

## **Trillo culpa del Yak-42 a la cúpula militar**

El ex ministro de Defensa del PP alega que no tenía competencia sobre los vuelos

MIGUEL GONZÁLEZ

"No era cuestión de mi competencia" y "no tuve conocimiento". Ésas son las frases que más se repiten en los 33 folios que el ex ministro de Defensa

Federico Trillo-Figueroa, del PP, ha remitido al juez de la Audiencia Nacional Fernando Grande-Marlaska, en respuesta a las más de cien preguntas que le formularon los familiares de los 62 militares muertos en el accidente del Yak-42, en mayo de 2003.

En su primera declaración judicial sobre este siniestro, en la que se acogió al privilegio de testificar por escrito, Trillo se ha permitido incluso una humorada: reproducir párrafos completos de su libro de memorias, publicado hace ya tres años.

En realidad, todas sus respuestas se resumen en una: la competencia de los responsables políticos sobre las misiones de las Fuerzas Armadas en el exterior se limita a decidir el envío de las tropas, el número de efectivos, la duración de la misión y su forma de financiación. A partir de ahí, son "los órganos técnico-militares quienes asumen las competencias operativas y logísticas de la misión, que incluye los medios de transporte". Es decir, la decisión de contratar el Yak-42 para transportar a las tropas de Afganistán.

Trillo recurre a su acervo jurídico-administrativo para dejar claro que se trata de una "desconcentración" de funciones y no "una mera delegación". Lo que significa que "el jefe del Departamento [es decir, él mismo] se desprende definitivamente de sus competencias".

A partir de ahí, queda libre de polvo y paja. Ni conocía ni tenía por qué conocer las sucesivas subcontrataciones (que llevaron a que la mayor parte del dinero pagado por el Yak-42 se lo llevaran los intermediarios) ni tampoco las quejas elevadas por los militares que utilizaron este tipo de aviones. Las contradicciones en que incurrió en sus comparecencias en el Congreso las justifica alegando que ofreció la información que le suministraron sus colaboradores.

Ante la afirmación del entonces jefe de operaciones, el vicealmirante José Antonio Sáinz-Rozas, en una carta divulgada por EL PAÍS el pasado 13 de febrero, en la que aseguraba que las limitaciones impuestas por la participación en el conflicto de Irak influyeron en la contratación de estos vuelos y que algunos debían ser autorizados por el ministro, asegura tajante que "no, es cierto". "Me causa gran extrañeza por cuanto, como parece olvidar el Sr. Sainz-Rozas, la fecha del accidente es el 26 de mayo de 2003 y el despliegue aéreo transportado en Irak no comienza hasta finales de agosto", agrega Trillo en su réplica. Parece olvidar, sin embargo, que el buque Galicia llegó en abril al puerto de Um Qasar y ya entonces empezaron los vuelos a Irak.

El ex ministro, que ha tenido varias semanas para preparar sus respuestas, pues el juez no le dio plazo para contestar, hace gala de la máxima precisión en algunos casos, mientras que recurre cuando le interesa a la fórmula menos comprometida del "según recuerdo". Por ejemplo, recuerda que, según el contrato, la agencia NAMSA de la OTAN podía inspeccionar los aviones, pero no que podía hacerlo también el Ejército del Aire.

Aunque demuestra tener en su poder *el informe Fortún*, del que cita números concretos de folios, insiste en que no hubo denuncias sobre la seguridad de los vuelos, en contra de lo que reconoce esa investigación interna que él mismo encargó.

¿Quiénes eran los órganos técnico-militares que, según Trillo, tenían la competencia exclusiva sobre el Yak-42? Lo dice al principio de sus respuestas: el entonces Jemad [Jefe del Estado Mayor de la Defensa], el almirante Antonio Moreno Barberá, y el Jemacon [Jefe del Estado Mayor Conjunto], el teniente general Juan Luis Ibarreta.

En realidad, las respuestas de Trillo ya se anticiparon de modo subrepticio en el ejemplar que la Revista Española de Defensa, órgano oficial de su departamento, publicó en el número de julio-agosto de 2003, sólo dos meses después del siniestro. Si se unía la primera palabra de cada párrafo del editorial sobre el accidente del Yak-42 podía leerse la siguiente frase: "El responsable definitivo es el EMAD [Estado Mayor de la Defensa]".

### **Lo que Federico Trillo dice que ignoraba**

**> 10. ¿Tuvo conocimiento de las condiciones del contrato con NAMSA?** Antes del accidente, evidentemente, no, por no ser de mi competencia.

**> 11. ¿Dio alguna orden o instrucción al respecto antes de su firma?** Ninguna, por no ser de mi competencia.

**> 14. ¿Formuló alguna objeción o reserva a las subcontratas?** Ni las conocía ni eran de mi competencia.

**> 27. En la Comisión de Defensa del Congreso dijo: "Hasta el momento del accidente, no se había recibido ningún informe en contra de estos vuelos". ¿Se refería a informes recibidos por usted personalmente o, en general, a las demás autoridades militares?** Hasta, el momento de la producción del accidente, yo no tuve conocimiento de ninguna queja.

**>31. El teniente coronel del Ciset [servicio de inteligencia del Ejército] realizó un informe que decía: "Se están corriendo altos riesgos al transportar personal en aviones de carga de la antigua URSS".**

Personalmente, no tuve conocimiento de ese documento.



Trillo observa los restos del Yak al día siguiente del accidente, 27/05/2003

## **Bono declarará ante el juez como testigo el 3 de abril**

M. G

El juez de la Audiencia Nacional Fernando Grande-Marlaska ha citado al ex ministro de Defensa José Bono el próximo 3 de abril, a las diez de la mañana, para que preste declaración como testigo en la causa sobre la contratación del Yak-42. Inicialmente estaba previsto que Bono testificase en febrero pasado, pero el fiscal pidió que se aplazara hasta que llegase el escrito con las respuestas de su antecesor en el cargo, Federico Trillo-Figueroa. Al contrario que Trillo, Bono no se ha acogido al privilegio de declarar por escrito.

La comparecencia de Bono en el juzgado se producirá dos días después de la sesión constitutiva de las nuevas Cortes, en las que el ex ministro de Defensa es candidato del PSOE a la Presidencia del Congreso.

Antes, el 31 de marzo, han sido citados a declarar como testigos cinco directivos en España del broker Chapman Freeborn, que contrató con la agencia NAMSA de la OTAN los vuelos de transporte de tropas.

Carol Norma, representante legal de esta multinacional, con sede en Londres, cuya declaración ya fue aplazada, ha remitido un fax al juzgado en el que solicita testificar a través de una comisión rogatoria, lo que supondría una nueva demora según las acusaciones, que no descartan la posibilidad de que declare por videoconferencia.

Este sumario, en el que se investigan las irregularidades que rodearon la contratación del avión ucranio, es uno de los dos en que se desglosó el caso Yak-42. El segundo procedimiento se refiere a la falsedad cometida en la identificación de 30 de los 62 cadáveres de los militares muertos en el siniestro.

Ambas investigaciones fueron archivadas el año pasado por el juez Grande-Marlaska, pero la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional ordenó que se reabriera la relativa a la contratación y está pendiente de pronunciarse sobre el archivo de la que afecta a los cadáveres.

**El País, 20 de marzo de 2008**