidente. Nosotros creemos, y aquí también se ha dicho, que Afganistán es un sitio de peligro, con una amenaza clara del terrorismo, es un país que está en guerra desde hace muchos años. Todo eso puede ser una causa evidente y es por la que nosotros, a pesar del informe, nos seguimos decantando. Mire usted, que se lleve apagado el altímetro, que se vuele a esa altura, pero donde existen narcotraficantes, Señores de la Guerra, talibanes, terrorismo islámico, etcétera, y que nos digan ahora que es por el perfil o por el deslumbramiento del sol, cuando estaban haciendo vuelos tácticos de forma permanente, nos parece que es una mentira piadosa, que es algo que quizá a los compañeros que han realizado el informe les deja muy tranquilos, salvan la cara de todo el mundo. Al final no pasaba nada por reconocer que en Afganistán nuestras tropas están para defender el mundo, para defender los derechos humanos, para reconstruir un país, que la reconstrucción de ese país pasa por la lucha contra el terrorismo y en esa lucha contra el terrorismo evidentemente alguna acción de combate hay. Hoy mismo un diario nacional publica que ayer un destacamento —creo que ha sido noruego— ha sido atacado en Afganistán por una multitud, en concreto un destacamento de una base noruega en Afganistán. Por lo tanto, hay que tener muy claro que es una zona hostil, que es una zona ocupada, ocupada con unas razones muy justas, pero ocupada, y que nosotros somos una de las fuerzas que están llevando a cabo la reconstrucción del país. **(Rumores).** En consecuencia, no tendría nada de extraño que hubiera sido un ataque por parte de un grupo guerrillero, ya que para volar un helicóptero se necesita simplemente un misil que se lleva al hombro o un lanzagranadas o cualquier otra arma de fuego de ese tipo. Sintiéndolo mucho, señor ministro, me gustaría conocer los documentos que han dado lugar a la elaboración de ese

informe final y, entre otros, las declaraciones de los tripulantes del ET-659. Estoy seguro de que nuestros pilotos hubieran salvado una situación normal, de las que se apuntan aquí como con causas, la hubieran superado con creces dada su experiencia. Evidentemente, a estos sitios se suele mandar a los mejores pilotos de nuestras Fuerzas Aéreas y un buen aparato. Por tanto, ahí no está el quid de la cuestión, como tampoco lo está en la orografía o en si el sol estaba de frente. Hay unas causas que aún desconocemos y que el informe técnico final no apunta. Siendo muy piadoso, he de decir que se ha quedado en el limbo de las conclusiones.

Por último, señor ministro, quiero homenajear desde aquí a esos 17 soldados españoles muertos, para los cuales solicitamos con reiteración que se les reconozca con distintivo rojo lo que han hecho por España.

El señor **PRESIDENTE**: Veo que hoy no es mi día porque la crítica que se me ha hecho es justa. Debo aclarar que mi intención como presidente de esta Comisión desde que fui elegido por todos ustedes es no molestar. Ustedes saben que la inmensa mayoría de los diputados no reside en Madrid y que en el período de carencia del mes de enero cada llamada consiste en sacarles de su trabajo en sus circunscripciones y traerles aquí para algo puramente formal. Todo nace de mi buena intención. Ahora bien, vistas las críticas, que no son las primeras, vamos a tener que cambiar el método y desde luego al primero al que consultaré será usted como portavoz del grupo mayoritario de la oposición para intentar cohonestar el no molestar, no traer a la gente aquí para una reunión de 10 minutos, y que no ocurran las cosas que han sucedido, por las cuales me disculpo muy seriamente ante ustedes.

Dicho esto, doy la palabra al señor Cuadrado, que va a hablar en nombre del Grupo Socialista.

El señor **CUADRADO BAUSELA**: Voy a empezar por corroborar absolutamente todo lo que ha dicho el presidente y que todos los miembros de esta Comisión conocemos. Sea dicho en beneficio de la palabra del propio presidente.

Señor ministro, gracias por sus explicaciones y por haber traído un informe que es un hito en relación con lo que hacemos aquí hoy, con la función del Parlamento relacionada con aspectos que tienen que ver con las misiones militares españolas en el exterior. Es verdad que este acto tiene su origen en un hecho luctuoso, un accidente que ha llenado de luto y dolor a 17 familias, y por supuesto el primer elemento de la participación del Parlamento en esta sesión de control tiene que ver con el acercamiento a las familias. Señor ministro, hoy es un mal día para los especuladores, para todos, para los que especularon en su día y siguen haciéndolo con buena intención aunque con menos territorio para ello, muy poco o casi nada, y mucho peor para los que han especulado con mala intención. Es un pésimo día. ¿Por qué? Porque, aunque luego me referiré a un supuesto campo

aún vivo para la especulación, el informe es contundente, establece elementos inequívocos. Primera pregunta, por ejemplo: ¿Hay lugar para especular con un ataque al helicóptero? Cero, absolutamente ninguno. Se puede incluso intentar quitar autoridad, rigor y valor a este informe. Es un enorme error, sobre todo si se hace a humo de pajas, es decir, sin un elemento mínimo que permita ir en esa dirección, pero nadie podrá hablar ya de un ataque. Se han analizado los materiales con absoluto detalle, como ha explicado el señor ministro, y se descarta al cien por cien el ataque; eso es lo que hemos oído y poner en cuestión el resultado de esa investigación va a necesitar algo más que buena voluntad o que una determinada voluntad.

¿Ha sido importante esperar incluso más de 45 días, haciéndose uso de la previsión de la propia norma para emplear más tiempo porque por lo que se ve era necesario? ¿Ha valido la pena? ¿Hay algo nuevo? ¿Estamos igual que el 24 de agosto? Radicalmente no, señorías, hasta el punto de que hoy no ha habido, como es lógico, ningún diputado que haya podido hacer la más mínima especulación sobre un supuesto ataque. ¿Recuerdan ustedes, señorías, la especulación sobre el ataque que se hizo el 24 de agosto y en septiembre y después? Por tanto, hoy, absolutamente cero para la especulación sobre un supuesto ataque o sobre un helicóptero en malas condiciones. ¿Dónde está la especulación posible sobre un helicóptero en malas condiciones? ¿Lo recuerdan? Absolutamente cero. ¿O sobre una supuesta inexperiencia? Está reflejado en el «Diario de Sesiones», falta de preparación de los pilotos para dirigir estos helicópteros. ¿Lo recuerdan, señorías? A mí en absoluto se me olvida, sobre todo aquello que dijo el señor Zaplana de que los pilotos no estaban preparados para dirigir estos helicópteros y hubiesen necesitado un cursillo-puente. Es decir, absolutamente cero para la especulación.

Ahora bien, más allá de las muchísimas especulaciones, que hoy afortunadamente han desaparecido gracias al informe bien hecho de la Comisión que preside el general Pina, ¿hay todavía campo para la especulación porque la investigación no puede definir exactamente que ocurrió en el último segundo? ¿Por ese hecho hay campo aún para la especulación, sobre todo en relación con los pilotos? No, y no solo porque los pilotos —se ha demostrado y hay que ponerlo de relieve— tenían una excelente preparación —lo hemos dicho todos y está bien que se ponga de relieve—, sino porque no hay ninguna posibilidad, salvo que se quiera seguir especulando, de decir que los pilotos tienen responsabilidad. Y, puesto que no hay ninguna posibilidad, señorías, no es adecuado ni tampoco justo que se especule con un supuesto fallo humano. No es posible. Se puede especular con el último segundo, sí, cualquier especulación es posible, pero no es justa; es absolutamente injusta. Mi grupo renunciaría a todo lo demás que tiene que decir solo por manifestar con absoluta contundencia esto. Puesto que no hay ni un solo elemento que nos permita hablar de un fallo humano no como factor posible, sino

como causa directa, no lo hagamos. Los pilotos —no hay ni un solo elemento para decir otra cosa—, por supuesto, actuaron con absoluta profesionalidad, pero es que además especular con el fallo humano no tiene ninguna base según el informe que con mucho rigor se ha elaborado durante estas semanas. Señorías, si no hay ningún campo para la especulación, no lo hagamos —es algo absolutamente razonable—, pero también quiero poner de relieve un excelente trabajo que además tiene al Parlamento en este momento como depositario. Se ha hecho un excelente trabajo con el Parlamento en el centro del desarrollo de lo que tiene que ver con la cuestión que hoy discutimos aquí.

Señorías, el día 22 de junio este Parlamento decidió que nuestros militares fueran a Afganistán con una misión muy concreta. Se debatió y se acordó en el Parlamento como centro. No hubieran ido con la opinión contraria del Parlamento. A primeros de agosto una misión de parlamentarios, invitados por el ministro de Defensa, estuvimos allí para ver qué hacían nuestros militares y comprobamos que nuestros militares hacían un excelente trabajo. No había base alguna — a mí me interesaba mucho ver esa cuestión— para poder hablar de una militarización de la ayuda humanitaria por parte de España. En absoluto. Me interesaba comprobar esto y lo hicimos. Además, comprobamos las condiciones en las que trabajaban nuestros militares. Por ejemplo, cuando se dice que el de este helicóptero no es un vuelo normal —los parlamentarios lo hemos hecho, así como el señor ministro, que se ha referido a esas condiciones—, cuando se dice que las condiciones que se daban no son las de un vuelo normal, que tienen más riesgo, es un hecho tan evidente que convertirlo en un elemento de polémica, sobre todo cuando hemos estado allí y lo hemos visto, parece poco razonable y no ayuda a que el Parlamento tenga una función realmente importante en relación con las misiones militares en el exterior. En absoluto.

Es evidente —lo vimos y lo comprobamos— que el hecho de que no se emplee el radar altímetro tiene un origen, unas razones. No sé si nuestros militares, nuestros expertos van a cambiar en el futuro las condiciones de esas operaciones. Estarán todos los días recibiendo enseñanzas de lo que hacen e introduciendo modificaciones de un tipo o de otro para aumentar la seguridad o la eficacia de la misión. Me parece que especular también con esa cuestión está absolutamente fuera de lugar. El 24 de agosto se dieron explicaciones aquí con los elementos que había, en septiembre hubo un debate en el Parlamento sobre este accidente y hoy estamos aquí con un informe que establece conclusiones categóricas. Por eso hoy nadie ha hablado del Chinook, nadie ha oído hablar aquí de horas de vuelos de los pilotos, nadie ha oído hablar aquí de un ataque ni nadie ha oído hablar aquí de actitud agresiva de los lugareños, porque hay un informe categórico en esas cuestiones. Y si éste dice que se ha demostrado que no hay fatiga de los materiales, es un dato muy importante para establecer o descartar

causas posibles. No lo sabíamos el 24 de agosto, lo sabemos hoy. ¿El informe que hoy tenemos encima de la mesa es liviano, tiene poca importancia o no aporta nada? Lo aporta todo, señorías, salvo que alguien quiera especular con el último segundo en el accidente. Se ha hecho y me parece que tendría poco sentido.

Se ha hecho un buen trabajo, señor ministro, muy importante en la gestión de su Ministerio en cuanto a las misiones en el exterior; un buen trabajo que no tiene que ver solamente con el accidente, sino con todo lo relacionado con las misiones de nuestros militares en el exterior. Hoy tenemos por ejemplo un real decreto que no existía sobre indemnizaciones. Es un buen trabajo. Hoy tenemos, señorías, un real decreto sobre un protocolo para la recuperación, identificación, traslado e inhumación de los restos mortales, y es muy importante. Leeré la parte previa al articulado de este real decreto, que dice que esto se hace para que los restos mortales de los miembros de las Fuerzas Armadas fallecidos en el cumplimiento de sus obligaciones reciban un tratamiento digno y respetuoso, que conforte a sus familiares y allegados y que ponga de manifiesto el reconocimiento de la sociedad a quienes les sirvieron hasta las últimas consecuencias. Se ha hecho un buen trabajo, el que había que hacer. Se ha hecho un buen trabajo —personalmente lo quiero significar— por el ministro en todo lo que tiene que ver con la reacción frente a un accidente de este tipo, aunque no lo voy a detallar. Lo conocen los familiares, en primer lugar, y lo conoce la sociedad española. Se ha hecho un buen trabajo en relación con todo lo que se debe saber, con todo lo que se puede saber y con todo lo que se puede averiguar sobre las causas del accidente; tanto que hoy lo sabemos prácticamente todo. Si se quiere especular o si se quieren convertir los factores de riesgo —factores de riesgo inequívocos, que nadie podrá negar— en causas directas, si se quiere hacer ese cambio se puede hacer, pero no ayudamos en absoluto al fin de un informe de este tipo y el trabajo que hoy tiene que hacer el Parlamento.

No es una zona hortofrutícola, señor Mardones. Usted y yo lo sabemos, lo hemos visto. Lo de la zona hortofrutícola no lo hemos dicho nunca nosotros, es una expresión que se emplea y que tiene otra paternidad. Pero nadie lo ha dicho. Un maniqueo de este tipo no ayuda tampoco a cumplir la función de esta Comisión, que es establecer el máximo de luz posible. Es una zona que tiene los riesgos que aquí siempre se han señalado. Los ha señalado el señor ministro, como bien sabe el señor López-Amor. Tengo que reconocer que el señor ministro ha anunciado, ha dicho y ha expresado los riesgos que tienen este tipo de misiones. ¡Faltaría más! Por tanto, como esto es así, no ayudamos nada estableciendo dudas sobre que alguien pudiera haber dicho que no hay riesgos. Nadie lo ha dicho, y sería un irresponsable quien lo dijera.

En cuanto al distintivo rojo al que se ha hecho referencia, hay unas normas muy precisas para conceder este tipo de medallas. Hay una participación de los jurídicos

del Ministerio de Defensa para establecer el tipo de circunstancias que tienen que ver con los distintivos amarillos, rojos, etcétera. No hagamos de esta cuestión un debate político. ¿Por qué? Porque un debate político de esta naturaleza lleva a equiparar o a intentar comparar accidentes de distinto tipo, y eso no ayuda en absoluto a obtener una buena reacción por parte de la sociedad española, por parte del Parlamento ni por parte del ministerio. Por tanto, yo no voy a entrar en esa cuestión porque afortunadamente un buen trabajo de una comisión de investigación del ministerio ha despejado tantas especulaciones. Yo no introduciría de una manera poco útil ese debate.

Usted ha dicho, señor ministro —y termino—, que siempre les hemos dicho la verdad a los familiares, al Parlamento y al conjunto de la sociedad española. Esa era la cuestión más importante que estaba en juego. Los familiares han podido experimentar durante todo este tiempo, dentro de un dolor que nadie les puede quitar, la importancia de la proximidad del ministerio, de la sociedad española, del Parlamento. Se puede hacer poco para evitar el dolor, pero esto es muy importante. ¿Cómo es posible esa proximidad? Con transparencia, con la verdad, sin apagones informativos y con rigor. Por tanto, si hoy es un mal día para los especuladores, hoy es un buen día, con esta presentación del informe, para la labor transparente, para el rigor y para la verdad, que es imprescindible siempre, pero en estos casos mucho más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Bono Martínez): Señor presidente, señoras y señores diputados, quisiera contestar en el orden que han seguido los señores portavoces para hacer sus intervenciones, aunque algunas de ellas puedan contestarse de manera agrupada por tener contenidos similares.

Cuando el señor Mardones manifestaba su queja con respecto a no haber podido disponer del informe, yo me remito a lo dicho por el señor presidente de la Comisión. En cualquier caso, reitero lo que hicimos el mismo día en que se recibió el informe en Defensa porque creo que lo hicimos como había que hacerlo.

En primer lugar, cuando recibí el informe y pude leerlo con la mayor rapidez posible, llamé a quien era el principal y primer destinatario del mismo a mi modo de ver: las familias. Por cierto que como aquí se ha dicho, y lo han comentado varios señores diputados, han tenido en este asunto un comportamiento ejemplar. No se han dejado llevar por los planteamientos unas veces falsos y otras demagógicos, de quienes se han acercado a ellas con la intención de instrumentalizar su dolor. **(El señor Mardones Sevilla hace gestos negativos.)** Le contesto a usted, pero no me refiero a usted. Incluso, hago gracia a SS.SS. de alguna documentación en la que queda de manifiesto la posición contraria de algún familiar a

manifestaciones hechas en esa dirección demagógica y llena de falsedades para la instrumentalización de su dolor, pero no quiero entrar en ello también por respeto a los que han dado su vida. En este punto yo cometería una injusticia si no citara el nombre de uno de mis asesores, Cristóbal Rozalén, que desde el mismo instante en que se produjo el accidente ha dedicado gran parte de su tiempo y de su actividad a hacer lo que estamos obligados: intentar consolar, intentar ayudar, estar cercanos y escuchar. Por eso, lo primero que hicimos fue llamar a las familias. No resultó fácil contactar con todos. En dos casos hubo que dejar un mensaje y en un tercero no se pudo contactar porque no había teléfono móvil y el hijo no disponía de buzón de voz para dejarlo. En segundo lugar, llamé al presidente del Gobierno. En tercer lugar, al señor presidente de la Comisión de Defensa. En cuarto lugar, a los portavoces de todos los grupos parlamentarios. En unos casos lo hice personalmente, resumiéndoles y diciéndoles si deseaban alguna aclaración mayor, y en otros casos lo hizo el secretario de Estado. Por último, es decir, no a la vez ni antes, me pareció obligado comunicar a la opinión pública de manera resumida lo que vendría sin duda a calmar a aquellas personas que sobre este asunto se habían interesado de buena fe. En esta sociedad en que vivimos, de comunicación casi instantánea y en tiempo real pensé que tenían derecho, sin establecer ningún debate, a que se les diera cuenta resumidamente de las conclusiones. Señoras y señores diputados, quien tiene el documento en sus manos después del propio ministro por primera vez son SS.SS. Ni siquiera el presidente del Gobierno tiene el informe. En ese sentido hemos cumplido, quizá equivocadamente, quizá acertadamente; desde luego les digo cuál ha sido mi intención. Decía el señor Mardones que los informes se entregan cuando se terminan. Es tan obvio, que no podía ser antes. También ha dicho el señor López-Amor que nunca tuvieron prisa y esto es verdad en la medida en que él no tuvo prisa. Sin embargo, como todos pertenecemos a los grupos que pertenecemos y somos corresponsables, por lo menos en la cuota parte que nos corresponde, un diputado de su grupo aquí presente —pueden leerlo en *Europa Press* de 31 de enero de 2006, hace escasos días— decía que era inaceptable el retraso en el conocimiento de las conclusiones definitivas. Por tanto, prisas y solicitudes para la rapidez hemos tenido. Señor López-Amor, en el mismo tono que S.S. lo decía, yo no le puedo decir que usted haya manifestado prisa, pero ha habido esas manifestaciones.

Respecto a los riesgos, los peligros y las amenazas, este es un asunto sobre el que pueden comprender que al ministro de Defensa le interesa mucho que quede establecida la verdad. El riesgo del día en que fui con el presidente del Gobierno desde el aeropuerto a Herat no lo podía ni adivinar ni definir. Son muchos los elementos que concurren para que los servicios de inteligencia puedan determinar qué nivel de riesgo existe. Sin embargo, quiero que SS.SS. sepan que en esta misma Comisión, el 22 de junio de 2005, tuve el honor de com-

parecer y les dije: El lugar tiene riesgos. Claro que los tiene. Existen riesgos, no puedo negarlo. Al contrario, los afirmo. Sobre este particular no solamente no hemos ocultado sibilamente que hubiera riesgos, sino que al día siguiente de mi comparecencia hubo algún medio de comunicación que destacadísimo tituló en sus primeras páginas: «Bono advierte riesgos». Ya he dicho en diversas ocasiones que nuestros militares asumen el riesgo y ahí está el mérito. Ahí está el mérito de no ir a una zona ni cómoda ni pacífica, como he dicho. No estoy en disposición de confundir un país con otro, una situación bélica con otra situación como la de Afganistán, ni tampoco estoy en disposición de decir que aquello es una zona como antes se ha dicho, y cuya palabra no quiero volver a mencionar. Efectivamente, allí existen riesgos pero, señor Mardones, no había amenaza ese día en el nivel de riesgo y en el sentido que explicaba. ¿Y por qué? Yo no soy experto. Yo soy el responsable del Ministerio de Defensa y me he limitado a leer un informe. Quizás, a veces haga de forma exagerada mención a las comillas, pero no es para salvaguardar mi propia opinión, sino para documentarla con aquellos instrumentos que, al destacarse entre comillas considero que tienen más autoridad que la que yo pueda darle. Por eso he dicho que la posibilidad de amenaza, en el caso de que se califique de moderada, que era la establecida ese día para Shindand significa: «Moderada posibilidad de ataque. No hay amenaza específica». Eso era en Shindand, donde desgraciadamente nuestros helicópteros no llegaron. A 21 kilómetros de Herat, era zona de Herat. Y en Herat la amenaza era baja: «Reducido propósito o capacidad limitada para actuar de un posible adversario». Y lo he leído antes. Por tanto, no puede decirse que había amenaza específica desde el punto de vista de quien la fija, lo cual no significa que no pudiera haberse producido un ataque hostil. Pero nos valemos de los elementos de juicio que la inteligencia nos ofrece y ese día en Herat el grado era bajo y en Shindand, donde no llegaron, era mayor pero moderado. Esas dos palabras significan lo que he leído.

Otra precisión técnica que he ido aprendiendo es lo de «aproar al cielo»; me pasa, señor Mardones, como con los zifios, yo siempre los llamé ballenas, hasta que siendo ministro de Defensa me pasé a la terminología de Coalición Canaria. Aproar al cielo es terminología que he ido aprendiendo de escuchar a los tripulantes de helicópteros, por los que me he ido informando de cómo el segundo helicóptero trata de hacer una frenada rápida y se frena rápidamente aproando al cielo. La maniobra se denomina «Flare».

No es que aproen al cielo como si de un avión de ala fija se tratara, pero esa es la maniobra que tienen en el documento de conclusiones. El aproamiento al cielo es levantar el morro hacia el cielo, porque es un modo rápido de parar en la dirección en la que se va. De modo que no he cometido un error al decir que aproó al cielo, casi lo he leído, pero por no resultar incómodo no le puse comillas.

Respecto del riesgo, ya les decía que no me he acercado con complejos a este asunto. Usted sabe, señor Mardones, que un periodista, importante y documentado, me dijo por qué no abandonaba en el mes de septiembre la hipótesis del ataque. Hoy le he respondido: Porque quería ser riguroso. La experiencia vale, como decía el señor Llamazares, para no cometer errores que se han cometido en otras ocasiones; yo tengo que aprender también de la experiencia que han tenido mis antecesores y en eso es positivo. No podía descartar ninguna hipótesis, porque la hipótesis de un ataque quien primeramente la plantea es el jefe del Estado Mayor de la Defensa. Su primera impresión, el mismo día del accidente, hablando con el jefe de operaciones, es que pudo haberse producido un ataque hostil. Y lo mantenemos hasta que ha llegado el informe final absolutamente indubitado a ese respecto. Eso sí, señor Mardones, a partir de hoy, yo ya no voy a hacer conjeturas ni voy a hacer especulaciones con que pudo haber un grupo guerrillero que derribara los helicópteros, entre otras cosas (me dirijo a S.S. porque es al que estoy contestando, aunque no es el que lo ha dicho, pero se lo digo a Pedro para que me oiga Juan), porque examinando con el detalle minucioso, señor López-Amor, como han hecho los técnicos, no encuentran evidencia de ningún tipo en orden a un ataque hostil por parte de ningún grupo guerrillero, que podría haberse producido, pero que no se ha producido.

En cuanto a la comisión, de la que se podrá juzgar que el trabajo lo ha hecho bien, o que lo ha hecho mal, o que lo ha hecho regular, lo único que quiero que sepan, señoras y señores diputados, es que está integrada mayoritariamente por personas que fueron nombradas por el Gobierno del Partido Popular; en concreto, el general Pina fue nombrado en noviembre del año 2003. Pero no lo digo en detrimento ni del Partido Popular ni del general Pina, sino para reforzar la autoridad de un informe sobre el que alguien ha afirmado que lo han hecho para no pillarse las manos. ¿Ante quién, ante el Partido Popular, ante el Partido Socialista? Nosotros no hemos nombrado al presidente de la comisión, ustedes ya no gobiernan, ¿ante quién no se querría pillar las manos una comisión integrada por diez componentes, de los que solo tres han sido nombrados con posterioridad al mes de abril del año 2004? La insistencia que hago en este punto, como pueden imaginar, no es para desmerecer a una comisión cuya consideración ya he dejado clara, sino para que no quepa duda a quien nos escuche de que se trata de militares, de los que se dice que no se quieren pillar los dedos no sé si ante quien les nombró o ante quienes han de ser los beneficiarios de su informe.

Respecto al distintivo rojo, por el que se ha interesado el señor Mardones y también el señor López-Amor, les quisiera decir simplemente que el ministro que tiene el honor de hablarles ha sabido corregir situaciones anteriores cuando se han producido asesinatos de soldados o de efectivos españoles, por ejemplo en el caso de Irak,

donde era indubitado el color rojo para su condecoración. ¿Saben por qué? Porque hay héroes en novelas, pero hay héroes en la actualidad. Y cuando un soldado o un español del CNI es atacado y ve que va a morir, porque ya ha visto morir a sus compañeros cerca, y coge el teléfono móvil y lo último que hace es llamar al Centro Nacional de Inteligencia para informar de lo que está viendo, a los efectos de la inteligencia posterior y poder beneficiar a sus compañeros, para ése que muere así, porque efectivamente así murió, desde luego es indubitada la condecoración de color rojo que no recibió y que el ministro actual le ha concedido. Creo que les va a gustar a ambos lo que les voy a decir. Cumpliremos con el Decreto 1040/2003 —insisto en la fecha, 2003—, y ya saben que quien ha de proponerlo es el jefe que dirige las operaciones, porque la apreciación de los valores en tropas desplegadas se hace por parte del jefe de operaciones o por el jefe del Estado Mayor. ¿Alguno de ustedes piensa que el ministro va a regatear el mayor reconocimiento al valor frente al enemigo, que es lo que reconoce el distintivo rojo, en personas que, como he dicho, merecen todo nuestro respeto? Yo les pido una cosa: Olvídense del asunto porque, si se cumple el trámite legal, al ministro le faltará tiempo para poner su firma en la orden de concesión, como hice con los héroes del CNI que no la habían recibido.

Señor Llamazares, yo tengo que darle las gracias porque, si usted fuera un demagogo, hoy es el único diputado de esta Cámara que, ante un hecho luctuoso y tan desgraciado como la muerte de nuestros militares, podría haber alzado su voz diciendo: Yo ya dije que no fueran; porque ha sido el único grupo parlamentario que así lo ha manifestado. Sin embargo, S.S. trae a colación la circunstancia de no haberlo votado para, a continuación, decir que acepta, por exhaustiva, por convincente, la información que les hemos dado. Me agradaría poder decirle que, sin ningún tipo de juicio previo, he de admirar su honorabilidad, y no es precisamente S.S. quien más apoya las posiciones del Ministerio de Defensa, como acredita lo que he comentado anteriormente. Ha hecho también otra reflexión sobre que mejoramos las condiciones. Respecto a los informes que se han repartido y sus anexos, que ya he dicho que están a disposición de la Mesa y de SS.SS., lo que están haciendo en el Estado Mayor de la Defensa es estudiarlos de manera minuciosa. Además, créame en otra cuestión. Pueden haberse equivocado en un punto de redacción, pero yo les aseguro que en la comisión han trabajado con una intensidad y con un acierto extraordinarios. Ha dicho el señor Cuadrado, y es verdad, que en el informe está todo, todo lo que se puede saber; no hay nada que, pudiéndose saber, no se haya investigado hasta donde las posibilidades humanas nos conducen. Y esto tenemos que reconocérselo, déjenme que haga ese reconocimiento a una comisión que no he nombrado. Han hecho bien su trabajo y en el Estado Mayor de la Defensa ya han tomado medidas, y las que han de seguir tomando,

porque es evidente que lo que hemos de aprender es que no se produzcan circunstancias como ésta.

En este punto vuelvo a hablar del honor de los pilotos. No estoy en disposición de decir que los culpables son ellos, ni siquiera de dirigir hacia ellos la más velada sospecha, por una razón, porque no se deduce del informe. Primera cuestión. Pero hay también otra que resulta muy importante. Cuando esta Comisión quiera que el ministro comparezca para examinar otros accidentes aéreos, ya verán cómo no faltaré a la verdad aun cuando respetarla me lleve a reconocer culpa en un piloto, que bien me ha de doler (probablemente, junto con la familia, al español que más le duela), pero no les voy a mentir y les daré la información puntual y exacta. Decía alguien que se puede hacer demagogia sobre los pilotos —también, señor Mardones—, pero demagogos tenemos todas las mañanas como huéspedes, y los demagogos no pueden ser el elemento que guíe la intervención del ministro de Defensa. He de ajustarme a la verdad, aun a sabiendas de que no faltarán demagogos que mañana quieran utilizar cualquier error que yo haya cometido en mi intervención o cualquier distorsión, incluso —fíjese— cualquier verdad retorcida, en la medida en que hay demagogos que tienen cátedra para poder decir lo que se les antoje.

Ahora, eso sí, la única cátedra que tiene fuerza es esta, porque es esta la que representa a la voluntad nacional y por eso les hablo con el máximo detalle posible.

Señor Txueka, le agradezco extraordinariamente también su posición de ahora y de la ocasión anterior. Alguien ha dicho en algún momento que este informe se parece al anterior —no recuerdo ahora quién lo comentaba—. Claro, ¿cómo no se va a parecer? ¿Se imaginan que este informe final no se pareciese al preliminar? Es que no ha habido dos accidentes, ha habido uno. El ministro informó el día 24 de agosto de este accidente y hoy habla del mismo accidente. Lo que sería verdaderamente dramático es que yo hubiera venido hoy y les hubiera dicho: Todo lo que dije el día 24 de agosto era un puro disparate. Pues no, porque la información que entonces les trasladé —que me la dio el Estado Mayor de la Defensa y que me la trasladaron los mismos tripulantes y los compañeros de los que habían fallecido en Herat— procuré que estuviera contrastada. De modo que no me sorprende que haya similitud entre lo que digo ahora y lo que entonces comenté.

Señor Maldonado, le agradezco sus calificativos de detallado y de minucioso y, sobre todo, el reconocimiento de que el Gobierno lo ha hecho bien, porque hay veces en las que produce recato decir que uno mismo pertenece a un Gobierno que lo ha hecho bien; pero en este caso, aunque no sea más que para que esta Comisión tribute honor a los muertos, también me agrada poder decir que lo hemos hecho bien, y que lo hemos hecho bien prácticamente todos. Tacto en el trato a las familias. No se pueden imaginar el tiempo que hemos dedicado; pero les voy a decir más: es un tiempo que se me antoja pequeño para lo que sus hijos, sus esposos, sus padres

han dado a las Fuerzas Armadas y a España. Por eso he dicho, y reitero, algo que probablemente alguien pueda interpretar mal: cuando se les da el pésame y se les dice: quedo a tu disposición, en el Ministerio estamos a su disposición. Problemas de ámbito familiar, problemas de carácter personal que puedan tener, al menos mientras yo ocupe esta responsabilidad —claro, cumpliendo con la ley— vamos a procurar ayudarles porque me parece que es de justicia.

Hablaba S.S. del perfil del vuelo, y ha entrado en consideraciones que son muy dignas de ser atendidas. El Jemad le puedo asegurar que trabaja para que los perfiles de nuestras actuaciones en el exterior se hagan de tal manera que el riesgo quede reducido al máximo posible. Alguna de SS.SS. también habló de cómo era el vuelo y en qué circunstancias había de moverse. Ya les he hablado con anterioridad del *briefing* que había dado el propio capitán Guitard; les dijo, básicamente, que volarían entre 50 y 60 pies sobre el terreno, a 230 kilómetros por hora de velocidad máxima y que mantendrían el contacto visual. Ese *briefing* tiene su importancia y el Jemad ha metabolizado de una manera extraordinaria las palabras del capitán Guitard, que las tenemos gracias al testimonio que el propio Jemad recibe de otro de los tripulantes vivos.

Señor López-Amor, le agradezco el reconocimiento que hacía en el inicio de su intervención. Cuando S.S. me ha dicho que no iba a hablar ni con odio ni con revanchismo, se lo agradezco más; es más, yo le hago otro reconocimiento, con independencia de que no coincidamos en tantos otros asuntos: en la experiencia que yo tengo como miembro del Gobierno, nunca recuerdo que S.S. me haya faltado al respeto, y se lo tengo que agradecer, porque no siempre es común ni moneda corriente en estos lares. Pero fíjese, señor López-Amor, lo que ha tenido que escuchar el ministro de ámbitos, que no siempre residencio en su grupo, digamos, extremistas. Es duro en nuestro país tener que escuchar, por ejemplo, que es teatral venir en el Hércules con los féretros de los muertos, pero también es muy duro tener que escuchar que el ministro tiene «instinto político asesino» y que, por ejemplo, en este caso el ministro tiene que responder de lo que iba en los ataúdes. No sigo... Simplemente les diría que les agradezco, y singularmente a usted, señor López-Amor, el modo como ha hecho su intervención y yo le quiero responder del mismo modo. Además, creo que es lo adecuado, porque ni los familiares ni el resto de los españoles entenderían que porque nosotros gobernemos y ustedes quieran gobernar este sea un asunto que convirtamos en moneda electoral, no política —que tampoco sería muy acertado—, repito, en moneda electoral. En ese sentido, quisiera decirle que el informe no es liviano; a mí me parece que es un informe grave, es un informe que tiene peso específico y que los jefes, los oficiales, los generales que integran la comisión no han hecho un informe para no pillarse las manos. Han hecho un informe, en primer lugar, para satisfacer la verdad y, en segundo lugar, para que no paguen los que

no tienen que pagar, porque no son responsables. Desde el punto de vista del Ministerio de Defensa, lo han hecho con una tremenda honorabilidad profesional.

Me ha preguntado también S.S. si conocíamos el perfil. Gracias a Dios y gracias a que el capitán Guitard lo hizo como tenía que hacerlo —ya he dicho que dio un *briefing* previo y lo explicó a los componentes y tripulantes de los dos helicópteros— tenemos la información. Sí, sabemos cómo era el vuelo y sabemos que tenía más riesgos que otro. Probablemente no más riesgo, señor Maldonado, que aquel que asumimos cuando subimos en los mismos helicópteros para hacer un vuelo que ordené que fuese de carácter táctico para que SS.SS. pudieran observarlo; volamos, como vieron, muy cerca del suelo, en algunos casos alguien lo calificó de temerariamente cerca, pero íbamos nosotros. Por eso, cuando alguien ha mencionado si yo subiría a mi hijo, le tengo que decir que subí yo y además en varias ocasiones. Creo sinceramente que no cabe tener dudas sobre este particular, porque el *briefing* del vuelo —repito, gracias a Dios— se sabía.

Respecto al conjunto de las explicaciones, yo le diría, señor López-Amor —pero no en el ámbito parlamentario para provocar un debate—, que algo debemos haber hecho bien. No puede ser todo tan leve, estar tan mal hecho y ser tan inconsistente, cuando todos los grupos parlamentarios, menos el suyo, se muestran satisfechos, aprueban y dicen que la información ha sido minuciosa, que ha sido detallada; algo hemos debido hacer bien —y fíjese en que no digo que todo lo hemos hecho bien—, cuando todos los grupos parlamentarios, menos ustedes, nos dicen que hemos hecho bien el trabajo.

Lo de la mentira piadosa, me lleva a pensar, si la mentira es piadosa, ¿con quién hay que ser piadoso? ¿Con quién quiere ser piadoso el informe de la comisión? ¿Con el ministro que no les nombró? ¿Con el que les nombró? ¿Con los pilotos? ¿Con la casa fabricante del avión? ¿Con quién quiere ser piadoso?

Creo que lo de piadoso es una palabra que se escapa cuando se habla de mentira a la que se quiere dulcificar llamándola piadosa, pero es todavía peor en este caso que la mentira sea piadosa, porque la pregunta es: ¿y con quién querrán ser piadosos? ¿Esperan recompensa de tal piedad? Yo les digo que no.

En cuanto a la mención que hacía S.S. a un grupo guerrillero yo le diría que luego, si le parece bien, lo hablamos más detalladamente. Ya saben las veces que he dicho aquí que Afganistán ha sido guarida de terroristas, talibanes, fanáticos y narcotraficantes, ahora bien, ese día no hubo un impacto contra el helicóptero que fue totalmente siniestrado. Lo creo así porque lo ha dicho la comisión, y tengo la obligación de decir que es una mala persona, desde mi punto de vista, quien siga manteniendo que el helicóptero explotó y que se oyeron disparos, tratando de unir el sonido disparos con el accidente, después de escuchar que los proyectiles explosionaron como consecuencia del calor, pero que fueron examinados todos los que se encontraron en el

terreno y ninguno estaba percutido, aunque había centenares. Es lógico que en el segundo helicóptero oyeran explosiones, impactos o disparos, pero era la munición que explotaba. Hemos tardado mucho en decirlo en sede parlamentaria porque es que algunos, y no me refiero en este caso ni a S.S., ni a su grupo, les faltó tiempo para ir a contar esta mentira, incluso amparándose algunos en asociaciones que deberían prestigiarse por decir la verdad antes que por ir lanzando acusaciones sin ningún fuste. Y ya digo que no me refiero al Partido Popular. Por eso lo hago con más incidencia, porque quiero estar a la altura también del tono de su intervención.

Señoras y señores diputados, el ministro no se puede inventar un fallo en el motor para dar gusto a los que les gustaría que hubiese habido un fallo en el motor. El ministro no puede inventarse que ha sido derribado el helicóptero por un lanzagranadas para dar gusto a quien ha dicho que fue un lanzagranadas, porque no ha faltado un botarate que ha dicho que el helicóptero cayó fruto del lanzamiento de un lanzagranadas. No me lo puedo inventar porque, además, les digo, que se han examinado los restos minuciosamente y no hay rastro de ningún ataque exterior. Yo no me puedo inventar que el piloto se equivocó o que en el último momento le entró un insecto en un ojo o que tuvo una distracción. No me lo puedo inventar sencillamente porque sería ofensivo a su memoria y a sus familias. De modo que no puedo dar gusto a los que quisieran decir: Bono culpa a los pilotos. No les puedo dar gusto porque no me lo puedo consentir, porque no me consiento mentir. Ni puedo inventarme que el helicóptero tenía fallos de material, o que tenía problemas en el funcionamiento, o que un motor no funcionaba. Fíjense, lamentablemente, el que tuvo el siniestro más grave fue, de todos los helicópteros que teníamos, el que más potencia desarrollaba, aun de la misma clase y el mismo modelo, pero era el que más potencia desarrollaba. No se ha encontrado el más mínimo indicio. Yo sé que para muchos ciudadanos —para muchos no, me corrijo— para muy pocos, aunque tengan alguna potencia de voz, si yo dijera que la culpa era del helicóptero ya estarían tranquilos, porque no buscan la verdad. Y ahora no me refiero a los señores diputados ni a los grupos políticos. Pero es que hay gente que gana dinero profesionalmente inventando mentiras, y no estoy en disposición de favorecer el dinero que ganan los que inventan mentiras. Removieron a los muertos cuando tenían la creencia de que removerlos les podría dar algún provecho, y ahora remueven a los vivos y a los muertos en este accidente. El trabajo que ha hecho la comisión, —aunque pudiera haber sido mejor porque toda obra humana es perfectible—, es un buen informe. No se ha querido dejar nada sin estudiar en profundidad y todo lo que se puede saber es lo que se sabe, y todo lo que se podía investigar se ha investigado. No tengo ningún deseo ni en cerrar el libro, ni en pasar la página.

Quedo a disposición de SS.SS. para informar de todo cuanto deseen, aun cuando en esta ocasión, por voluntad

que me he impuesto, me he retraído de contestar, no a lo que el señor López-Amor ha dicho hoy aquí, sino a lo que durante este tiempo, desde el accidente hasta aquí, he tenido que escuchar como hasta lo del instinto político asesino, que tiene guasa el asunto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bono.

Señor Mardones y señor López-Amor, les voy a dar la palabra, pero les ruego que sean breves, porque ustedes saben como yo que esta tarde se instala el potro otra vez aquí a las cuatro.

Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad. Está visto que el señor Bono tiene una raíz muy honrosa de parlamentario y de hombre preparado para el debate, y esto creo que a los diputados que intervinimos en estas condiciones nos satisface y nos honra porque da vibración a un debate parlamentario en el contraste de pareceres o de ideas que se tengan.

En primer lugar, señor ministro, quiero hacer una aclaración. No es Coalición Canaria quien le ha puesto el nombre de zifios a esos cetáceos que están en la zona de maniobra OTAN y en el archipiélago canario, sino que se lo han puesto los biólogos y los especialistas en cetáceos que distinguen lo que es una ballena de un delfín, entre medias están los zifios, pero no le hemos puesto nosotros el nombre.

Señor ministro, me ha dado la sensación de que usted ha rebatido ideas de otros utilizándome a mí como una especie de muñeco vudú; me clava a mí las agujas para que repercutan en otro señor que no sé a qué distancia puede estar. Como argumento dialéctico vale, siempre que se exprese con claridad y se insinúe que hay un destinatario del dardo correspondiente.

Dice el señor ministro que el informe que nos ha traído es completo. Yo he estado repasando el mismo rápidamente y veo que en lo que se nos ha entregado se citan nueve anexos que no aparecen. Supongo que el señor ministro nos los podrá hacer llegar en su momento, si se piden a través del presidente, dado que los mismos contemplan una serie de garantías para dar credibilidad a lo que ha dicho el señor ministro. Yo no he pretendido poner en tela de juicio lo que dice el señor ministro, sino que he ido a exigir una clarificación de datos objetivos de análisis en la comisión técnica correspondiente, porque hay anexos muy importantes, como los que traen croquis, los que traen fotos, los que traen, en el anexo K, la influencia del factor humano. Señor ministro, es el propio dictamen el que en relación con el factor humano habla de posibles causas de estrés en los pilotos, desatención por un factor externo, una distracción, una especie de exceso de confianza porque llevaban volando por la zona con un perfil de riesgo de vuelo determinado, incluso se habla aquí de pájaros. Lo que yo estaba man-

teniendo es que esto no pudiera ser imputado directamente a la profesionalidad de los pilotos, porque estaríamos en una tremenda contradicción al respecto, y lo cuestionaba como una información técnica, pero no por hacer demagogia, la demagogia la habrán hecho otros, además ni este diputado ni mi grupo han entrado en la instrumentalización de la demagogia como arma de combate dialéctico en estos aspectos. Era fundamentalmente comprensible, a mi juicio, que había una serie de contradicciones entre lo que dice el informe técnico de lo que está diciendo el señor ministro —a lo que yo quiero dar credibilidad—, porque si en el plan de vuelo la altura era 16 a 20 metros no se explica cómo entra con cola en donde está la zona del impacto. Convendría despejar totalmente esta clase de cuestiones para que en el futuro no se viera así.

Para finalizar, señor ministro, a lo que vuelvo es a que sigan ustedes con las investigaciones pertinentes, porque estamos debatiendo aquí un informe que no trae conclusiones, dice lo que no pudo ser, pero no dice lo que fue. Le animo a seguir con la investigación a través de los distintos instrumentos de información, desde recoger información a través de los servicios de inteligencia a ahondar en las cuestiones puramente técnicas que se puedan derivar, porque esto le cierra a usted un capítulo que todos hemos apoyado, que es la condolencia con las víctimas, la atención que ha prestado usted como ministro y el ministerio a las víctimas desde el primer momento. Por supuesto que nos adherimos a las manifestaciones que se han hecho al respecto. Pues bien, sumados todos esos cúmulos, y termino, señor presidente, es por lo que con el decreto que usted ha citado o sin decreto, estos militares tienen derecho al beneficio de la duda. Han muerto en combate, con uniforme, con armamento. No discutamos ahora el grado de amenaza. Las amenazas existen porque se está en un territorio hostil, no se está desfilando por la Castellana en el día de las Fuerzas Armadas. Se está en un territorio hostil donde se va con armamento de fuego para repeler posibles agresiones. Cuando se trata de un elemento hostil que estructura su combate en la forma de la guerrilla, cualquier distinguido militar profesional sabe que el grado de amenaza es aleatorio. De ahí el impacto que consiguen los ataques guerrilleros frente a ejércitos regulares. Y por el beneficio de la duda, me ratifico señor ministro, en que no vayamos a decretos raros. Concédaseles el distintivo militar rojo al que han sido merecedores por perder su vida en una operación de riesgo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, ha sido algo más que una intervención puntual. Señor Maldonado, tiene la palabra, pero, por favor, con brevedad.

El señor **MALDONADO I GILI**: Muy puntual. Quiero agradecer que el señor ministro haya dicho que se recogerá la petición de mi grupo de que se estudien los perfiles de los vuelos, y que se haya conseguido de

este luctuoso accidente un aspecto positivo: evitar otros posteriores. También quiero aplaudir el hecho de que, según parece, el Jemad ya está en ello.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor, tiene la palabra en las mismas condiciones.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente, para decirle al señor ministro que no se ha intentado quitar valor al informe. Nadie duda de la profesionalidad de los militares que lo han hecho. Cita usted como argumento de autoridad que hayan sido nombrados por otro gobierno, si usted lo estima así, a mí no me hacía falta. No dudo de su profesionalidad y de su honorabilidad. Lo cual no quiere decir que el informe sea lo que es, es decir, ni evidencia una cosa ni la contraria. Por lo tanto, queda todo abierto. En este sentido, sí le pido que sigan investigando hasta llegar a las conclusiones definitivas. Hoy salimos de aquí con cierta satisfacción en el sentido de que no se duda de la profesionalidad de los pilotos y que se han desmentido de forma tajante y rotunda noticias aparecidas en algún medio de prensa de que había existido un fallo humano. Nos alegramos de esa noticia, pero en el informe queda todo abierto porque no se dice ni una cosa ni la contraria. Cuando decía que había similitud entre los informes, es evidente que la tiene que haber pero es que hay transcripciones literales de párrafos enteros, por ejemplo una del 19 de septiembre de 2005 y otra de su rueda de prensa. En la del 19 de septiembre se dice: Prácticamente se descarta la hipótesis del posible derribo por ataque externo. Y en la transcripción literal de su rueda de prensa se dice: Se descarta... Se quita el «prácticamente». Por lo tanto, si desde el 19 de septiembre hasta el 27 de enero se sigue investigando, será por algo. Los anexos los íbamos a solicitar. Como nos los va a facilitar se lo agradecemos. En cuanto al distintivo rojo, por lo que ha dicho sé que se les va a conceder a los militares, porque seguramente usted va a instar al jefe del Estado Mayor, que es el que tiene la competencia, aparte del jefe de la misión. Estoy seguro de ello y se lo agradezco.

El señor **PRESIDENTE**: Sobre los anexos, no voy a dar la orden de que se reproduzcan porque saldrán fatal en las reproducciones tal como he visto las fotos en color. Están a su disposición y si quieren una reproducción adecuada, que no es la normal que se hace en esta casa, la haremos.

Tiene la palabra el señor Cuadrado, por favor, con brevedad.

El señor **CUADRADO BAUSELA**: Muy brevemente. El señor ministro ha presentado un informe que recoge todos los documentos que se depositan en la comisión y que avalan la información que ha expuesto el señor ministro. Es una obviedad, pero lo señalo porque se ha hecho alguna afirmación que pudiera poner en cuestión algo tan obvio como esto, por eso, señor presidente.

Hoy se han presentado, y por tanto, las tenemos a nuestra disposición, conclusiones definitivas. Alguien podría hacer las preguntas: ¿Son definitivas estas conclusiones? ¿Todo queda abierto porque no sabemos ni vamos a saber nunca qué ocurrió en aquel segundo? ¿Cabría sacar una conclusión de esa naturaleza? Me parecería hacerle un flaco favor a un trabajo muy bien hecho, señor ministro. Se ha hecho un excelente trabajo, aunque no se consiga terminar con la especulación sobre el ataque ni sobre una explosión interna ni sobre pruebas de cargas, etcétera. Por lo tanto, el terreno de la especulación en unas conclusiones que son definitivas como estas es, por supuesto, legítimo, se puede hacer, pero me parece no solo gratuito, sino poco responsable. Nunca vamos a saber qué ocurrió en aquel segundo en aquella cabina. Podremos especular y mucho, pero no sería, repito, hacerle ningún favor al trabajo de la verdad que, en definitiva, es lo que ha hecho esta comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir esta comparecencia tiene la palabra el señor ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Bono Martínez): Señor presidente, señorías, en relación con la documentación, acabo de dar a la Presidencia los anexos y me gustaría contar con su complicidad personal para no tener que entregar el anexo fotográfico de los hechos referidos a los fallecidos. Si alguna de SS.SS. quiere verlos, autorizaré al Estado Mayor para que se los enseñe, pero, por respeto a los muertos, ese anexo me lo pienso reservar y, de hecho, ha sido excluido. Se trata de fotografías que solamente pueden interesar a personas que tengan un interés que quizá no sea legítimo, pero a cualquier diputado o diputada, senador o senadora que desee verlas, en el Estado Mayor de la Defensa se las mostrarán en el soporte que deseen, y espero que me lo acepten por razones que tienen que ver con el decoro y el respeto a los muertos.

En segundo lugar, quisiera decirle, señor Mardones, que no es que haya insinuado, la insinuación es otra cosa, yo se lo he dicho con una claridad meridiana para que lo oigan otros, porque también es un modo de dulcificar el debate.

Respecto de las conjeturas o de los factores contribuyentes, es verdad que el informe dice lo que SS.SS. han leído, pero es que no puede decir otra cosa distinta. Va excluyendo aquellas hipótesis que se han dado como ciertas. No se puede decir que no sea importante excluir lo que se ha dado como cierto. Ha salido un familiar en primer grado de uno de los tripulantes diciendo que habían sido atacados y que se lo había dicho su hijo, y ha sido el Estado Mayor el que ha tenido que averiguar que el padre y el hijo tienen una relación bastante más escasa que la que tengo yo con su señoría. Con esto queda el asunto suficientemente claro y espero que valore también mi compromiso con el tono bajo del debate, porque ni

digo quién urde la mentira —que no está aquí— ni tampoco los nombres de los que se han atribuido semejante falsedad. Es verdad que el informe tiene el valor de que descarta las hipótesis que se han asegurado con mayor contundencia, y cuando habla de aspectos que no puede demostrar hace una exhaustiva pero enunciativa, no totalmente completa, relación de aspectos que pudieron concurrir o no, señor Mardones. Por esa razón, mi última palabra en su contestación es coincidente con la de todos aquellos que no quieren culpar a los muertos; el ministro de Defensa no se lo consentiría en ningún caso y no me lo consiento.

Al señor Maldonado le quiero dar las gracias. Estas son las conclusiones definitivas. La comisión de investigación ha terminado su trabajo en este caso, aunque tiene otros. No voy a ordenar que prosigan las investigaciones, aunque sí que prosigan los estudios para reducir los niveles de riesgo que puedan ser concurrentes en el futuro en otro tipo de accidentes.

Señor López-Amor, me agrada mucho escucharle que no duda de la comisión. Encantado. Pero eso se compadece poco con lo de mentira piadosa y no pillarse las manos. Pelillos a la mar porque como no duda de la comisión, yo encantado. Y no es que conceda yo autoridad a la comisión porque la nombró el anterior Gobierno, lo que digo es que como no la ha nombrado el actual nadie con mala intención puede pensar que ha hecho un informe ad hoc siguiendo el criterio inducido de aquel que les ha nombrado. Respecto del distintivo rojo, señor López-Amor, no se lo voy a decir yo al Jemad. El Jemad tiene suficiente criterio como para hacerme o no hacerme la propuesta, porque la apreciación de las circunstancias que el decreto establece le corresponde hacerla a él. Sobre este asunto no creo que haya nadie que supere al ministro en el deseo de reconocer al máximo el mérito, el trabajo y el sacrificio, unos valores por los que han dado su vida, pero déjenos que en este asunto actuemos y actúen los ejércitos con el sosiego y la tranquilidad de saber que el distintivo rojo o cualquier otra condecoración que plantee el Jemad será en honor a los muertos, no para que hagamos ningún tipo de discusión o de trasiego de quiénes están a favor o quiénes están en contra. No creo que nadie supere al Jemad en deseo de reconocer el honor de los muertos y el valor que ellos tuvieron y acreditaron en sus misiones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Señoras y señores diputados, se levanta la sesión, no sin antes aclarar, para que conste en acta, que el término zifio no lo ha inventado el señor Mardones, pero lo podía haber inventado. **(El señor Mardones Sevilla: ¡No llega a tanto mi osadía!)**

Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**