



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 74

Pág. 1

**RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022
DE SPANAIR**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TOMÁS JAVIER FOLE DÍAZ
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 7 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 18 de julio de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair:

- De la señora ministra de Fomento 2004-2008 (Álvarez Arza), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001310) 2
- Del señor Vidal Rodríguez (ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001311) 35

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las ocho y cincuenta y cinco minutos de la mañana.

COMPARENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022 DE SPANAIR:

— DE LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008 (ÁLVAREZ ARZA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001310).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión.

Damos la bienvenida a la señora Álvarez a esta que es su casa para sustanciar la comparencia en la Comisión de Investigación relación al Accidente del Vuelo JK 5022 de Spanair. Tal como se acordó por la Comisión, en su sesión del pasado 11 de junio, intervendrá, en primer lugar, la compareciente, haciendo una breve exposición previa de un máximo de diez minutos, y luego intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, por un máximo de diez minutos cada uno de ellos.

Comienza la comparencia de la señora Álvarez Arza, a quien agradezco su disponibilidad. Al tratarse de una comparencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, se ha trasladado a la compareciente la posibilidad de poder comparecer acompañada de la persona que designe para asistir. Asimismo, esta Presidencia manifiesta expresamente su voluntad de salvaguardar los derechos de la compareciente reconocidos en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica, a saber: el respeto a la intimidad y al honor, el secreto profesional, la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales. Recuerdo igualmente a la compareciente su obligación, contenida en el artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio, de lo cual estamos seguros.

Tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Voy a empezar mi primera intervención como inicié mi comparencia, a petición propia, el 29 de agosto de 2008, solicitada para informar del accidente del avión de Spanair, del vuelo JK 5022, el 20 de agosto de 2008, reiterando con la mayor firmeza mi solidaridad y mi apoyo a los familiares, a los amigos, a todas las víctimas del accidente y a todas las personas vinculadas a ellas de una manera u otra. Nadie ni nada puede reparar la pérdida, las secuelas, el dolor. Como dije entonces, no se pueden olvidar las caras de desolación y sufrimiento de los familiares de los fallecidos y heridos y la impotencia de poderles ofrecer solo nuestra comprensión y apoyo. Les aseguro que casi diez años después del accidente ese recuerdo permanece imborrable en mi memoria como la experiencia más trágica que me ha tocado vivir en mi vida profesional. También quiero reconocer públicamente, una vez más, aquí en el Congreso, el trabajo realizado por la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 y por su presidenta, Pilar Vera, que han contribuido todos estos años a guardar la memoria y el recuerdo de todos los afectados.

Desde entonces, muchas cosas han sucedido, y sin embargo otras han permanecido inalteradas: el dolor de las familias de los fallecidos y de los que resultaron heridos con secuelas, tanto físicas como psicológicas. Tal como esto permanece inalterado en la memoria de todos los que vivimos en primera línea el accidente, sucede lo mismo con los hechos que entonces acontecieron, pero no así el conocimiento que hemos tenido de ellos ni las consecuencias que se han podido extraer. Los hechos están recogidos en una amplia documentación que, como todos ustedes saben, y bajo la responsabilidad de aquellos entre cuyas funciones estaba garantizar la protección de la información, se remitió a las autoridades responsables de la investigación; documentación que, tras ser analizada, ha sido hecha pública junto con sus conclusiones y sus recomendaciones, tanto de la Ciaiac como de los tribunales de justicia nacionales y europeos.

En relación con los hechos, poco más puedo aportar a lo incluido en mi comparencia de 29 de agosto de 2008, así como en las sucesivas preguntas parlamentarias que sus señorías me formularon desde la fecha del accidente hasta el 6 de abril de 2009, día en el que cesé como ministra de Fomento. Sin embargo, permítanme insistir en un punto esencial. Mejorar la seguridad de nuestro sistema de transportes fue mi objetivo prioritario como ministra de Fomento. A ese objetivo, concretamente a la seguridad del transporte aéreo, estaban dirigidos los casi 7500 millones de euros de inversión de AENA entre 2004 y agosto de 2008. La seguridad ha sido un objetivo transversal que ha incidido en todas y cada una de las inversiones que hemos llevado a cabo. Posteriormente al accidente seguimos intensificando esta prioridad. En este sentido, me gustaría recordarles la puesta en marcha de la Agencia Estatal de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 3

Seguridad Aérea, AESA, que supuso un hito importante en nuestro sistema de seguridad aérea y que supuso un nuevo modelo en esta materia. AESA se creó por Real Decreto del Consejo de Ministros de 8 de febrero de 2008, aunque desde el inicio de la legislatura de 2004 se empezó a trabajar en este cambio de modelo regulador aeronáutico. Así puede comprobarse en mi primera intervención ante la Comisión de Fomento y Vivienda de este Congreso el 1 de junio de 2004, en la que avisé de que esa iba a ser una prioridad durante esta legislatura. En mi intervención del 10 de agosto de 2006, también insistí en esta idea, así como en mi comparecencia ante el Pleno del Senado, el 13 de septiembre de 2006. Fruto de todo ello fue la Ley 28/2006, de agencias estatales —hoy precisamente hace doce años—, que autorizó en su disposición adicional tercera la creación de AESA. Por otra parte, tratamos de mejorar todas aquellas cuestiones que se pusieron de manifiesto como consecuencia del trágico suceso, y estuvimos a la espera de las conclusiones y recomendaciones de la Ciaiac para seguir avanzando.

He tenido ocasión de oír las comparecencias de casi todos los que me han precedido en esta Comisión, y he podido observar en todas que este suceso ha dejado una huella profunda. Ya lo he dicho y lo repito: fue lo más duro que me ha tocado vivir en mi vida profesional. Nunca olvidaré la cara ni las expresiones de los familiares esperando noticias, ni la desesperación de muchos cuando las recibieron.

La lista de pasajeros fue un asunto de gran preocupación en los momentos de espera, y créanme que para mí era dramático decir a los familiares que no podíamos comunicar ni confirmar quiénes iban en el avión siniestrado. Sé que dirán que no es una excusa que la normativa de entonces decidiera quién tenía la lista de pasajeros y quién, por tanto, podía dar esa información. La tenía Spanair, y por los motivos que solo ellos podrían decir, tardaron en entregarla. Les aseguro que aunque tratamos de conseguirla por todos los medios dependíamos totalmente de la compañía para cerrar ese dolor adicional de los familiares.

Me comprometí como ministra a tratar de buscar una solución para futuros casos, por lo que llevé al Consejo de Ministros de la Unión Europea una propuesta para que las autoridades aeronáuticas pudieran disponer de las listas de pasajeros en caso de accidente, y el destino me dio la gran oportunidad, como eurodiputada, de proponerla y defenderla como ponente en el Parlamento Europeo y votarla, con su consiguiente aprobación. Fue un tema difícil, pues contaba con la oposición de las compañías aéreas, pero si bien no se sacó en los términos en los que se propuso, se consiguió.

Adicionalmente, durante el tiempo que estuve como ministra de Fomento, después del accidente del avión de Spanair, se tramitaron dos importantes medidas para la seguridad aérea: en febrero de 2009 se aprobó el reglamento de inspección aeronáutica; y en mayo de 2009 el reglamento de certificación de los aeropuertos españoles. Esto fue cinco años antes de que lo hicieran en la Unión Europea.

Señor presidente, señorías, quiero cerrar esta intervención inicial tal y como la comencé, con un recuerdo emocionado a las víctimas, a los heridos, a sus familiares y amigos. Jamás podremos darles todo el consuelo y el cobijo que se merecen.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias por su intervención, señora Álvarez.

Pasamos al turno de los grupos parlamentarios. En ausencia de los Grupos Mixto y PNV, tiene la palabra el señor Oloriz.

El señor **OLORIZ SERRA**: Gracias, señor presidente.

Señora Álvarez, bienvenida a esta Comisión. De hecho, esta Comisión existe por la profunda insatisfacción de los familiares de las víctimas, que han considerado de forma reiterada que se cerró mal la investigación y han quedado demasiados cabos sueltos como para que se pueda dejar pasar más tiempo. Esto llevó a que el Pleno del Congreso, con una amplísima mayoría, decidiera que esta Comisión se tenía que hacer. Llevamos ya unas cuantas comparecencias y la verdad es que ahora la insatisfacción de las víctimas es compartida por la mayoría de nosotros, porque nos cuesta muchísimo que fluya la información de manera clara y, en general, nos encontramos con poca memoria, con muy poca memoria sobre aquellos hechos y con enormes dificultades para tener, repito, información clara y de calidad.

Es cierto que todos los comparecientes tienen la obligación legal de no mentir, pero también hay que decir que esta Comisión no tiene en su mano instrumentos para controlar a esas personas sobre las que tenemos la percepción, la sospecha razonable de que no dicen toda la verdad. Pero es así, este es el sistema e intentamos hacerlo lo mejor posible.

Entro ya en las preguntas. La semana pasada compareció ante esta Comisión don Manuel Azuaga —con poca memoria, hay que decirlo—, y a una pregunta que se le hizo contestó que él había sido nombrado presidente de AENA por un tema exclusivamente económico. No acabamos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 4

esclarecerlo, porque nos parece que la función de un presidente de AENA va más allá de lo que podríamos llamar económico. Tampoco lo definió demasiado. Cuando hablamos de inversiones y de responsabilidad en las inversiones, no lo dejó claro. Como usted lo nombró, le pregunto qué autoridad tenía en ese tiempo en el que, como ha dicho muy bien, hubo bastante dinero, bastantes millones para mejorar los aeropuertos, y qué responsabilidades reales tenía esta persona; es decir, qué mandato le dio como ministra.

Muchas gracias.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Muchas gracias.

Si me lo permite, también voy a tratar de contestar a su introducción. Siento muchísimo la insatisfacción, sobre todo si la sienten los familiares de las víctimas mortales y de los heridos, y con esta comparecencia trataré de aportar algo para paliar ese sentimiento. La investigación como tal es responsabilidad de la comisión de investigación, y lo que yo he pretendido decir en mi propia introducción ha sido que lo que sucedió ha permanecido inalterado. La documentación de todo lo que pasó la tienen todos ustedes, la ha tenido la comisión de investigación, la han tenido los jueces y está disponible para que se conozcan los hechos. Distinto es el análisis de las causas. El análisis de las causas y las circunstancias por las que ocurrió ha sido hecho por los mejores expertos, que es la comisión de investigación que entre todos nos hemos dado para que analice lo que sucedió, saque conclusiones y ayude a prevenir accidentes. No obstante, vuelvo a decir que en esta intervención trataré de aclarar todo lo que me pregunten, además de algunas cosas que he leído que han preguntado y que han quedado —si me permiten que lo diga así— un poco en el aire.

El señor Azuaga fue nombrado por mí en el mismo sentido que nombré al resto de los presidentes de las empresas públicas. Cuando llegué al Ministerio de Fomento tenía la idea de nombrar gestores. No tenían que ser del sector en el que iban a trabajar, porque para eso están todos los profesionales, todos los funcionarios, todos los que dependen de él. Yo necesitaba gestores que sacaran el máximo provecho de los ingresos, de las capacidades, de las posibilidades que teníamos en las empresas públicas para llevar a cabo una buena gestión. Me parece que usted mismo le preguntó si me conocía de antes o no, y le digo algo que seguramente ustedes no sabrán y que les sorprenderá: nombré a Manolo Azuaga sin conocerlo, porque tenía muy buenas referencias de él, era un gran gestor en Unicaja y pensé que era un buen profesional para presidir una empresa que necesitaba analizar sus necesidades y rentabilizar todas sus posibilidades. Creo que hizo una magnífica gestión. Él les dio una cifra que yo voy a incrementar un poco más. En su época se invirtieron en AENA casi 7500 millones de euros, y, como he dicho en mi primera intervención, casi todo iba orientado hacia la seguridad del sector aeronáutico. Cuando se hace una nueva pista o cualquier tipo de inversión en la torre de control, prácticamente todo va orientado a ver cómo se puede mejorar el tráfico aéreo, pero no solo en el sentido de fluidez, sino en el de la seguridad, que es lo más importante en el sistema de transporte.

Cuando llegó Manolo Azuaga, yo ya tenía el compromiso con el Congreso y con el presidente del Gobierno de llevar a cabo un plan estratégico de infraestructuras. Manolo Azuaga entró con la obligación de llevar a cabo ese plan estratégico que aprobara el Gobierno, los planes que desarrollaran ese plan estratégico de los aeropuertos y los planes directores. Con eso se trabajó hasta el día que él —lo digo porque yo no lo cesé— quiso irse por motivos personales. La verdad es que sentí mucho que tuviera que irse. Quería decirles que han estado discutiendo sobre el trabajo del señor Marín y hay una orden ministerial de 4 de julio que he traído aquí y que se la entrego, en la que se acuerda —es mi acuerdo— designar como suplente del director general de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea al director de Aeropuertos Españoles don Javier Marín San Andrés. Él fue el director general suplente de AENA hasta que se nombró a la señora Vivancos presidenta de AENA. Entretanto, ustedes se han preguntado: ¿quién presidía AENA? Por los estatutos de AENA, el miembro más antiguo de su consejo de administración. Habla usted de la memoria. Usted es mucho más joven que el señor Azuaga y que yo, y cuando tenga nuestra edad verá que hay muchas cosas que se olvidan. Para animarme, siempre digo que es porque tenemos el disco duro lleno, no porque tengamos ningún otro problema neurológico. Pero es verdad que para acordarme de todos estos detalles he tenido que investigar y buscar papeles, y los he traído por si les resultaba de utilidad. Yo se los doy, los fotocopian y me los llevo, porque nunca se sabe cuándo los voy a volver a necesitar.

Le voy a decir otra cosa que he visto que le preocupaba. En AENA no ha habido ningún recorte. En la época en la que yo he sido ministra de Fomento no ha habido ningún recorte. El señor Azuaga no vino para recortar las prestaciones, ni mucho menos, sino todo lo contrario. Quiero decirles algo que parece

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 5

que se nos olvida. El presupuesto de AENA no depende de los Presupuestos Generales del Estado, es financieramente autónoma. A eso se refirió el señor Azuaga cuando dijo que no tenía mucha relación con el ministerio. Lo digo porque yo misma lo escuché y pensé: ¿Por qué está diciendo esto? Claro que teníamos relación. Él estaba pensando —así lo he hablado con él, es decir, que no me estoy inventando nada—, porque la conversación, el interrogatorio o la intervención, como quieran llamarlo, iba por ahí, en que AENA es autónoma financieramente porque se financia con sus propios ingresos. Como es autónoma financieramente no depende para nada de los Presupuestos Generales del Estado. Ni un euro de lo que gasta AENA en gasto corriente o en inversión viene de los Presupuestos Generales del Estado. Además, no fue una época de recortes, es decir, que le descarto también la posibilidad de que ustedes piensen que en AENA hubo recortes o algún problema para cubrir determinados gastos, porque francamente mentiría si les dijera que los hubo.

El señor **OLORIZ SERRA**: En primer lugar, gracias por verme con buenos ojos, porque uno ya tiene una cierta edad. Si no lo aparento, mejor, pero ya tengo unos años. Es cierto que a los que tenemos una cierta edad nos flaquea la memoria, por eso es bueno —como usted ha hecho, y se lo agradezco—, venir documentada, porque de esa forma tenemos documentos que no hemos encontrado para poder completar la investigación que hacemos. Esta fue la crítica que le hice al señor Azuaga, porque no solo tenía mala memoria, cosa que puedo entender, sino que no venía documentado. La lógica dice que si vas a una Comisión del Congreso —que me parece que tiene la importancia que usted le da— debes darle importancia, porque si no en vez de avanzar se generan más interrogantes de los que ya tenemos.

También ha esclarecido un tema importante, que era el papel de Javier Marín, porque él negó haber tenido responsabilidades. Dijo, si no me equivoco, que él solo se ocupaba del comité de dirección. A nosotros nos preocupaba quién mandaba en AENA en un momento como ese, porque hubo problemas en el plan de emergencias que los usuarios y los familiares encontraron y criticaron, y pensamos que alguien debía ser responsable. Eso va también por el señor Azuaga. A mayor autoridad, mayor responsabilidad. Es cierto que uno puede ser llamado a un cargo público como buen gestor, pero entonces es el que manda en todo, no solo en la gestión económica. Por tanto, no se puede escudar en que tiene otros subordinados que conocen bien los temas técnicos y decir que es a ellos a los que hay que pedirles responsabilidades. Es cierto que hay que pedírsela a ellos, pero a él también, porque el que manda, manda en todo. Este es uno de los problemas, pero también de los aciertos de la gobernanza, que tiene mayor responsabilidad quien más autoridad ejerce. Uno de los problemas que nos hemos encontrado en esta Comisión es que la autoridad queda difuminada, porque el caso de Boeing ayer era paradigmático, parecía que el más alto ejecutivo en España era un comercial, que no tenía más responsabilidad que vender cosas. En momentos graves es cuando se ve la responsabilidad, la autoridad de las personas que la ejercen. Los familiares tienen la impresión de que en aquel momento no se sabía quién gobernaba AENA, no había una figura clara que asumiese responsabilidades. Antes el señor Azuaga tenía responsabilidad y, por lo que usted ha dicho —y me parece lógico—, don Javier Marín la tenía en el momento del accidente. Quizá en su momento la Comisión decida volver a preguntarles algunas cosas a partir de la mejor información que podamos tener.

La pregunta que quiero hacerle es quién era la persona y qué cargo tenía en AENA en el momento del accidente. Ya ha contestado. Javier Marín era quien tenía la responsabilidad. ¿Quién fue el responsable, el que tomó la decisión de que no se cerrara el aeropuerto? Barajas-Madrid no se cerró en el momento del siniestro ni después para atender la complejidad del mismo. ¿Quién decidió que las otras pistas funcionasen, que funcionase el aeropuerto? ¿Fue Javier Marín? ¿Fue usted?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Voy a insistir para que quede bien clara la estructura jerárquica que había en el momento del accidente. Antes de nada diré que no estaba el señor Azuaga, porque se había ido. La estructura jerárquica era: yo era la ministra de Fomento, había un secretario de Estado de Transportes, un presidente de AENA, quera el miembro más antiguo del consejo de administración, un director general de AENA, que era el señor Marín, una directora general adjunta, que recordarán ustedes que fue la que estaba al principio en el comité que se creó justo en el momento del accidente, y estaba el director del aeropuerto, don Miguel Ángel Oleaga; por cierto, les diré —ahora ya está jubilado— que era uno de los mejores profesionales en aeropuertos que hay no a nivel español, sino internacional. Es una persona con una gran reputación y que goza de un gran respeto en los ámbitos internacionales por sus conocimientos sobre el aeropuerto. Esos éramos los responsables en la línea jerárquica que había en los aeropuertos españoles en aquel momento. Es verdad que cada uno de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 6

nosotros teníamos unas responsabilidades distintas. Esto lo digo con cierta duda —sobre todo porque como aquí no se puede mentir, no vaya a ser que me equivoque y tenga un problema—: ahora creo, tal como usted me lo ha planteado, que el que toma la decisión acertada —y ahora la defenderé, si me lo permiten— de mantener cerrada la pista de despegue y aterrizaje en la que se produjo el accidente y abiertas las otras, fue el director del aeropuerto de Madrid; creo. He visto las comparecencias y me he fijado en que el señor Oleaga no dijo que era él o no, pero porque no se lo preguntarían, porque si no, seguro que lo hubiera dicho

Lo que sí les quiero decir es que frente a toda la idea que existe, ambigüedad no hubo, estaba claro lo que tenía que hacer cada uno y lo hicieron. Los que no teníamos nada concreto que hacer, pero teníamos la obligación de coordinar, de facilitar todos los medios y de que aquello fluyera para que fuera menos dramático —si se puede decir que fuera menos dramático, porque era imposible—, a medida que vamos subiendo en la línea jerárquica era nuestra responsabilidad.

Hablando de memoria, porque sé que voy a facilitar que después no haya tantas preguntas, sé que ustedes han preguntado quiénes estábamos desde el principio, que si no había nadie del Gobierno. En el gabinete de crisis que se constituyó estaba el ministro del Interior, el ministro de Justicia y el ministro de Trabajo. Creo que Justicia y Trabajo eran los ministros de guardia. Ustedes saben que el Gobierno no se va nunca totalmente de vacaciones, sino que hay guardias. Los ministros de guardia fueron al aeropuerto; fue también el ministro del Interior, porque es el responsable de Protección Civil. Ustedes se preguntaban dónde estaba yo. Yo estaba dentro de un avión en Palma. El señor Marín me mandó un mensaje diciéndome que había habido un accidente. Las primeras noticias eran que había habido siete fallecidos, aunque después se fue conociendo el número. Como ya habían quitado el finger, me fui a ver al comandante del avión, le dije lo que había pasado, le dije que era la ministra y que me tenía que bajar para coger un avión —mi destino no era Madrid, sino Málaga—. Me bajaron y me metí en el primer y único avión que salió para Madrid. Prácticamente llegué a las tres y media de la tarde. Inicialmente: ministro de Justicia, Ministro de Trabajo, ministro del Interior, secretario de Estado de Transportes, que nos acompaña hoy, el señor Palao, y otras muchas personas que me perdonarán que no recuerde. Entre otros, vino el representante de Spanair porque en ese primer momento le empezamos a pedir las listas de pasajeros. El Gobierno estaba ampliamente representado. También estaba el director del aeropuerto y la directora adjunta de AENA, había un grupo de responsables. Luego estaba el comité que se creó como consecuencia del plan de emergencia, que son los ejecutivos que van tomando decisiones y haciendo lo que dice el plan de emergencia.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Agradezco la claridad de su exposición. Creo que es importante conocer en cada momento quién hacía qué. En este caso, su información es clara y con ella nosotros podremos pedir responsabilidades a uno o a otro, o más que responsabilidades, información, que es lo que a nosotros nos interesa.

Usted ha dicho que la decisión de no cerrar completamente el aeropuerto fue del director. ¿Había alguna circular que prohibiera cerrar el aeropuerto en caso de catástrofe aérea como la de Spanair o fue una decisión sin ningún tipo de mandato del director general?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Ese es un nivel técnico que desconozco. Lo que sí conozco es la explicación de por qué no se cierra el aeropuerto, que tampoco se cerró cuando el atentado de la T4, porque se mantuvieron las pistas abiertas y en funcionamiento. Los que entienden de navegación aérea y de ese sector piensan qué decisión ofrece mayor seguridad. Cuando aterrizan aviones cada minuto y medio, cerrar un aeropuerto y desviar los vuelos puede ser más peligroso que mantenerlo abierto, si efectivamente hay una garantía de que se puede hacer. Se mantuvo abierta parte del aeropuerto y dio servicio, si bien se pidió que no salieran más vuelos con destino a Madrid. Dejaron ir aterrizando los vuelos que estaban llegando. Les vuelvo a decir que en Madrid hay tal número de operaciones que deciden los que deciden. Yo no decidí, ni me lo plantearon. Estábamos centrados en las víctimas, en los familiares, en solucionar aquella situación que era muy complicada. Yo puse el foco en tratar de ayudar a las víctimas. Lo que técnicamente hubiera que hacer con el aeropuerto no era una decisión mía, yo no la tomé, pero conocidos los motivos la apoyo. Si usted me pregunta: ¿a usted qué le parece? A mí me parece que era lo que había que hacer. Porque no se puede poner en riesgo al resto de aterrizajes y despegues, si los hubo, aunque creo que no hubo despegues sino aterrizajes de los aviones que venían. Ellos saben lo que tienen que hacer, hay unos protocolos y ellos dicen cuáles son esos protocolos. Yo lo que sé es la explicación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 7

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

Usted salió del Gobierno en 2009, según nos ha dicho. Nos ha hablado de la implementación de AESA, en octubre de 2008. ¿Tuvo tiempo de revisar algunos de los fallos concretos que han aparecido en el caso de Barajas? Por ejemplo, había algunos problemas entre pistas, ha hablado del riachuelo. Si nos ha seguido, conocerá este tema. Ha sido difícil encontrar una explicación de por qué no se actúa antes o después de una manera rápida. Usted estuvo informada, supongo, de estos problemas. ¿Tuvo tiempo de hacer algún tipo de actuación?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): En cuanto a las causas del accidente y los hechos que pudieron agravarlo o suavizarlo, podríamos decir, las consecuencias del accidente, todos estábamos a la espera de lo que dijera la comisión de investigación, que para eso tenemos una comisión de investigación con los expertos independientes. Sabe que la comisión de investigación está formada por muchas personas distintas, de diferentes procedencias, y en cada caso, según el tipo de accidente, esos expertos son unos o son otros. Por eso la comisión tiene que buscarse asesoramiento de personas que conozcan realmente lo que ha supuesto el entorno del accidente para poder calibrar cuáles son las causas y cuáles no. Yo personalmente respeto lo que haya dicho la comisión de investigación. Además nos hacemos un favor, incluido a las víctimas y a los familiares, no dando lugar a entender que a lo mejor no son válidas las conclusiones de la comisión de investigación. En la época en la que yo estuve, que fue muy poco tiempo, lo que hicimos fue poner en funcionamiento la Agencia Estatal de Seguridad Aeronáutica y preparar, hasta que se aprobó, dos reales decretos: uno para la certificación de los aeropuertos y otro para la seguridad aeronáutica. Empezamos por aquellos aspectos que veíamos que había que completar, y francamente no me dio tiempo a hacer mucho más.

Si me permiten quisiera hacerles una pregunta, aunque a lo mejor siento que les esté dejando sin preguntas a los demás. ¿Se han planteado cómo se financiaban? ¿Se han preguntado cómo le llegaba el dinero a la Ciaiac y cómo le llegaba el dinero a EASA? Pues miren, en lo de EASA estoy especialmente orgullosa porque inicialmente se desgajó una parte de los presupuestos, en el año en que empezó a funcionar en 2008, de la Dirección General de Aviación Civil para darle autonomía financiera. Siempre estamos diciendo que si tienen que darle el presupuesto, a lo mejor no son tan autónomos; eso es discutible porque el Parlamento tiene el presupuesto que aprueba el Gobierno y es totalmente autónomo. Sin embargo, para que tuviera mayor autonomía se le dotó de una parte de la tasa de seguridad aeroportuaria. Entonces una parte de la financiación de nuestra Agencia Estatal de Seguridad Aérea está formada por un porcentaje de la tasa de seguridad aérea, que pagan todos los usuarios. Se recauda a través del pago que se hace de esta tasa. La Ciaiac tiene un programa presupuestario independiente, este año creo que lo han dotado de 1 500 000 euros. Me parece que es el programa 31.O, aunque se lo confirmaré cuando tenga tiempo de buscar los papeles.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Para acabar, ¿contactó con las familias, visitó a los supervivientes?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí, por supuesto. En primer lugar, hicimos una visita general, después estuve en todos los funerales. He hablado e incluso creo que tengo correspondencia, pero eso se ha quedado en el ministerio, con la presidenta de la asociación de víctimas. Yo, francamente, he tratado de ayudar en todo lo posible para que fuera menor el dolor que han tenido. Le vuelvo a repetir que cada vez que me han entrevistado y me han preguntado que en todo mi mandato qué es lo que recuerdo, siempre contesto que recuerdo el accidente de Spanair: el drama, el mal rato al no poder decir a los familiares que no sabíamos quiénes iban en el avión, la pelea con la compañía para que nos diera la lista de pasajeros, la dificultad en localizar a los responsables de la compañía que mandaban a gente que no era del nivel que tenían que mandar a las reuniones. Mi opinión de esta compañía no es la mejor, mientras que tengo que decir que los bomberos, el Samur, el 112, todo el personal del aeropuerto, que estaba desencajado, los directivos, todas esas personas se volcaron para hacer las cosas lo mejor posible. Estoy segura de que se cometieron fallos, pero eso es humano. Sin embargo, yo no encontré esa sensibilidad en la compañía, fueron los únicos en los que yo no encontré esa sensibilidad.

Por supuesto que me mantuve en contacto y después cuando me fui lo seguí teniendo en mi memoria, porque me maté en el Parlamento Europeo para que las autoridades aeronáuticas pudieran disponer de las listas de pasajeros, cosa que tenía el obstáculo de que las compañías decían que eso no se podía hacer, que no se podía dar por la Ley de Protección de Datos, no la compañía aérea española sino la compañía aérea europea, porque es una norma que tiene que ser aprobada por Europa. Nosotros no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 8

podemos hacer una norma de lista de pasajeros aquí, sino que tenemos que tener un acuerdo a nivel europeo para que haya una norma. Desde mi punto de vista la norma que se aprobó en el Parlamento Europeo era más *light* que la norma que se necesitaba, porque yo entendía que tenía que ser mucho más automático, pero se aprobó. Por tanto, no solamente los acompañé en aquel momento sino que los he seguido acompañado hasta ahora, e incluso hoy mismo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por último, a la luz del tiempo que ha pasado, ¿considera que hubiese actuado de alguna otra manera?, ¿le ha dado vueltas al tema?, ¿ha pensado que a lo mejor se podía haber actuado de alguna otra manera, usted o sus subordinados?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza):

Francamente, no. Pero no es por sostenella y no enmendalla. Por eso me refería a lo que ha dicho la comisión, a lo que han dicho los tribunales y todo el mundo. He analizado lo que se fue haciendo y cada uno hizo todo lo que podía con la legislación y con las bases que teníamos. Muchas veces esa legislación no es española sino europea. Por eso sacamos después la certificación de los aeropuertos para dar más tranquilidad. Si alguien me dice que yo podría haber hecho más, seguro que lo reconozco. No sé ni qué decirle que podía haber hecho más, francamente no lo sé.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Olòriz.

Seguimos con los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Álvarez. Desde mi grupo queremos aclarar una vez más que nosotros no venimos aquí a buscar responsables a los que aplicar la antorcha, sino a conocer los datos, a entender cuáles son las fisuras que podía haber en los distintos sistemas de seguridad. Entendemos que la única manera de mejorar la seguridad es ir poniendo sucesivas barreras adicionales o haciendo más sólidas las barreras ya existentes, y eso es lo que nos guía.

Me gustaría empezar preguntándole un poco sobre la estructura del ministerio en su momento y dónde estaban localizados los distintos departamentos involucrados en este asunto. Por ejemplo, para empezar: ¿de dónde dependía la Dirección General de Aviación Civil?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Del secretario de Estado de Transporte.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Directamente del secretario de Estado de Transporte?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Y la Ciaiac?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): La Ciaiac, que es la comisión de investigación, no depende de nadie.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Dónde está adscrita?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Creo que a la subsecretaría, que la ocupaba Encarnación Vivanco entonces y después la ocupó José María Ramírez.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿AENA-Enaire está adscrita directamente a la secretaría de Estado o a la subsecretaría?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Fijese, para acordarme de quiénes estaban he tenido que llamar a unos y a otros y preguntarles, porque además cambiaban. Creo que AENA dependía del secretario de Estado de Transportes

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cuando se crea la Agencia de Seguridad, AESA, se adscribe a la Dirección General de Aviación Civil?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 9

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Antes del accidente de Spanair hay dos accidentes previos muy relevantes para este caso que comparten dos características básicas del accidente de Spanair de Barajas: que la tripulación no configura el aparato, no saca los *flaps* y *slats* y el TOWS no avisa de que esa configuración es incorrecta. Uno de estos accidentes es el de Detroit, que es considerado un accidente de referencia. Respecto a este accidente la NTSB emitió un par de recomendaciones, básicamente requería que en caso de que estuviera inactivo el TOWS se encendiera alguna luz en la cabina; es decir, que si había algún fallo, como ocurrió en el avión de Spanair ya que el TOWS estaba inactivo, se encendiera algún tipo de aviso en la cabina. ¿Usted sabe por qué esto no se adaptó a la normativa o por qué la Dirección General de Aviación Civil, al expedir los certificados de aeronavegabilidad, no incluyó estos requisitos?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Respecto a eso me tengo que remitir a lo que haya dicho la comisión de investigación. Francamente, me cuesta trabajo recordar lo que es un TOWS o un relé. No entiendo de ello, técnicamente es algo muy concreto.

Perdone, ¿me permite que diga algo?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Antes he estado hablando de cuál era el programa presupuestario que financia y presupuesta la Ciaiac y es el programa 455. Dije el programa 31 porque se me ha ido la cabeza al tema de los ERE, que es el 31.L y entonces he dicho el 31.O, pero es el 455.O. Les pido disculpas y les doy esa información.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Perfecto.

Como decía, volviendo al accidente de Detroit la NTSB, el homólogo de la Ciaiac, emitió una serie de recomendaciones, dos de las cuales están relacionadas con este caso la A-8865 y la A-8866, que dicen lo que comentaba antes, que en caso de que el TOWS estuviera inactivo se encendiera una luz en la cabina. Con estas recomendaciones la FAA, la Agencia Federal de Aviación Americana, emitió una circular donde aceptó un periodo de carencia de dos años, diciendo que hasta que no se pusiera esa luz de aviso en las cabinas en el manual de mantenimiento de los aviones se incluyera que antes de cada vuelo tenía que ser comprobado que efectivamente el TOWS funcionaba. La pregunta vuelve a ser la misma: ¿sabe si esto fue considerado por la Dirección General de Aviación Civil, a la hora de conceder los certificados?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo no tengo ni idea de ese tema, si lo tenía que considerar o no. Me imagino que el que tiene que ver que se le encienden los pilotos o no es el comandante, no el director general de Aviación Civil. Francamente, es meterme en un jardín en el que no tengo que meterme, porque no tiene nada que ver con mi competencia ni con mis conocimientos. Lo que sí le puedo garantizar —y así lo han dicho tanto los tribunales como la comisión— es que todas las recomendaciones que había que llevar a cabo y todas las normas que había que aplicar se aplicaron. Ahora, si se encendió un piloto o no y si se tuvo en cuenta que se tenía que encender un piloto, con ese nivel de detalle, no le voy a poder contestar ningún tipo de pregunta que vaya en ese sentido porque no lo sé.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Este era el accidente de Detroit, pero otro más cercano en el tiempo y en el espacio fue el accidente de Lanzarote, cuyo problema fue similar: la tripulación no puso la configuración adecuada de vuelo y tampoco se encendió el famoso TOWS. Es difícil de decir esto, pero tampoco parece que se reaccionara a tiempo para incluir recomendaciones o para adaptar incluso las de Detroit, que exigían esa luz de aviso en la cabina o una comprobación en cada vuelo por parte de la tripulación. Es así, vaya. La pregunta es: ¿el accidente de Lanzarote tampoco llegó a tiempo de emitir recomendaciones que pudieran haber afectado al de Spanair?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Pero las recomendaciones estaban, según me está diciendo. Las recomendaciones existían, pero lo que pasa es que no se siguieron. Había que comprobar que se encendía un piloto, entiendo que usted me dice, y no se comprobó. La recomendación existe: hay que ver que se enciende el piloto. La responsabilidad de seguir una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 10

recomendación o no nunca puede ser de la Dirección General de Aviación Civil, será de aquel a quien se le haga la recomendación. Vuelvo a repetir, es un tema técnico que además no tiene ni siquiera relación con la responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil porque las recomendaciones están, solo que no se siguen. No me gustaría entrar —si a usted no le importa— en ese tema porque tampoco hay que insistir en aquellos que se equivocaron, pero que después han pagado con creces su error. Intento evadir la pregunta, por no decir lo que realmente pienso y lo que han dicho otros que pasó.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La recomendación no decía que los tripulantes tuvieran que vigilar si se encendía o no, sino que los aparatos tenían que estar dotados de un aviso adicional, que en ese momento no tenían, en caso de que el TOWS no estuviera activo. Ayer estuvo el director general de la Ciaiac, que explicaba que el TOWS podía estar sin corriente por muchas razones. De hecho en el informe no se determinaba por qué no funcionó en este caso. Lo que las recomendaciones decían, ya que el TOWS puede no funcionar, es que se pusiera un aviso que dijera cuándo no funciona en los aparatos. Hasta que esto no se haga efectivo en los aparatos recomendemos a las compañías que lo comprueben en el mantenimiento antes de cada vuelo. Esto parece ser que no se llegó a llevar a la práctica. No es que fuera la responsabilidad del piloto de comprobar, sino de las autoridades de obligar a que esto se hiciera o no. Esto era un poco la pregunta.

Esta pregunta viene porque en alguna comparecencia anterior ha dado la impresión de que la Dirección General de Aviación Civil al otorgar los certificados lo hacía de una forma un tanto automática, con respecto a lo que emitían las compañías. No sé si esta es su impresión.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): No, desde luego esa no es mi impresión.

Vuelvo a repetir que si es un tema de mantenimiento porque no llegó la electricidad a la luz, es un tema de mantenimiento; si es un tema de que tenían que tener instalado un piloto, y así tenía que certificarse, estoy segura de que lo mirarían. No quiero dar la impresión de que no le quiero contestar, y no es que se me haya olvidado, es que nunca lo he sabido. Es un nivel al que nunca he llegado, entonces no lo puedo saber.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el informe del órgano pericial colegiado que interviene en la instrucción del caso se hacen algunas referencias...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Perdóneme, ¿quién es el órgano pericial?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el momento de la instrucción del caso se encarga a unos peritos el informe.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Peritos de parte?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No, peritos independientes.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Peritos del juez, además de la Ciaiac?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Exacto, sí. Aquí al final también lo dijo ayer el presidente de la Ciaiac, aparte del informe de la Ciaiac está el informe del órgano pericial colegiado y un tercer informe que hace el Copac, que no es una nueva investigación sino un informe sobre el que ha hecho la Ciaiac. El informe de los peritos sí que hace cierta referencia a la responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, a la hora de emitir los certificados de aeronavegabilidad. Hace referencia a esas recomendaciones que se había hecho tras Detroit y llega a decir incluso que no se debería haber dado el certificado de aeronavegabilidad. ¿Cuál es su opinión?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Que es un tema que ha sido juzgado, que los jueces han dictaminado dónde estaban las responsabilidades. Yo no voy a discutir lo que hayan dicho los jueces, respeto la opinión de los jueces.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 11

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por último, como he dicho al principio que lo que nos interesa aquí es aprender, quería preguntarle: ¿usted cree que extrajimos lecciones del accidente? ¿Hemos mejorado desde entonces? Usted ha mencionado la constitución de AESA. ¿Usted cree que hemos añadido nuevas barreras, que es ahora más segura la aviación?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo estoy convencida de que todos hemos extraído consecuencias y que todos hemos puesto el máximo interés, sobre todo los actuales responsables de la seguridad aérea. Todos hemos extraído conclusiones para mejorar la respuesta que se le pueda dar y para impedir que se vuelva a repetir, incluso con cuestiones que a lo mejor en aquel momento no se consideraban necesarias, pero que se han intentado hacer adicionales a lo que se consideraba necesario en su momento. Estoy segura de que se han extraído consecuencias y se ha actuado. Yo tuve poco tiempo, pero los que me han sucedido estoy convencida que han tenido y tienen el mismo tipo de preocupación que yo tuve.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por mi parte es todo. Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Navarro.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señora Álvarez, y gracias por su presencia en esta Comisión. En su comparecencia del 29 de agosto de 2008 en sede parlamentaria usted afirmó que la compañía Spanair no estaba bien económicamente y que habían mantenido reuniones con la compañía para estar al tanto de este tema. Mi pregunta es: ¿se hizo algo aparte de reunirse la Dirección General de Aviación Civil con Spanair para tratar ese tema, para asegurarse de que la compañía cumplía o no con la seguridad operacional?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Esta es una larga historia, que ustedes habrán seguido. En un momento determinado Marsans quería vender Spanair, Iberia quiso comprar Spanair; hubo quien se opuso a que Iberia comprara Spanair, entonces trataron que lo comprara un grupo de inversión catalán. En definitiva, hubo muchas idas y venidas en la situación del accionariado y de la financiación de Spanair. Mientras tanto, la SAS que era una compañía muy importante, cuyo cien por cien de su accionariado era Spanair, iba inyectando dinero año tras año para mantener su solvencia y para garantizar que su situación financiera no afectara a su situación de seguridad.

La Dirección General de Aviación Civil hizo un seguimiento continuo —como ustedes han citado al director general de Aviación Civil, estoy segura de que les dará todo tipo de información— de la situación financiera y de los compromisos de SAS para dar recursos a Spanair. Lo que sí le puedo decir, en lo que yo creo y lo que me han dicho, es que en ningún momento la situación financiera afectó a la seguridad operacional, a la seguridad de Spanair. Supongo que este seguimiento de seguridad operacional fue sobre la base de inspecciones, que constarán.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se revisaron esas inspecciones después del siniestro?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Imagino que lo habrán revisado los miembros de la comisión.

La señora **VALIDO PÉREZ**: También en sede parlamentaria dijo usted ese día, el 29 de agosto de 2008, que a Spanair se le renovó el certificado de operador aéreo, el AOC, a pesar de los problemas económicos y otros que arrastraba, como acaba de decir, con la escandinava SAS. ¿Por qué se le renovó el 15 de julio este certificado operador aéreo? ¿Se la inspeccionó previamente o simplemente se lo renovaron? ¿Fue algo mecánico, como hemos visto ya en otras ocasiones?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Eso lo tendrá que decir el Director General de Aviación Civil, pero la renovación corresponde a los periodos y los plazos que tienen los propios certificados. Lo que hicieron para renovar se lo tendrá que decir el responsable, porque yo no lo sé. Me imagino que cuando renuevan un certificado hacen todo tipo de comprobaciones, pero se lo tendrán que decir ellos, no yo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 12

La señora **VALIDO PÉREZ**: Se lo pregunto porque en el informe de la Ciaiac dice que el programa de análisis de datos para esta flota de MD-80 no estaba en pleno funcionamiento en el momento del accidente. Sin embargo, este programa de análisis de datos es un requisito fundamental, de obligado cumplimiento, para poder obtener el certificado de operador aéreo. Si se le hicieron a Spanair, como dijo en esa comparecencia de la Comisión de Fomento en su momento, cientos de inspecciones entre enero de 2008 y agosto de 2008, como acaba de decir, para poder asegurar, validez y comprobar la seguridad operacional de la empresa, ¿cómo es posible que la Dirección General de Aviación Civil le renovara este certificado de operador a la empresa, a la flota MD, si no tenía este requisito fundamental para obtener dicho certificado?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo le voy a leer las inspecciones que se le hicieron a Spanair en 2008, dentro de España: seguimiento de aeronavegabilidad, 87; certificados de operador aéreo, 67; programa SANA dentro de España, el SAFA es fuera, 36; fatiga de tripulaciones, 32; planificación y seguimiento del vuelo, 32; operaciones durante el vuelo, 50; centro de mantenimiento, 4; mantenimiento...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Señora Álvarez, esos datos nos vendrían muy bien si se los facilita a la Mesa para que nos los traslade, pero de todos esos datos que acaba de dar hay uno: 67 inspecciones como operador aéreo. Vuelvo a decirle que el requisito fundamental para obtener ese certificado de operador aéreo era el tener al día el sistema de análisis de datos, y según la Ciaiac no estaba al día. Es decir, esa flota no tenía ese sistema. ¿En el momento que hizo la comparecencia alguien de su equipo le puso al tanto de la negligencia que estaba cometiendo la Dirección General de Aviación Civil?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo no admito que haya cometido una negligencia, no lo admito porque no lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero yo se lo estoy diciendo, según el informe de la Ciaiac. Es decir, si hay una autoridad competente para dar ese certificado, que se da sobre la base de un requisito indispensable, y la empresa no cumplía ese requisito indispensable, hay negligencia por parte de la autoridad. Mi pregunta se refiere a si su equipo le puso al día de esta negligencia.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Le voy a contestar. Primero: no. Pero no le admito, perdone, que sea una negligencia...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que no es cuestión de que me admita o no me admita, porque no es una opinión ni una pregunta, es una constatación en un informe de la Ciaiac.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo le contesto a su pregunta: ¿usted era consciente o conocedora de este hecho? Yo le digo: no. Pero si usted me pregunta: ¿era consciente de una negligencia? Le digo que es usted quien está clasificándolo o calificándolo como negligencia. Estoy segura de que la Ciaiac no dice que fue una negligencia, pero si lo dice, lo que diga la Ciaiac para mí va a misa. Yo creo que no lo dice, pero habría que ver todo el informe, que por cierto lo tengo aquí, pero lo tendría que buscar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que esa es una cosa grave también del informe, porque si el informe plantea este hecho, sin embargo, soslaya completamente la responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Porque habrá pensado la Ciaiac que no es una negligencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: O sea, que no es una negligencia que una autoridad conceda un certificado en base a un requisito que no se cumple.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): No lo sé, y lo digo con todos los respetos. Como no tengo aquí el texto y lo leo en el contexto, lo único que he matizado es que dudo que digan que es una negligencia y no salga en las conclusiones. La Ciaiac deja unas conclusiones muy claras, y, por lo tanto, no creo que ese dato que usted...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 13

La señora **VALIDO PÉREZ**: Digamos que la Ciaiac expone una serie de motivos, pero luego no concluye, no da una serie de conclusiones.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Da unas recomendaciones.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero precisamente en una de estas, que es tan importante, a mi modo de ver

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Quiere usted que le diga todas las inspecciones que se hicieron a Spanair?

La señora **VALIDO PÉREZ**: No. Lo que estamos viendo es que, con tal número de inspecciones —aparte de que se puede ver en el informe y en su comparecencia, y no hace falta porque también lo he leído—, precisamente con tantas inspecciones, se le pasó la más importante, que fue la del avión que tuvo el desastre.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Si quiere, le digo las inspecciones que se hicieron en el avión.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Eso corrobora que se estuvieron matando moscas a cañonazos, que no acertaron con el avión que tuvo el problema.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Vuelvo a decirle que respeto muchísimo a todos los profesionales, que además no son políticos ni están a nivel de dirección, a las personas que hacen las inspecciones y trabajan en Senasa y en la Dirección General de Aviación Civil. Desde mi punto de vista, no ha sido un fallo de la inspección. Puedo decirle...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hombre, claro que es un fallo de inspección. Si se hace una inspección y no cantan estos fallos, entonces será un fallo de inspección.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Se hicieron dos inspecciones a ese avión, la primera de ellas el 11 de julio del 2008 y la segunda el 17 de julio, dentro del programa SANA.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, disculpe, en la página 18 del informe final de la Ciaiac —esa es otra pregunta que tenía preparada— se dice, claramente: «No fue posible llevar a cabo la inspección antes de que finalizara la validez del certificado, estando prevista su realización para el 22 de agosto del 2008». Es decir, antes de esta certificación no se hicieron inspecciones al avión.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí se hicieron. Vamos a tratar de entendernos. Inspecciones hay de muchos tipos, y le he dicho que se le hicieron dos inspecciones SANA. Antes le he dicho que hay inspecciones SANA e inspecciones SAFA. Estas últimas son las que se hacen a las aeronaves extranjeras y las SANA son las que se hacen a aeronaves españolas. Pero, aparte de la SANA —es lo que le trataba de decir—, en Spanair hay seguimiento de aeronavegabilidad, certificado de operador aéreo, fatiga de tripulaciones, planificación y seguimiento del vuelo, operaciones durante el vuelo. Entonces, seguramente la Comisión se está refiriendo a un tipo de inspección, y yo le estoy dando el dato de las inspecciones SANA del avión siniestrado. Le estaba dando los datos, y ha habido hasta 352 inspecciones a esa compañía. De todas maneras, si la Comisión dice que estaba mal, estaría mal. Si la Comisión dice que no estaba mal, desde mi punto de vista es porque no estaba mal. A la Comisión me remito. Si usted me pregunta si a esos aviones o a esa compañía se les hacían inspecciones, le digo que sí. Usted duda de que estuvieran bien hechas, y yo lo único que le digo es que sin haberme leído en profundidad lo que usted está citando no me atrevo a hacer esa calificación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Me remito —ya le digo— a lo que está en los informes y a lo que se deja de concluir. Pero, desde luego, está en los informes. Se hicieron muchas inspecciones a la compañía para asegurar que cumplía con todos los requisitos como operador, pero vemos que hay un requisito fundamental, de obligado cumplimiento que no cumplía y aun así se renovó como operadora a la compañía. Se hicieron muchas inspecciones a la flota, pero este avión escapó de las inspecciones, no se hicieron. Y la que se hizo, desde luego, fue de manera automática, porque se renovó el certificado de aeronavegabilidad sin haber hecho una inspección al avión, y se le renovó automáticamente por un mes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 14

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Estoy segura, señoría, de que el director general de Aviación Civil, que entiendo que va a venir en septiembre, ya que no pudo hacerlo antes, porque se suspendió la sesión del día 4 de este mes, le podrá dar explicaciones mucho más solventes, porque yo no puedo llegar a ese nivel de detalle.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En otro orden de cosas, cambiando de tema, ¿dio usted la orden a su jefe de prensa, Antonio Fernández Serrano, de filtrar la cinta del aeropuerto del momento en que el avión se estrellaba?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): No, pero es que además el señor Fernández no filtró ninguna cinta de la torre —eso que también criticaron al señor Marín—, hubo una especie de confusión. Usted se está refiriendo a la conversación telefónica que mantienen la torre y el 112, ¿verdad?

La señora **VALIDO PÉREZ**: No sé, a la que filtró.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Bueno, pues esa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Él puso: «El director general de comunicación de Fomento declara...».

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Quién puso eso?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es una noticia. Tengo aquí dos noticias donde se dice que Fomento admite por fin haber filtrado información sobre el accidente de Spanair y donde el señor Fernández admite que fue él quien la filtró.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Voy a intentar aclararlo. Hay una serie de conversaciones entre la torre ... Perdón, primero usted me preguntaba: ¿Usted dio orden al señor Fernández de que filtrara? No. Y ahora le voy a explicar todo lo que pasó en aquel momento. Al principio hay una conversación entre la torre y el 112. Por tanto, hay dos partes: la torre, que es AENA, y el 112, que es la Comunidad de Madrid. Hay una conversación, y se filtra. Y voy a decir hasta el periódico, *El Mundo*. Y sale recortada, sale manipulada la conversación. Y eso lía un revuelo, porque, al recortar, parece que hay dos horas en que los servicios de AENA no hacen nada, cuando hacen miles de cosas. Y como eso era un problema, el señor Fernández, después de que ya estaba filtrada esa conversación, aclaró que faltaba ese trozo, ese trozo que pudo estar en conocimiento de todos ustedes, porque no fue una filtración. El que lo califica de filtración no sé qué periódico es, pero es un periódico, y dice: El director de prensa, el señor Fernández, reconoce que Fomento filtró o que él filtró.... Bien, primero, no le dimos ninguna orden. Y ahora le voy a decir una cosa con un poquito de malicia. Señoría, lo que sale publicado o filtrado en *El Mundo* va en contra de AENA; difícilmente lo filtró AENA ni nadie que estuviera de ese lado, porque, claro, sería absurdo quitar la parte más importante, en donde se pone de manifiesto que a los tres minutos ya estaban los bomberos, como les dijo el señor Marín. Además, eso lo pueden ustedes ver hasta en mi comparecencia de hace mucho tiempo. No lo filtró, dio la información completando la filtración manipulada. Y ahora ya el que quiera buscar culpables En aquel momento yo estaba preocupada por las víctimas y el problema, y no me preocupé de todas esas cosas. Pero es verdad que me parece lamentable que se pusieran en cuestión los servicios del aeropuerto por un tema político. Pusieron en cuestión el trabajo de aquella gente, que se dejó la vida para que las cosas salieran bien, simplemente por poner en la balanza que unos funcionan bien y los otros, mal.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Nuestra preocupación no va por lo que se filtrara, qué era lo que se filtraba y qué decía, sino por la filtración en sí.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Por eso le estoy diciendo quién lo pudo filtrar.

El señor **VICEPRESIDENTE**: En su comparecencia de 5 de julio en el Congreso, la señora Librero nos dijo que ella era la responsable de la custodia de todas las grabaciones.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 15

La señora **VALIDO PÉREZ**: Y en su declaración dice: «Me refiero a la información radar de vuelo, a las transcripciones de todas las comunicaciones radio de las torres operativas en el momento del accidente, a los discos de las grabaciones, a la información de viento, al diario de novedades, al manual operativo y a la documentación de la AIP». Es decir, a todas las grabaciones. Entonces, si la señora Librero era la responsable, como directora de Navegación Aérea de AENA que era en su momento, ¿quién le dio la orden para que entregara la que todavía hoy está colgada en la página de *El País*? ¿O fue ella *motu proprio*, porque era la que custodiaba?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Entonces no me he explicado bien. Yo custodio lo que tengo pero no lo que tiene usted. Esa cinta la tenía la Comunidad de Madrid y AENA. Y le estoy diciendo que AENA no la filtró. La señora Librero custodió bien lo que tenía que custodiar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: O sea, la filtró el 112.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): No lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si eran dos partes las que la tenían y una no fue, tuvo que ser la otra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Esa es su conclusión, yo no estoy diciendo nada. Le estoy diciendo que usted no le puede pedir...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero eso es como si usted preguntara cuánto es uno más uno, yo respondiera que son dos y usted me contestara que eso lo digo yo.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Claro que lo dice usted. También pueden ser once.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Uno más uno son dos. Vamos a ver, si hay dos partes que tienen esas grabaciones y una no fue —porque dice usted que no fue, porque no fue AENA—, tuvo que ser el 112.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo le digo que usted está pidiendo explicaciones a la señora Librero de algo que no sólo tenía ella, sino otra institución, pero no el 112. Le he dicho que la Comunidad de Madrid. Ahora bien, quién la tenía en la Comunidad de Madrid no lo sé. Y la señora Librero no es responsable. Lo que se filtró —lo vuelvo a repetir, porque no me he debido explicar— fue una conversación entre dos personas, de las que una pertenece a una institución y otra pertenece a otra. Lo que se filtra perjudica a una institución, a AENA, pero a usted no le cabe duda de que lo ha filtrado AENA, en vez de plantearse...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, le estoy preguntando.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): No le puedo contestar sobre lo que no sé. Le digo que AENA no la filtró. Además, lo que se filtró perjudicaba a AENA. Muy tontos tienen que ser —me va a permitir este término coloquial— para filtrar algo manipulado en contra de ellos mismos; no lo he visto en mi vida. Entonces, había otra gran institución que tenía los mismos datos, de lo que la señora Librero no era responsable. Ella puede ser responsable de lo que ella tiene, pero no de lo que tienen los demás. Además, señoría, lo tenía la Policía Judicial, lo tenía..., o sea, las cintas las tenía mucha más gente que la señora Librero. La señora Librero se lo pudo dar a la Policía Judicial, pero porque tenía obligación de hacerlo, entraba en su deber de mantener el sigilo.

Señoría, vi aquella comparecencia, a usted preguntarle sobre eso y a la señora Librero contestar. Seguramente ella quiso ser discreta, no quiso decir lo que estaba pensando o qué sé yo, pero le digo que AENA tenía una información que custodió y dio a una serie de instituciones. Y además la Comunidad de Madrid tenía esa misma información. La que sale perjudica a AENA. Y ahora usted ya puede hacer la regla de tres o no. Yo no la hago, no acuso a nadie, igual que no me gusta que acusen a AENA de algo que sé que no fue así, ni tampoco a mi jefe de prensa, que lo único que hizo fue aclarar esa información, porque estaba manipulada, porque habían cortado un trozo de la cinta. Usted me pregunta quién lo corto. Y yo qué sé, el que lo filtró. Había un trozo de cinta, que por eso dijeron que tardaron un cuarto de hora: lo que cortaron.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 16

La señora **VALIDO PÉREZ**: Otra pregunta. A usted le dimitió el vocal de la Ciaiac, el señor Valentín Villarroel, por estar en desacuerdo con el borrador del informe oficial, que igualmente se dio a conocer incluso antes de que el pleno de la Ciaiac lo viera o validara. ¿Se reconoce usted responsable de la decisión política de esta filtración?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Mire, de la Ciaiac no me considero responsable de nada, porque es un órgano independiente, y todo lo que pasara en su seno se lo tiene que responder el responsable en aquel momento de la Ciaiac. Ni idea de lo que pasó ni me considero responsable de nada, excepto de proponer una dotación de fondos, que va al Ministerio de Hacienda y viene al Parlamento para que ustedes la aprueben.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En la comparecencia de la señora Maestre, a una pregunta creo que fue de la diputada Orama, cuando le preguntaba por la ubicación de la sede de AESA, ella dijo que en un edificio de la empresa Mapfre por un precio muy competitivo. Mi pregunta es: ¿Quién tomó la decisión política para que la sede de AESA se ubicara en un edificio de Mapfre, cuando era la aseguradora de Spanair?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Desde luego, yo no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se tomaría dentro de AESA?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Claro.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Perdone, pero es que yo había pedido que mi comparecencia fuera con un formato distinto, pero no me lo han aceptado, para poder contestarles. La verdad es que no me da tiempo de ir hablando y leyendo la documentación que me pasa la persona que me acompaña. Siento que no se haya aceptado ese planteamiento, porque le comenté al letrado que lo hacía para darles todavía más información, para que me dieran más tiempo. Miren, me han pasado todo esto, pero no soy capaz de leerlo y hablar a la vez, y ahora me acaban de pasar otra nota que intento medio leer.

El informe de la Ciaiac del que usted me estaba hablando dice: «La aeronave disponía del certificado de aeronavegabilidad número 4516, emitido el 4 de febrero de 2005, cuya validez expiraba el 22 de julio de 2008. La solicitud de renovación del certificado fue presentada con poca antelación a su fecha de vencimiento. Como de acuerdo con los procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil ese año correspondía hacer una renovación completa del certificado, documental, física y en vuelo, no fue posible llevar a cabo la inspección antes de que finalizara la validez del certificado, estando prevista su realización para el día 22 de agosto, motivo por el cual el certificado fue prorrogado hasta el día de la fecha, aplicando la Instrucción Circular 11-198 de la Dirección General de Aviación Civil». Esta es la explicación que me dan a lo que usted preguntaba. Perdone, porque a lo mejor se lo tenía que haber contestado antes.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que eso fue lo que le enseñé antes. Usted decía que se habían hecho inspecciones al avión y aquí mismo dice que no se habían hecho.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Yo le digo lo que me dijeron, y lo comenté, y después lo que me han vuelto a pasar. No trato de mentirle.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, si lo tengo aquí.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Claro, usted lo tiene porque lo ha leído todo, y yo no. A lo mejor, lo que tengo que hacer, en vez de darle tanta información, es responder que no sé, no sé y no sé, aunque creo que eso no sería de su agrado. Por tanto, sé lo que le he dicho y lo que le estoy diciendo ahora. Sé que le estoy diciendo que lo que le he dicho no era tal cual, y se lo estoy reconociendo. Más no puedo hacer.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias. No tengo más preguntas, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 17

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señora Valido.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidente.

Bienvenida, señora Álvarez, y gracias por su información y por las explicaciones que ha dado a la Comisión. Quiero agradecerle además que no haya rehuído en ningún momento dar cualquier tipo de información o responder a cualquier tipo de pregunta que se le haya planteado, lo que, entre otras cosas, en el trabajo de la Comisión tampoco ha sido lo habitual en algunos comparecientes. Insisto en ello, en su claridad a la hora de aportar sus conocimientos, su experiencia y su labor al trabajo de la Comisión.

El primer día de esta Comisión de investigación mi grupo hizo una intervención explicando cuál era su objetivo, pero se insiste en casi todas las sesiones en que parece que el motivo es otro. Nosotros decíamos —y por eso el Grupo Socialista apoyó la creación de esta Comisión de investigación—, primero, que no tratamos de sustituir la verdad judicial ni la verdad de la comisión técnica, sino de aportar, colaborar y mejorar en la línea que todos señalamos y usted expresó el 21 de agosto a fin de mejorar en lo posible la seguridad aérea de nuestro país. Ese es el espíritu de esta Comisión, intentar que lo que pasó hace diez años no vuelva a ocurrir en el futuro, y ese va a ser también el trabajo, el esfuerzo de los socialistas en esta Comisión de investigación.

Partiendo de este hecho, usted compareció el 29 de agosto del 2008, justo nueve días después de ocurrir el dramático accidente aéreo, y lo quiero subrayar porque es bueno recordar que no era lo habitual en este país ni en la vida democrática de otros que eso ocurriera. En los últimos ocho años en este país también se han producido otros accidentes aéreos con fallecidos pero nunca hubo la comparecencia de ningún responsable político para explicar en sede parlamentaria los motivos o la información que se podía tener justo nueve días después. Fue una comparecencia de casi cinco horas, donde dio una amplia información sobre lo que hasta ese momento se podía conocer, escasamente pocos días después de producirse el accidente. Creo que en ella se trató mucha información. He leído más de una vez esa comparecencia y el debate que se produjo en ella, y la quiero subrayar desde el punto de vista democrático y de la transparencia. Nuestro propósito es apoyar esta Comisión de investigación porque no tenemos nada que esconder en lo que se refiere a la responsabilidad que como Gobierno teníamos en aquel momento, cuando usted era ministra de Fomento. Hoy se ha manifestado con la misma claridad y transparencia con que actuó aquel 21 de agosto.

Tenía una serie de preguntas, que prácticamente usted ha ido contestando, a medida que ha ido desarrollándose la Comisión. Le iba a preguntar dónde estaba en el momento en que le comunicaron el accidente, y ha respondido que precisamente se encontraba en un avión que salía de Palma de Mallorca, y ha explicado cómo se enteró. También sobre cuál era la estructura del gabinete de crisis, porque, efectivamente, aquí se había dejado entender que el Gobierno parecía que no había estado en ese gabinete de crisis, pero usted lo ha explicado perfectamente. Igualmente, sobre la estructura del ministerio y los avances producidos después del accidente, cómo se ha contribuido desde este departamento. Usted ha relatado una experiencia personal, y tiene una larga trayectoria en la vida política española. Ha ocupado distintos cargos de responsabilidad no solamente en Andalucía, sino también en el Gobierno de España y a nivel europeo, y creo que es de señalar que quedó muy marcada por la experiencia que vivió en las horas después del accidente. Por eso, quería hablar de su relación con los familiares de las víctimas, con los que me imagino que tuvo una relación muy directa en esas horas y los días posteriores. Ha hablado del papel que jugó, de si se cambió sustancialmente algo, de lo que pasó y lo que usted pudo experimentar en esas horas y que no se repita en el futuro. Creo que el ejemplo más claro está en la relación con los pasajeros. Afortunadamente, creo que eso no va a volver a suceder y que esa información la tendrán inmediatamente los familiares. También ha hablado de presupuestos. Ha aclarado la situación —y se lo agradezco—, porque parecía que en ese momento no había nadie responsable de AENA. Ha explicado perfectamente el proceso que se produjo y cuáles eran las responsabilidades repartidas en AENA. Y ha hablado de su presupuesto, en torno a 7.400 millones, de que muchos de esos recursos estaban destinados a seguridad. Por tanto, creo que ha dado una información muy amplia de la que era en aquel momento su responsabilidad como ministra de Fomento, en un área tan importante para nuestro país.

Dicho todo esto, con toda la información que ha aportado en su intervención y siendo el trabajo de esta Comisión trasladar finalmente conclusiones para mejorar la seguridad aérea de nuestro país, con su experiencia por estar al frente del ministerio y su experiencia por vivirlo de forma directa, ¿qué cree que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 18

podría aportar al trabajo de esta Comisión para que cosas que ocurrieron hace diez años no vuelvan a suceder en nuestro país? Es verdad que se ha mejorado mucho, hay múltiples recomendaciones de la comisión técnica y se ha legislado mucho. Usted ha planteado alguna iniciativa desde el punto de vista de la certificación de los aeropuertos, además de otras iniciativas legislativas y desde el punto de vista de Gobierno. ¿Cree usted que faltaría alguna cosa más? Se ha hablado, y constituye uno de los objetivos que ha expresado el propio Gobierno actual, de mejorar la independencia de la propia Comisión, si bien su presidente manifestó clarísimamente ayer en su comparecencia que no puede ser más independiente, porque planteó que él dependía del Congreso, y no del Gobierno, y tiene los medios suficientes para poder actuar de forma independiente; lógicamente, es una de sus tareas. Insisto, desde su experiencia al frente del ministerio y la experiencia que tuvo que pasar precisamente en ese tiempo, ¿cuál sería su aportación, al margen de lo legislativo que podría observar esta Comisión, para mejorar, en definitiva, el objetivo que todos perseguimos, que es la seguridad aérea de nuestro país?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Muchas gracias.

Creo que la gran aportación que se puede hacer a través de esta Comisión es impulsar todavía más todo lo relativo a las ayudas y asistencia a las víctimas, a lo mejor incluso haciendo un protocolo con mayor detalle, siguiendo las líneas de la Circular 285 de la OACI, y dar un poco más de cobertura, si es que se puede. Es verdad que hay que anticiparse, que cuando sucede es tal el problema que, como decía el otro día el señor Marín, lo que realmente pasa en ese momento no tiene nada que ver con los simulacros. Las reacciones de las personas son inesperadas. Entre los propios trabajadores, unos reaccionan de una manera y otros de modo distinto, igual que sucede entre los propios dirigentes. Por eso, cuanto más tasado, planificado y estudiado esté todo, mejor se garantiza la respuesta. Pero vamos avanzando en temas de seguridad y, francamente, en España ha sido siempre una preocupación. Incluso, hemos ido por delante de otros países europeos, que son los más avanzados. Lo que haría falta sería tratar de establecer y reforzar los protocolos que hay. Creo que en seguridad estamos a la cabeza de los países del mundo en temas aeronáuticos. Por supuesto, actualizando todo, aprovechando las nuevas tecnologías. El otro día comentaba el señor Marín que ahora hay tecnologías para controlar, comprobar y coordinar mucho más fácilmente. Por ejemplo, recuerdo, porque me sorprendió, que, siguiendo el plan de emergencia, entonces se iba llamando uno a uno, y planteé por qué no poner algo automático y llamar a todo el mundo a la vez. Y, como eso, una serie de cosas que agilizan poder estar preparados para cualquier tipo de catástrofe.

No obstante, también le digo que la catástrofe es difícil de imaginar. Nunca se sabe dónde se va a producir y por qué, de modo que lo que sirve para unos sitios no es útil en otros. Cuando en estos días ustedes hablaban de la seguridad del aeropuerto de Barajas, que es de los más seguros, y el riachuelo, pensaba en el aeropuerto de Lanzarote, en el de San Sebastián o en el de Málaga, donde, según los vientos, están próximos al mar para aterrizar y despegar. En definitiva —y esto no es anticiparme a nada—, las catástrofes son inesperadas, y, por lo tanto, las causas y las circunstancias son difíciles de prever, pero están los simulacros, la preparación psicológica para la gente que tiene que actuar, porque el que tiene más templanza, bien, pero el que no la tiene es bueno que la adquiera, ya que en esos momentos se necesita frialdad, y muchas veces los sentimientos te pueden. Tienes que dar un paso atrás y quedarte mucho más frío, para ser racional y tomar las decisiones de la mejor manera. Por tanto, creo que habría que seguir dando vueltas a esta cuestión, porque tenemos muchas cosas que poder desarrollar. Por lo que he visto, por mi experiencia —a lo mejor ustedes están pensando en que es una tontería lo que estoy diciendo—, el factor humano es muy importante, por lo que se requiere una preparación psicológica, no solo por parte de los sanitarios, de los bomberos, cuerpos que ya están preparados para las catástrofes. Todos los demás también deben saber responder con una serenidad que, francamente, muchas veces no resulta fácil, pero se debe tener.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias.

Para terminar con esta comparecencia, por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Echániz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señora Álvarez. Le doy la bienvenida en nombre de mi grupo, el Grupo Popular, a esta sede parlamentaria de nuevo y le agradecemos su disposición para venir a comparecer. Como sabe muy bien usted, esta es la quinta sesión de esta Comisión de investigación, que fue aprobada por el Pleno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 19

del Congreso el 6 de febrero de este ejercicio para analizar el trágico accidente del vuelo JK 5022 de 20 de agosto de 2008, que costó la vida a 154 personas y resultaron heridas otras 18, y que se constituyó formalmente el pasado día 18 de abril.

Antes de formularle algunas preguntas acerca del objeto concreto de su presencia aquí, creo que es importante recordar el porqué y el para qué de la existencia de esta Comisión.

En cuanto al porqué, porque, a pesar de que han transcurrido diez años, estamos hoy aquí gracias al trabajo de la asociación de afectados del vuelo, que agrupa a víctimas y a sus familias en su búsqueda de nuevas respuestas al accidente, que hasta el momento no han sido satisfechas a pesar de haber transcurrido tanto tiempo; a su esfuerzo realizado en los organismos internacionales, como en la OACI, en la lucha por la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias, promoviendo mejoras en la normativa internacional sobre la materia, gracias a la cual existe ya un protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares. En esa línea, la asociación fundó, junto con asociaciones de otros países, la Fivaaf, Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, siendo reconocida por la OACI como una organización internacional. A ella daremos siempre nuestro apoyo, se lo debemos. El Grupo Popular es consciente de que estos diez años transcurridos han sido muy duros para los supervivientes y para las familias de las víctimas, por lo que desde nuestro grupo quisiera reiterar que estaremos siempre a su lado, manifestándoles nuestro máximo respeto, nuestro reconocimiento, nuestro afecto y también nuestra consideración, así como a la Comunidad autónoma canaria, donde residía una parte importante de las víctimas, de una forma singular, para que se vean arropados por todos nosotros en ese derecho legítimo a conocer a través de las sucesivas intervenciones —la suya también— lo que ha pasado. ¿Para qué? Lo decía al principio, para dar respuestas. Para que sean tratados todos los asuntos de mayor relevancia e interés para las víctimas y poder extraer entre todos conclusiones para la mejora de la seguridad aérea en nuestro país. En estos días hemos tenido conocimiento de muchos detalles en torno a este trágico accidente, de las investigaciones realizadas —la judicial y la técnica también— que rodean a cualquier accidente aéreo y la multitud de documentos e informes jurídicos y técnicos de la Ciaiac, del órgano pericial colegiado; de colegios profesionales; de la Copac, etcétera. Por tanto, lo deseable para esta Comisión sería que, según el plan de trabajo trazado, las aportaciones de al menos las primeras treinta y seis personas que van a completar las comparecencias iniciales previstas por la Comisión —ya han tenido lugar ocho— sirvan para ilustrar, para aclarar los aspectos más relevantes de antes, durante y después del accidente.

Desde el Grupo Parlamentario Popular, como decía, entendemos que el trabajo tiene que estar orientado —no puede ser de otra manera— a obtener las conclusiones que puedan contribuir a evitar que se vuelvan a producir situaciones como las que concurren en el accidente que estamos analizando y a su vez las necesidades y retos de cara al futuro inmediato que plantea la Aviación Civil española, proponer su mejora y que pueda servir para situarnos siempre del lado de la seguridad aérea de forma prospectiva o al menos reactiva después de este desafortunado y trágico accidente. En este sentido, creo que tenemos que incorporar todo aquello que pueda maximizar la seguridad aérea y a la vez minimizar el riesgo de que se produzcan nuevos accidentes en nuestro territorio, todo ello reconociendo los avances y mejoras que se han podido producir a lo largo de los años en relación con los protocolos, la normativa en materia de Aviación Civil y los programas de actuación de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos.

Antes de formularle las preguntas objeto de su competencia en este momento, permítame que haga una breve referencia a su trayectoria política. La señora Álvarez —corríjame si me equivoco— fue vicepresidenta del Banco Europeo de Inversiones de junio de 2010 al año 2014, donde se vio obligada a dimitir por su imputación en los ERE de Andalucía, el mayor caso de corrupción de la historia de España (**rumores**), que afectó a la Junta de Andalucía gobernada por el Partido Socialista Obrero Español, con 276 investigados (**rumores**)...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): No lo entiendo.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... entre ellos dos presidentes de su partido, y 855 millones de euros, en términos de mal uso del dinero público. Tuvo el dudoso honor de que el Banco Europeo de Inversiones tuviera que aplicarle el código interno de conducta por la política que mantiene de tolerancia cero...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Señor presidente, pido amparo porque está diciendo, primero, mentiras, y segundo, porque está hablando...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 20

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... frente al fraude y corrupción. Antes usted, señoría, había sido ministra de Fomento en el Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, puede aludir al currículum de la compareciente, pero ceñido al motivo de la Comisión, si es posible.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡Es increíble!

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, estoy relatando su trayectoria política que tiene que ver...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡Muchísimo tiene que ver con el accidente!

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... con todo su ejercicio como responsable a lo largo de estos años. Repito, había sido ministra de Fomento en el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero entre el año 2004 y el año 2009 y con anterioridad diez años al frente de la Consejería de Hacienda del Ejecutivo de Manuel Chaves, entre 1994 y 2004, donde emanó esa citada imputación que la llevó a los tribunales.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡Él insiste! **(El señor Franquis Vera pide la palabra)**.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Me gustaría hacer una breve reseña de su paso por el Ministerio de Fomento.

El señor **FRANQUIS VERA**: Señor presidente, esto no puede ser. Le rogaría que le retirara la palabra si no se va a ceñir al objeto de esta Comisión, que es clarísimo, una Comisión especial para investigar el accidente aéreo. No puede sacar asuntos que no corresponden a esta Comisión.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, estoy exponiendo antecedentes que tienen mucho que ver con la capacidad de gestión en relación con el accidente que está siendo objeto...

El señor **FRANQUIS VERA**: No, no. Ya se le ha advertido por parte del presidente de no insistir en esa línea. Le ruego al presidente que si sigue en esa línea le retire la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le he advertido ya dos veces, señor Echániz. Aunque es cierto que en otras comparecencias ha existido la presentación previa de los comparecientes y a veces se apartan...

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted sabe que eso nunca ha sido así.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Ya le he advertido, señor Echániz. Siga, por favor.

El señor **FRANQUIS VERA**: Le ha advertido por segunda vez, ¿verdad presidente?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: De su paso por el Ministerio de Fomento tenemos que decir que usted fue reprobada en el Senado —confírmeme si eso es así— en el año 2007 por el caos de las infraestructuras en Cataluña...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡El caos!

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... por la autopista de peaje AP-7, donde firmó un acuerdo perjudicial para el Estado del que ya fue advertida por el Consejo de Estado en el año 2006, que supuso que se haya tenido que pagar una deuda a la concesionaria de 2600 millones de euros. Se pidió —confírmeme si es así— su dimisión por el Parlamento de Cataluña en febrero de 2008 por el AVE a Barcelona. Trató de ocultar a los ciudadanos el derrumbamiento del túnel del AVE Madrid-Barcelona.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡El derrumbamiento del túnel del AVE!

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Vivió una jornada de caos en el aeropuerto de Barajas en las navidades de 2009, con retrasos de hasta cuatro horas, dando una penosa imagen del aeropuerto. Se le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 21

acusó en aquel momento, según los medios de comunicación, de no dar la cara; el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso requirió su intervención y le acusaron de estar desaparecida, y a AENA de ocultar información a los ciudadanos. La gestión de la nevada de Madrid, de enero de 2009, supuso también la paralización del aeropuerto de Barajas, que permaneció cerrado durante cinco horas, y su comparecencia fue calificada de escandalosa al reconocer que desconocía las reuniones de coordinación que se habían celebrado para solucionar el problema.

Ahora, pasando a las preguntas, señora Álvarez, le haré unas consideraciones iniciales que creo importantes.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Vamos a pasar a las preguntas y todo?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: La Constitución española establece en su artículo 149 que es competencia exclusiva del Estado el control del espacio aéreo, los aeropuertos de interés general, el tránsito y el transporte aéreo. El transporte aéreo es un recurso ampliamente utilizado por los ciudadanos, íntimamente ligado al desarrollo tecnológico, a los actuales hábitos de consumo y al turismo, por lo que su seguridad o protección es una obligación de los poderes públicos. Usted fue ministra de Fomento entre 2004 y 2009. La preocupación de mi grupo por la seguridad aérea en España ha sido y es una prioridad constante que se ha puesto de manifiesto en numerosas interpelaciones y preguntas parlamentarias que en todos estos años, antes, durante y después del accidente, se han ido formulando a lo largo de las reuniones del Congreso y del Senado. Ya en septiembre del año 2005, por una serie de incidentes producidos que estaban poniendo en juego la tranquilidad de los españoles, el portavoz en la época de Fomento, el señor Ayala, le dirigió a usted una interpelación urgente para hablar de seguridad debido a que se venían produciendo con insistencia denuncias, protestas y recursos contra las decisiones supuestamente ilegales que el Ministerio de Fomento dejaba sin contestar. Recordará una de ellas que interpuso contra usted en la Audiencia Nacional por haber hecho caso omiso de una inspección sobre un grave caso de incumplimiento de la normativa aérea. De la misma manera, el Grupo Popular presentó en esta Cámara sendas proposiciones no de ley para instar al Gobierno a aumentar la plantilla de los inspectores oficiales y un plan de choque de las inspecciones. Usted no lo hizo y, en este sentido, le planteamos sucesivas preguntas al respecto sobre el personal de inspección que tenía Senasa, cuántos inspectores en activo tenía la Dirección General de Aviación Civil y si había inspectores en todos los aeropuertos.

Hoy, señorita, le pregunto a este respecto. ¿Qué medidas adoptó usted entonces de cara a la inspección? ¿Se cumplieron las obligaciones recogidas en la Ley de Seguridad Aérea de 2003 que potenciaba la capacidad inspectora de la Administración pública? ¿Se aumentó la plantilla de los inspectores oficiales? ¿Conoce usted cómo se llevó a cabo la inspección del avión MD-82 siniestrado?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Puede responder, señora Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): En primer lugar, lamento francamente, señoritas, que en esta Comisión, que creo que es tan importante para esclarecer y avanzar en un tema que ha sido una tragedia para muchas familias españolas, el Partido Popular, por boca de su portavoz, haya desviado la atención y haya querido centrarla en mi persona.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, protesto (**el señor Ramos Esteban: ¡Pero cómo va a protestar!**) por la valoración subjetiva que la compareciente está haciendo contra la intervención...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿No es portavoz? ¿Entonces cuál es la valoración subjetiva?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... de uno de los grupos parlamentarios de esta Cámara, que tiene toda la legitimidad para establecer los antecedentes que considere oportunos, porque para eso existe libertad en este país.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004 y 2008** (Álvarez Arza): Me parece una falta de respeto a las víctimas, me parece un insulto a las víctimas, no a mí. Lamento su comportamiento y tengo que decir...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 22

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Presidente, le ruego que la compareciente deje de establecer valoraciones respecto a la intervención del portavoz del Grupo Popular, que tiene toda la legitimidad en una Comisión de investigación de establecer los antecedentes y las preguntas que considere oportuno. Le ruego que se limite a contestar a las preguntas que está formulando este grupo parlamentario, que representa a los españoles y que deje de hacer valoraciones...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004 y 2008** (Álvarez Arza): Pienso seguir diciendo lo mismo.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... porque a nosotros nos parece una falta de respeto lo que usted ha planteado, en términos de no contestar a las preguntas realizadas.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Otra valoración que voy a hacer para que me oigan todos los diputados es que muy desesperados tienen que estar ustedes para utilizar una Comisión de investigación sobre un accidente en el que hubo 154 muertos para hablar de mí y de mi pasado, y además para mentir de una manera escandalosa sobre los hechos.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, le ruego por tercera y última vez que limite la capacidad de la compareciente para establecer exactamente las respuestas a las preguntas que se están formulando.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Quién dirige el debate, presidente?

El señor **VICEPRESIDENTE**: El debate lo dirige el presidente de la Mesa. Me gustaría reconducir un poco lo que ha pasado. Ya les he dicho a sus señorías que no es la primera vez que en otras Comisiones todos hemos escuchado exposiciones previas de portavoces que no se ajustaban al contenido de la Comisión, y en función de quién sea el partido lo puede asumir de una forma más o menos arbitraria o razonable. Ahora le toca a la señora Álvarez contestar, que, efectivamente, se habrá sentido aludida por algunas cuestiones dichas por el señor portavoz en las que no vamos a entrar porque, si no, nos apartaríamos absolutamente del contenido y el sentido de la Comisión. Creo que el señor Echániz en su momento ha intentado explicar el porqué de esa intervención inicial respecto a su experiencia de gestión y su currículum, en la que ha empleado casi la totalidad de su tiempo, por lo que ahora le queda poco para sus preguntas, lo cual ya le advierto, y creo que usted también está intentando ahora contestar de la misma forma, señora Álvarez, por lo que vamos a intentar reconducir el debate y tranquilizarnos. Usted conteste lo que crea conveniente si considera que el señor Echániz le ha faltado respecto a su currículum, su experiencia o su persona, pero ciñéndonos al objeto de la Comisión. ¿De acuerdo?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): No, perdone, yo me voy ceñir a lo que él ha dicho. Él no va a utilizar el tiempo que tenía para preguntarme lo que me tenía que preguntar, y para lo que yo he venido, para insultarme.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señora compareciente, este portavoz puede dedicar el tiempo que tiene a lo que considere oportuno...

El señor **FRANQUIS VERA**: Presidente, por favor, tiene que cortarlo.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ¡Córtele!

El señor **FRANQUIS VERA**: Que respete la intervención de la compareciente.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... porque tiene la libertad en esta Cámara de poder expresar lo que quiera, cuando quiera y como quiera.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Y yo también.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, señora Álvarez...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Usted, las preguntas que le formulan los portavoces de los grupos, única y exclusivamente. (**Protestas**).

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ¡Córtele!

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 23

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Franquis, señor Echániz, por favor, volvemos a lo mismo.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡Qué vergüenza!

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tenemos razón. Aquí cada portavoz puede utilizar...

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo lo que le estoy pidiendo es que respete la intervención de la compareciente, que la respete, que la compareciente diga lo que tenga que decir, que no la corte ni la interrumpa.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Franquis, por favor.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: La que no está respetando es ella.

El señor **FRANQUIS VERA**: Le pido que le corte porque hasta le interrumpe.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Franquis, por favor, he dicho que tiene libertad para explicar y utilizar su tiempo para aquello que considere oportuno.

El señor **FRANQUIS VERA**: No tiene libertad para interrumpir continuamente a la compareciente; no tiene esa libertad ni ese derecho. Yo le pido al presidente...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En esta Comisión de investigación, perfectamente, y formulando preguntas una detrás de otra, sí, señor diputado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz

El señor **FRANQUIS VERA**: Señor presidente, que no interrumpa a la compareciente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Me dice el señor letrado, como hemos leído al principio, que aquí también estamos para salvaguardar los derechos de la compareciente y de sus señorías. Por tanto, vamos a intentar guardar el equilibrio. Señor Franquis, señor Echániz, vamos a dejar que la señora Álvarez siga con su comparecencia, en la que hará sus aclaraciones a las expresiones del señor Echániz, pero espero y deseo que, con cordialidad, mantengamos la disciplina que debemos tener en esta Comisión.

Señora Álvarez, siga con su comparecencia, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Decía que lamento muchísimo su comportamiento. Había venido con la mejor voluntad para darles a sus señorías toda la información que...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Pues le pido que vaya al grano de la contestación de la pregunta, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Por favor, ¿esto qué es?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, tiene la palabra la señora Álvarez. **(El señor Echániz Salgado pronuncia palabras que no se perciben).**

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Es una falta de respeto a unos niveles que ya me esperaba y así se lo comenté al letrado. Por teléfono le dije que me preocupaba la falta de respeto que pudieran tener conmigo...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, le pido, por favor, que la compareciente se dedique a contestar las preguntas que está formulando el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ... y han tenido una gran falta de respeto. Y no vengo a esto.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Álvarez, le pido que se ciña a sus palabras.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí, pero yo no voy a decir lo que diga él. No sé si ha quedado claro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 24

El señor **VICEPRESIDENTE**: Ha quedado claro que usted entiende que se ha producido una falta de respeto. Le ha hecho unas preguntas...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Repito. Le preguntaba qué medidas adoptó usted de cara a la inspección; si se cumplieron las obligaciones recogidas en la Ley de seguridad aérea de 2003, que potenciaba la capacidad inspectora de la Administración pública; si se aumentó la plantilla o no de los inspectores oficiales y si conoce usted cómo se formuló la inspección del avión MD-82 siniestrado.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Repito, lamento muchísimo su comportamiento; lamento muchísimo su falta de respeto...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, esto es intolerable. Es intolerable que la compareciente siga...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ... y hasta que no conteste todo lo que ha dicho de mí, no pienso seguir con esta comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Ha dicho usted que no?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Lo siento, hasta que no conteste a lo que él ha dicho de mí. Me ha dicho que estoy en un caso de corrupción; le pienso contestar. Me ha dicho que soy la ministra...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, le ruego...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ... del caos de las infraestructuras; le pienso contestar. Todo lo que él ha dicho sobre mí va a ser contestado, lo siento.

Hay otra solución, señor presidente, que lo retire. Si lo retira, yo no le contesto.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Estamos entrando en un bucle un poco pernicioso y peligroso. Usted quiere contestar a todas las exposiciones previas que ha hecho el señor Echániz...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Y no está para eso, porque un diputado tiene la posibilidad de decir en esta Cámara lo que le parezca oportuno, mientras que la compareciente ha venido solo a comparecer sobre las preguntas que formulan los miembros de la Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, hay un objeto de la Comisión y usted ha hecho una exposición amplia del currículum y de la gestión anterior de la compareciente que creía oportuno o conveniente. Entendemos, y la señora Álvarez así lo expone, que no es relativo directamente al objetivo de esta Comisión. La señora Álvarez ha pedido...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Es su opinión, pero es derecho de este grupo parlamentario formular esos antecedentes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pero cuando suceden estas circunstancias, la señora Álvarez está pidiendo al portavoz que retire esas manifestaciones para no obligarle a contestar sobre ellas apartándose de lo demás.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Me está pidiendo que retire la historia de los últimos años de este país en términos del Ministerio de Fomento y de la trayectoria de la señora Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): El Espasa-Calpe.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Está en todos los medios de comunicación. Yo lo podría retirar, pero está en todos los medios de comunicación, en Internet y en todos los lugares de acceso a información sobre el Ministerio de Fomento de esos años.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Como sabemos eso y para centrarnos en el objetivo de la Comisión, si no lo retira, va, entre comillas, a obligar a que la compareciente conteste sobre todo eso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 25

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, no lo puedo retirar porque forma parte de la información que existe en estos momentos en todas las web de este país.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Ya está, pues se ha acabado mi comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, creo que deberíamos...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Sería absurdo que yo retirase unas palabras que forman parte, repito, de lo que está en este momento en todos los lugares de información pública de este país.

El señor **VICEPRESIDENTE**: En vías de seguir con la utilidad de esta Comisión, de intentar aclarar y buscar medidas de seguridad que prevean posibles accidentes e intentar que ahora mismo la señora Álvarez esté compareciendo, aclarando todas sus preguntas...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Tiene la obligación constitucional de venir y de aclararlas. Por tanto, no puede marcharse sin contestarlas.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vuelvo a apelar...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Las tiene que contestar legalmente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vuelvo a apelar a la cordialidad para intentar ceñirnos al motivo de la Comisión.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Adelante. Yo repito la pregunta. ¿Qué medidas adoptó usted de cara a la inspección...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): No. ¿Va a retirar o no lo que ha dicho?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, la pregunta de la señora compareciente, asesorado por el letrado, es clara. ¿Va a retirar las declaraciones anteriores?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Ya he dicho que no lo puedo retirar porque no es una información solo mía, sino de todo lo que obra en todas las web y en todos los medios de comunicación de este país, porque es la historia de los últimos años.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Señor presidente, como parte sufridora de la Comisión... ¡Por favor!

El señor **VICEPRESIDENTE**: Estamos en ello. Ya se ve que la cuestión no es fácil, señora Valido.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Yo entiendo que a la señora compareciente puedan no gustarle mis palabras, pero no es mi culpa y tengo el derecho como diputado de expresar lo que considere oportuno en esta Cámara, que para eso representamos a los ciudadanos de este país, y la compareciente tiene la obligación legal de venir a comparecer y contestar a estas preguntas. Por tanto, está en su turno de contestación.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le estoy diciendo como presidente de retirar aquello que no es cuestión de esta Comisión. Ha hecho referencias a los ERE y a otra serie...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Faltaría más que yo no pudiera hacer referencia a los ERE en esta Cámara. ¡Faltaría más!

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echaniz, no le estoy privando de su derecho a hacer las declaraciones que quiera, que quede claro.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Desde luego que no, entre otras cosas porque no puede usted, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 26

El señor **VICEPRESIDENTE**: Se está creando un conflicto, donde la señora compareciente, por una serie de declaraciones tuyas, dice que va a aclarar todo eso...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Esa es su responsabilidad, porque jurídicamente tiene la obligación de contestarlas y yo tengo el derecho de poder formular mi intervención como considere oportuno.

El señor **VICEPRESIDENTE**: No hablemos a la vez, por favor. Señor Echániz, nadie le está cuestionando ni vulnerando sus derechos. Estamos intentando, dentro de la cordialidad, decir: no estoy de acuerdo con esto; si lo retira, sigo con la comparecencia en los términos de la Comisión, en los términos para los que se convoca, se establece, se decide y se debate en esta Comisión. Si no es así y usted mantiene que no quiere retirarlo, la compareciente mantendrá su posición y ya veremos cómo se resuelve.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, no serviría de nada que yo lo retirase porque forma parte de la historia reciente de este país. (**Rumores**).

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Señor presidente, actúe como presidente.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Yo solicito un informe al letrado sobre esta materia; si la compareciente tiene la obligación de comparecer y de dar explicaciones a las preguntas de los señores diputados a través de sus grupos parlamentarios. Se lo pregunto al señor letrado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Yo creo que en estos términos casi es mejor hacer un receso en la Comisión y tener una reunión para abordar este tema y ver cómo se sigue desarrollando.

Suspendemos durante cinco minutos. (**Pausa**).

Señorías, reanudamos la sesión.

Por esclarecer y aclarar desde la Mesa públicamente lo acontecido. Se había solicitado por parte de la compareciente que el portavoz del Partido Popular retirase una serie de manifestaciones que había hecho en su exposición inicial y, como hemos hablado aquí, con todo su derecho. El portavoz del Partido Popular dice que es cuestión relevante para lo que es la explicación y la exposición de motivos de sus preguntas posteriores y que no ve necesario ni va a retirar las manifestaciones que ha hecho en su exposición de motivos inicial. Con lo cual la compareciente, si quiere y en toda su libertad, reservando y preservando sus derechos, tiene la libertad para contestar al portavoz del Partido Popular en el sentido que estime oportuno.

Señora Álvarez, tiene la palabra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Muchas gracias, señor presidente.

Quiero pedir disculpas a todos los diputados, y aunque yo no soy la causante de este hecho, me siento avergonzada, abochornada por esta situación que, francamente, no solo me hace sentir incómoda, sino que de alguna manera se mueven los cimientos de para lo que estamos aquí, y siento que esta falta de respeto, aunque no hayamos sido los demás los causantes, afecta a las personas a las que más respeto debemos y para las que estamos trabajando. Hay una cosa que me gustaría aclarar sobre esa larga descripción que ha hecho el diputado del Grupo Parlamentario Popular de mi currículum, y es que ha introducido algunos temas que creo que son más que lamentables. Ha dicho que estoy inmersa en un caso de corrupción por los ERE. Yo estoy encausada por prevaricación administrativa como consecuencia de una partida presupuestaria, la 31.L —que además la he citado aquí—, una partida presupuestaria que propone la Consejería de Empleo, que se incluye en el presupuesto en el estado de gastos, que aprueba el Consejo de Gobierno como proyecto de ley y que aprueban los parlamentarios. Así que hasta que no termine el juicio en donde se están aclarando todas estas cuestiones, yo creo que lo mínimo que hay que pedir a señores como el portavoz del Grupo Parlamentario Popular es que tengan respeto por las personas que estamos atravesando una situación que quedará totalmente clarificada, pues a mí no me queda la menor duda de que voy a ser declarada inocente por los tribunales. No sé dónde estará entonces este señor y qué tipo de disculpa me podrá pedir públicamente o en este Parlamento después de las acusaciones tan graves que ha hecho.

También ha tratado de tirar por tierra el trabajo de cinco años como ministra de Fomento hablando por ejemplo del AVE a Barcelona. Yo me pregunto si alguna vez habrá montado en el AVE a Barcelona. El AVE a Barcelona funciona perfectamente y tengo el honor de haberlo llevado hasta allí, independientemente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 27

de todos los problemas que su construcción haya podido atravesar. A mí no se me ha caído ningún túnel de los que ha citado, eso directamente es mentira. Asimismo, quiero decirles que estoy muy orgullosa de mi gestión en los AVE. En mi época se rompió la centralidad del sistema de transportes ferroviarios, se apostó por el ferrocarril sobre la carretera porque es un medio de transporte mucho más respetuoso con el medio ambiente, es más seguro y da una oportunidad de modernidad a nuestro país. Se rompió con esa radialidad y se conectó en forma de equis a nuestro país. Llevé el AVE a Valladolid —perdón, estoy un poco nerviosa porque me ha afectado el cambio de tono de la Comisión—, a Segovia, a Toledo, a Barcelona, a Tarragona, a Málaga, etcétera. La gestión, que creo que es digna de todo respeto, no fue solo mía, sino de todo un ministerio y de una serie de profesionales ante los que este señor diputado debería quitarse el sombrero porque en todos los niveles le superan, sobre todo en categoría personal y profesional.

Antes hablaba de los psicólogos, que nos tienen que preparar para determinados acontecimientos. [*Yo le recomiendo que vaya usted al psicólogo*],¹ señor diputado del Grupo Parlamentario Popular, porque necesita que le den una vuelta a esa forma de actuación.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, protesto formal y gravemente por las palabras que está diciendo la señora compareciente, que no tiene derecho a expresar esta opinión en términos públicos y pido que se retire del *Diario de Sesiones* la afirmación que acaba de realizar y que se le llame la atención por parte del presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Álvarez, con todo el respeto, yo creo que estas manifestaciones no tienen que ver con la Comisión ni estamos haciendo la valoración de la personalidad de un diputado.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Pido la retirada por parte del presidente de esa afirmación.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: No hay nada que retirar. ¡Tranquilícese, tranquilícese!

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): No, es que verá, si alguien necesita un psicólogo, tendrá que ir.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Yo creo que sí, se retira esta manifestación.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Pues muy bien, pero usted lo ha oído ¿verdad? Porque es un consejo en plan incluso...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Si yo le dijera la opinión que yo tengo de usted...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): No, yo no necesito que me la diga, yo la sé perfectamente y, además, me honra que usted piense eso de mí teniendo el perfil que tiene.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Álvarez, le ruego encarecidamente, y mucho más ahora, que nos ciñamos a las preguntas que ha hecho el señor diputado, en la línea que usted estime conveniente pero que nos ciñamos a las preguntas, por favor.

Muchas gracias.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): De todas maneras, señor presidente, esto que voy a decir lo pueden retirar, pero entre ser un corrupto y que vaya al psicólogo creo que el nivel de insulto está claramente a favor del señor diputado.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Salvo que se esté encausado en un juicio de los ERE.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí, sí, ustedes saben mucho de corrupción y por tanto son unos expertos, eso es lo que me da miedo.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Y lo que hemos aguantado no lo puede saber bien...

¹ Palabras retiradas de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara. Ver las dos siguientes intervenciones del señor Echániz Salgado y del señor vicepresidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 28

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Eso es lo que me da miedo, por su experiencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Les pediría que, por favor, no entren en un debate que, además, es totalmente ajeno al motivo de la Comisión. Señora Álvarez, por favor, insisto en que responda.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Lo siento, me apasiono, no me doy cuenta.

Bueno, pues nada, muchas gracias.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Le he formulado la primera pregunta.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Pues fórmúlela.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Por tercera vez?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): O por cuarta. No me acuerdo.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Presidente, esto es una falta de educación y una falta de respeto a esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, le ruego que la repita para que la compareciente la conteste, si lo estima oportuno.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señora Álvarez, ¿qué medidas adoptó usted desde entonces de cara a la inspección? También querría saber si se cumplieron las obligaciones recogidas en la Ley de Seguridad Aérea de 2003, que potenciaba la capacidad inspectora de la Administración pública, si se aumentó la plantilla de los inspectores oficiales y si conoce usted cómo se llevó a cabo la inspección del avión MD-82 siniestrado.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Señoría, la preocupación del ministerio por la seguridad va más allá de lo ocurrido tras el accidente. Ya de entrada hay tres grandes decisiones, como he comentado, que se toman a raíz del accidente: la puesta en marcha definitiva de la agencia, AESA, con el apéndice —que también he mencionado— de la financiación que le da autonomía financiera; el Reglamento de Inspección Aeronáutica, tal como usted plantea, que establece el marco organizativo y de procedimiento que permite mejorar la eficacia de la inspección, en febrero de 2009; y el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de los aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado. En Europa EASA lo hace cinco años más tarde, pero la preocupación por la seguridad viene de mucho antes. Cuando nosotros llegamos al Gobierno en 2004 la seguridad no había sido una prioridad y había graves problemas de seguridad. Por lo tanto, tuvimos que afrontar dos grandes planes: el Plan de choque de seguridad aeronáutica y el Plan general de seguridad de AENA. El Plan de choque de seguridad aeronáutica tiene dos ejes: el VAE y el VAON. El VAE de inspección de aeronaves extranjeras y el VAON de inspección de aeronaves y operadores nacionales. El VAE ha permitido dar un gran impulso a las inspecciones de las aeronaves extranjeras. Prueba de ello son las 366 inspecciones que se realizaron en 2005. Se inspeccionaron uno de cada once. Otro dato que muestra la importancia que dio el equipo del Ministerio de Fomento de entonces a la seguridad aérea es que en el año 2005 se multiplicaron por 122 las inspecciones realizadas por el Gobierno del Partido Popular en 2003. En el año 2003, señorías, España fue el país de la Unión Europea que menos inspecciones en aeronaves extranjeras realizó. En 2005 España era el cuarto país, tras Francia, Italia y Alemania, en número de inspecciones SAFA. El objetivo del Ministerio de Fomento era seguir avanzando. Por otro lado, quiero comentarles que en la lista negra europea de las compañías que no pueden operar en Europa, como saben ustedes, no se incluye ninguna de las que operan en España. El Plan VAON que, como les decía, es de inspección de aeronaves y operadores españoles, también ha tenido un gran aumento en las inspecciones. En el año 2005 se realizaron un 27% más de inspecciones de operaciones en vuelo a aeronaves españolas de las que estaban programadas en el plan. Se multiplicó, por tanto, por ocho en 2005 las inspecciones realizadas en 2003, último año completo de gobierno del Partido Popular. En 2005 cada aeronave española recibió en total una media de siete inspecciones distintas. En cuanto al mantenimiento de las aeronaves

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 29

españolas, en 2005 se realizaron un 48 % más de inspecciones de las programadas y se multiplicaron por 2,6 las realizadas en 2003, último año completo de gobierno del Partido Popular. Las inspecciones a los trabajos aéreos de extinción de incendios se elevaron en un 114 % respecto a las realizados en 2003, que es el último año en que gobernó el Partido Popular y fue responsable del Ministerio de Fomento, y las inspecciones en los centros de formación se incrementaron en un 25 %.

En cuanto al segundo gran plan que tiene un horizonte temporal de toda la legislatura, es el Plan de Seguridad Aérea de AENA 2005-2009. Tenía como objetivo principal prevenir y planificar actuaciones en situaciones de emergencia y amenazas inherentes a los riesgos propios de la actividad aeronáutica y en situaciones de riesgo, catástrofe o calamidad pública. En materia de seguridad se invirtieron en los dos primeros años 291,8 millones de euros, más que en los cuatro años de la legislatura anterior, que se invirtieron 258,8 millones de euros. Este plan busca aumentar la seguridad desde una perspectiva integral que incluye medidas de seguridad operacional y de autoprotección, *safety*, destinadas a aumentar el número y la calidad de las inspecciones, a mejorar el equipamiento de los aeropuertos y a desarrollar simulacros. El plan también incluye medidas de seguridad de personas y bienes o policial, *security*. Entre estas medidas destacan los nuevos sistemas automatizados de inspección de equipajes de bodega que se instalaron en dieciséis aeropuertos; en otros veinte aeropuertos se ampliaron los sistemas de control de acceso y detección perimetral.

Respecto al sistema ILS, el Ministerio de Fomento en los años 2004 y 2005, mediante AENA, ha potenciado la mejora de los sistemas de ayuda a la navegación aérea, ILS, que permite la aproximación y el descenso de la aeronave a los aeropuertos en condiciones de visibilidad adversa. Desde abril de 2004 y hasta 2005 se emplearon 20 millones de euros, entre los que destaca, en la categoría I a III, dos ILS que se instalaron en Madrid-Barajas.

Gracias.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Cuáles fueron los motivos por los que no estuvo operativa la Agencia de Seguridad Aérea hasta octubre del 2008, es decir, dos meses después del accidente; el Reglamento de Inspección Aeronáutica hasta febrero de 2009, cinco meses después del accidente? ¿Por qué no se creó el consejo asesor de Aviación Civil para cumplir la Ley de Seguridad Aérea? ¿A qué se debió que no se hubiera implementado todavía en el 2008 el Programa Estatal de Seguridad Operacional demandado por la OACI desde el 23 de noviembre de 2006?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Gracias, señoría.

Le comento que todos los procedimientos, las decisiones y las iniciativas que se van tomando a lo largo de una legislatura se van implementando a lo largo de la misma y, por tanto, todas las iniciativas por las que me ha preguntado el señor diputado se fueron haciendo con la cronología adecuada.

Muchas gracias.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Se transfirió el control de Barajas a la torre de aproximación de Torrejón, que es la operación que se realiza una vez autorizado el despegue e iniciado el vuelo? ¿Qué datos nos puede aportar?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Ninguno.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿No puede aportar ningún dato?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Ninguno.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿No puede aportar ningún dato?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Ninguno.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿No conocía usted la transferencia del vuelo? ¿No conoce cómo funciona el sistema de transferencia de vuelos?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Ahora mismo no le puedo aportar ningún dato. ¿Ha quedado clara mi respuesta? Porque me lo puede preguntar quinientas veces.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 30

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: La señora compareciente no quiere colaborar con esta Comisión de investigación.

¿En qué momento se constituyó el comité de crisis, quién lo dirigía y quién lo componía?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Si por comité de crisis se refiere al que está compuesto por el plan de emergencia, si ahora tengo tiempo le busco el minuto exacto, pero se constituyó inmediatamente cuando se supo el accidente. Lo constituyen las personas que están previstas en el plan de emergencia.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Y quién lo dirigía?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Lo dirigía el director del aeropuerto de Madrid.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Recuerda cuánto se tardó en activar el Plan de Emergencias de Barajas?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Creo que fue inmediatamente; el plan de emergencias se activó inmediatamente. Si me dan tiempo, ahora lo miro y le doy la cronología.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Hágalo.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): La activación y desarrollo del Plan de Emergencias Aeronáuticas del Aeropuerto de Madrid-Barajas tras el accidente del 20 de agosto se desarrolló de la siguiente manera: A las 14:25 se produce el accidente; a las 14:25 la torre de control avisa al servicio de extinción de incendios del aeropuerto; a las 14:25 los bomberos se movilizan para ir hacia el accidente; a las 14:26 la torre de control avisa al Centro de Gestión Aeroportuaria; a las 14:26 la torre de operaciones aeroportuarias avisa al Centro de Gestión Aeroportuaria; a las 14:28 el servicio de extinción de incendios del aeropuerto localiza piezas del avión siniestrado, confirman el accidente aéreo, declaran dificultades por mucho humo e inician el acceso a la zona de extinción del incendio y las primeras labores de rescate. Es decir, tres minutos más tarde los bomberos del aeropuerto ya se encuentran en la zona del accidente. A las 14:29 el ejecutivo del servicio del aeropuerto comunica a los coordinadores del Centro de Gestión Aeroportuaria que se inicie el protocolo de llamadas recogido en el plan de emergencia, declarando formalmente la emergencia. Así, cuatro minutos después del accidente, y ya con la información necesaria aportada por los bomberos del aeropuerto, es cuando se pudieron empezar a efectuar las llamadas tanto internas como externas. A las 14:29, en el mismo momento en que se estaba declarando formalmente la emergencia, el aeropuerto recibió una llamada del 112 de la Comunidad Autónoma de Madrid para confirmar las llamadas que había recibido de particulares sobre un accidente en la zona, recibiendo confirmación de la emergencia por parte del CGA; a las 14:30 se inician las llamadas a los medios internos, servicios médicos, servicios de pista, plataforma, Policía y Guardia Civil; a las 14:30,34 se avisa al servicio médico del aeropuerto; a las 14:32 llamadas del Samur al aeropuerto para confirmar el accidente recibiendo confirmación de emergencias por parte del CGA; a las 14:33 el CGA habla con los bomberos de la CAM indicando el punto de reunión; a las 14:42 llegan los primeros medios externos al punto de reunión que fueron cinco vehículos de bomberos. Es decir, solo diecisiete minutos después del accidente ya habían llegado los primeros medios externos al aeropuerto. A las 14:43 llamada a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac. Sucesivamente se fueron incorporando el resto de los medios de salvamento y ayuda, manteniendo total coordinación durante todo el tiempo que se mantuvo activo el Plan de Emergencias Aeronáuticas del Aeropuerto tras el accidente, a pesar de las dificultades inherentes a una catástrofe de esta magnitud. Finalmente, a las 16:27 del jueves 21 se desactivó la emergencia.

A los pocos segundos del accidente ya se había comunicado la alerta y empezado a movilizar los bomberos del aeropuerto. En tres minutos se encontraban ya en el lugar del accidente los bomberos del aeropuerto. En algo más de cuatro minutos se declara formalmente la emergencia y en algo más de quince minutos se disponía ya de los primeros medios externos de extinción, salvamento y ayuda. Simultáneamente a la declaración de la emergencia, el director del aeropuerto, a quien corresponde la dirección de la emergencia, se desplazó desde la zona de la oficina a la sala de crisis del aeropuerto, donde se fue reuniendo con los responsables del resto de las unidades externas en el plan de emergencia,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 31

que son: Delegación del Gobierno, Servicio de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, representantes de los colectivos de emergencia de la Comunidad, bomberos, SUMA, 112, y del Ayuntamiento de Madrid, bomberos, Samur y Policía local, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, agentes de Handling y compañías aéreas afectadas. Estos son los miembros de la comisión de crisis por la que usted preguntaba.

Por todo ello, puedo afirmar que el Plan de Emergencias Aeronáuticas tras el accidente se desarrolló con total eficacia y coordinación por parte de todos los colectivos implicados, más de 1500 efectivos, a pesar de la gran complejidad y de la magnitud del accidente. Hay que agradecer a todos ellos el esfuerzo y la profesionalidad que tuvieron en esos difíciles momentos.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Podría decirnos cómo se cumplió y si lo hizo en su integridad el Plan de Emergencias de Barajas? ¿Considera que las víctimas fueron debidamente atendidas durante el accidente y después del mismo?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Entiendo que ya le he contestado y considero que las víctimas fueron atendidas con todos los medios que estaban al alcance de todos.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señora Álvarez, existe un tema delicado que generó mucha preocupación y mucha polémica, no solo entre los grupos parlamentarios y la opinión pública, sino sobre todo entre las víctimas, pero creo que no se puede obviar en este momento. Es el tema de las distintas filtraciones. Se produjeron constantes filtraciones durante la investigación sobre el accidente de la Ciaiac, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, adscrita a la subsecretaría de su Ministerio de Fomento, que se supone independiente. Ello dio lugar a que mi grupo parlamentario se viera obligado en aquel momento a hacerle varias preguntas a usted sobre las filtraciones de las comunicaciones, del cambio de avión, de las conversaciones, de las averías, de los posibles errores humanos, de las imágenes de video del accidente, que solo deberían estar en manos de AENA y que, al parecer, habían salido de su ministerio; también sobre la filtración por parte de su director de comunicación, como usted misma ha reconocido, del informe preliminar de las conversaciones entre la torre de control y la Comunidad de Madrid, el 112; así como sobre la filtración por parte —repito— de su director de comunicación del informe preliminar de la Ciaiac que motivó la dimisión de uno de sus vocales, el señor Villarroel, que precisamente comparecerá en esta Comisión. ¿Podría decirnos, señoría, en virtud de esta información, si cuando filtraron el resto de las conversaciones, como usted ha mantenido en esta comparecencia, frente a lo que usted ha llamado una filtración manipulada de los medios de comunicación, para aclarar determinada información, cuando estableció esa estrategia de comunicación defendía a AENA pero no a las 154 víctimas? ¿Pensó usted en algún momento en las víctimas cuando contribuyó a divulgar una conversación que hacía daño precisamente a esas personas?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): De filtraciones sabe muchísimo su grupo parlamentario, muchísimo, y de esas filtraciones, concretamente, sabe mucho más. Seguramente, usted me podría decir quién filtró las cintas de esa conversación que usted plantea. Seguramente, sabrá hasta la persona. Yo no lo sé. Del ministerio no se filtró...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, la compareciente vuelve a hacer un juicio de valor que no corresponde en este momento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Me están pidiendo juicios de valor. **(El señor Ramos Esteban: El presidente tiene que actuar)**. ¿Esto qué es? Estoy dándoles hasta unos datos que ustedes no tenían, que creo que son muy interesantes.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Está imputando a mi grupo parlamentario las filtraciones que son de su ministerio.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): He dicho que puede saber mucho y que, seguramente, sabrá la persona; estoy segura, además. ¿Ustedes no me preguntan qué pienso? Yo se lo digo. Si no quieren, no lo digo, y entonces dirán que miento a la Comisión. Yo he venido aquí a dar datos. Ustedes me preguntan por las filtraciones de las cintas, que dice usted que yo he reconocido que era...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 32

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Por favor, que no me interrumpa. Es que esto no es un debate en la televisión. Estamos en el Congreso.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Esto es una Comisión de investigación, permíname, señora compareciente...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Estoy yo en el uso de la palabra.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ... donde los diputados pueden intervenir en cualquier momento. No sé si conoce las reglas de esta Comisión.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Las conozco perfectamente. He sido diputada antes que usted.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Pues no lo parece, señora compareciente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene que darle la palabra la Mesa. Señor Echániz, vamos a mantener...

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Antes que usted.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Pues no lo parece, señora compareciente.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): A usted le puede parecer...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, señora Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Estoy en el uso de la palabra y puedo decir lo que quiero.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Exacto.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Y yo interrumpirla en cualquier momento, señora compareciente.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): No sé a quién le tengo que preguntar, señor presidente, si a usted o al letrado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: A mí como presidente. El uso de la palabra la quita y la da —coloquialmente— el presidente. Con lo cual, por favor, señor Echániz, vamos a respetar los turnos. Tiene la palabra la señora Álvarez. Cuando usted quiera...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Sí, pero el portavoz puede preguntar y repreguntar sobre la propia intervención de la compareciente, como ha ocurrido a lo largo de todos estos días...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pero no tiene usted el uso de la palabra, señor Echániz. Cuando tenga el uso de la palabra, si quiere hacer algún tipo de aclaración o reproche a la compareciente se lo hace.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Espero que esto mismo se siga en las próximas comparecencias, donde el resto de los portavoces han podido intervenir en cualquier momento del turno del compareciente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Perdón, presidente.

No confunda a la Comisión. Aquí solo se interviene cuando el presidente da la palabra. Esto no es un interrogatorio.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: No es cierto, señor portavoz del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Franquis, señor Echániz, vamos a acabar la comparecencia, por favor.

El señor **FRANQUIS VERA**: Le pido al presidente que se respete, por favor, la intervención y la palabra de la compareciente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 33

El señor **VICEPRESIDENTE**: Estoy intentando mantener los turnos y aclarando e interpellando al diputado que ha interrumpido las declaraciones de la compareciente. Vamos a seguir con el desarrollo tranquilo de la Comisión.

Señora Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Sí, pero quiero enterarme de las normas, porque cuando yo era diputada había unas normas y, por lo visto, ahora hay otras. Yo hablo cuando usted me da el turno de palabra...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Sí

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ... y los demás diputados hablarán cuando usted les dé el turno de palabra...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Las normas siguen igual.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ... luego, mientras yo estoy hablando, nadie me puede interrumpir. ¿Eso es así?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Eso es así.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Y si me interrumpen continuamente, ¿usted qué va a hacer?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pues tendré que apereibir al señor diputado.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Cuántas veces se le apereibe? Me gustaría saberlo, porque él sabe las normas, usted dice las normas y yo sé las normas, pero él se salta las normas...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor presidente, este diputado no se está saltando las normas. En estas comparecencias de la Comisión de investigación los señores diputados han podido intervenir en cualquier momento y repreguntar a la compareciente sin el concurso de la Presidencia, como usted conoce muy bien.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a ver, creo que el clima es el que está marcando la diferencia de las cosas. Efectivamente, otros diputados han interpellado cuando una compareciente o un compareciente estaba hablando, pero a lo mejor no estaba tan alterada la situación bilateral de ambas partes. Efectivamente, esto ha pasado y es cierto —tiene razón el señor Echániz—, tenemos ejemplos aquí de muchos diputados que mientras comparecía otro compareciente interpellaban o hablaban, no interrumpían pero sí coincidían hablando y no ha pasado nada porque, efectivamente, no estaba la situación como está ahora. Estoy intentándolo, señora Álvarez, le pido también a usted que acabe su declaración y responda a las preguntas del señor Echániz e intentemos mantener la calma y acabar la Comisión como debe ser.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): ¿Tengo el uso de la palabra?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene el uso de la palabra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO, 2004-2008** (Álvarez Arza): Bien, les voy a recordar a los señores diputados de lo que estoy hablando. Estoy hablando —a pregunta del señor diputado del PP— de las filtraciones y les estoy dando una información a los señores diputados y a los familiares de las víctimas para que sepan de verdad lo que pasó, que es lo que creo que a ustedes les interesa, saber lo que pasó. Para mí no es cómodo venir a decir que hace diez años pasó algo y recordarlo y haber levantado las iras del Partido Popular sin ninguna necesidad, porque hubiera sido una Comisión mucho más tranquila si no hubiera dicho lo que he dicho, y lo he dicho con conocimiento de causa, porque he venido aquí a decir lo que sé, lo que pienso, lo que creo. Para eso he venido y, por lo tanto, claro que voy a dar mi opinión. Yo no soy Dios, no sé las cosas al cien por cien. Digo lo que he conocido y he tratado de aclarar una serie de cosas que ustedes las pueden confirmar en las hemerotecas. Lo pueden ustedes confirmar perfectamente. Les vuelvo a hablar de las cintas. Primero, las cintas no las filtró el ministerio y en ningún momento he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 34

dicho que las hubiera filtrado. He dicho que es un titular de los periódicos que dijo que el jefe de prensa reconoce que filtró. El jefe de prensa aclaró una situación que se había generado por una filtración y, como yo no tengo nada que ver en mi ADN con el Partido Popular, no le echo las culpas a nadie. Solamente les digo a ustedes que en el primer momento había una conversación entre dos partes: AENA —la torre de control— y el 112. La torre de control depende de AENA y esas cintas tenían que estar custodiadas —las de la torre de control— por la señora Librero. Y las otras cintas estaban en la Comunidad Autónoma de Madrid, entonces la presidenta era la señora Esperanza Aguirre, para que tengan más datos los miembros del Partido Popular. Estaba Esperanza Aguirre en la Comunidad Autónoma de Madrid como presidenta, no con las cintas como es natural, sino como presidenta, y AENA estaba con toda la jerarquía: la señora Librero, el director del aeropuerto, la directora adjunta, el director de AENA, el secretario de Estado y yo. Lo digo para que quede claro cuál era la línea jerárquica. Y aparecieron unas conversaciones filtradas en *El Mundo* incompletas y decían que los servicios del aeropuerto durante dos horas —no me acuerdo del tiempo— no habían hecho nada. Y eso no era verdad porque si hubieran sacado las cintas completas se hubiera puesto de manifiesto la cronología que le he dado, que, como comprenderá, no la sabía, la he preguntado y me la han dicho. Yo he dicho lo que me han dicho, igual que hacemos todos los que venimos aquí; y lo asumo porque estoy convencida de que no me están engañando y lo digo. Lo que salía en ese medio de comunicación perjudicaba a AENA, luego la regla de tres de que lo filtró AENA o el ministerio es absurda, porque nadie va a filtrar algo que le perjudique. ¿Quién lo filtró? ¿Lo filtró el 112? ¿Lo filtró la Comunidad de Madrid? ¿Lo filtró alguien que pasaba por allí? No lo sé, pero desde luego AENA no, por una cosa tan sencilla que cualquiera puede entender, señor diputado, porque le perjudicaba. Si le hubiera beneficiado, yo incluso habría tenido la duda, aunque me hubieran dicho que no; pero como le perjudicaba, es imposible que la hubieran filtrado cortada, porque la teníamos entera. Y el jefe de prensa, Antonio Fernández, explicó esto mismo que estoy explicando —y que creo que he explicado antes— a los periodistas. Yo no se lo he explicado a los periodistas, pero seguro que al que me lo haya preguntado se lo he explicado, porque no tenía ningún interés ni en que esto se supiera ni en que no se supiera.

Respecto a esa acusación directa que usted hace al Ministerio de Fomento, el Ministerio de Fomento no ha filtrado nada; no ha filtrado nada. Y para tener el arrojo de acusar a alguien de algo tan grave, tendría usted que tener alguna prueba, porque lo único que tiene es que le conviene políticamente que sea el Ministerio de Fomento el que haya hecho la filtración. No está teniendo en cuenta a todos los que tenían esa documentación —a los que no estoy acusando—: desde el Poder Judicial, a la Ciaiac, pasando por todos los miembros de todas las comisiones. Por tanto, es imposible identificar quién hizo la filtración o no, si es que la hicieron.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Echániz.

Llevamos una hora de retraso y tenemos al siguiente compareciente esperando, por lo que este será su último turno de intervención.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Termino rápidamente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, por favor, sea breve; y a la señora Álvarez le pido lo mismo.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Me quedan dos preguntas nada más. La primera es la siguiente. Además de la filtración hecha por el jefe de comunicación de su ministerio de las cintas relacionadas con la conversación entre AENA y el 112, ¿sabe usted, señora Álvarez, que a fecha de hoy la web de la Cadena SER sigue teniendo colgadas, después de diez años, las grabaciones que corresponden al sonido de las conversaciones mantenidas en la cabina de los pilotos del JK 5022 de Spanair? ¿Cómo justifica, señora Álvarez, el hecho de que unas conversaciones en las que no estaba el 112, ni la Comunidad de Madrid, ni ningún otro órgano externo, que debían ser custodiadas por AENA y, por tanto, por su ministerio, sean de acceso público? ¿Adoptó usted alguna medida al respecto? ¿Exigió usted a la Cadena SER que las retirara en aquel momento o en algún otro momento posterior? ¿Cree usted razonable, señora Álvarez, que hoy, transcurridos diez años, sigan colgadas y a disposición de cualquiera?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): A todas sus preguntas, no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 35

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: No hizo nada, no adoptó ninguna medida y no cree razonable que sigan colgadas.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Esa es una afirmación suya, no mía. He dicho que no.
Ya está, ¿no?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz. **(Rumores)**.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En último lugar —he dicho que quedaban dos preguntas y esta es la última— **(protestas)**, toda vez que ya hemos conocido los antecedentes a los que antes hice referencia sobre su encausamiento y su salida del BEI, evidentemente no de forma voluntaria, ¿cree usted, como ministra, que tanto usted como su ministerio hicieron una gestión adecuada en relación con el accidente del 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Señoría, yo pedíirme del BEI como consecuencia de la presión que hacía el Partido Popular, y en concreto el señor De Guindos, presión que iba encaminada a colocar al señor Escolano, que después fue ministro de Economía. Todo fue bien orquestado para que yo dejara el BEI, y lo deje voluntariamente. Mi gestión...

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Usted no está encausada?

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): ¡Por favor! **(Protestas)**.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Echániz, por favor. Conteste ya y cerremos las preguntas. **(El señor Ramos Esteban: Pero es que el presidente tiene que actuar como presidente)**.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Pregunto si está encausada o no está encausada.

El señor **VICEPRESIDENTE**: No empecemos ese diálogo. Esa pregunta no tiene nada que ver con la Comisión. Le ha hecho una pregunta, señora Álvarez, conteste a esa pregunta si lo estima oportuno, y acabamos.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO 2004-2008** (Álvarez Arza): Le voy a contestar diciendo que yo pido a este Congreso que adopte las medidas disciplinarias necesarias para que no se vuelva a repetir lo que están haciendo conmigo en esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias.

Hacemos ahora un receso de cinco minutos para recibir al siguiente compareciente y despedir a la señora Álvarez. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR VIDAL RODRÍGUEZ (INGENIERO, SUPERVIVIENTE Y MIEMBRO DE LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK 5022), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001311)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Reanudamos la sesión, en este caso para recibir a don Rafael Vidal Rodríguez, ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022. Le repito lo que acostumbramos a decir en todas las comisiones. Tal y como se acordó —para que tenga conocimiento el compareciente— en la sesión del pasado 11 de junio, intervendrá en primer lugar el compareciente haciendo una breve exposición previa de un máximo de diez minutos y luego intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios de menor a mayor por un máximo de diez minutos.

Damos, pues, paso a la comparecencia del señor Vidal Rodríguez, a quien agradezco su disponibilidad, su atención y su presencia en esta Comisión. Al tratarse de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, se ha trasladado al compareciente la posibilidad de comparecer acompañado de la persona que designe para asistir. Asimismo esta Presidencia manifiesta expresamente su voluntad de salvaguardar los derechos del compareciente reconocidos en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica: respeto a la intimidad y al honor, secreto profesional, cláusula de conciencia y los demás derechos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 36

constitucionales. Recuerdo igualmente al compareciente la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Señor Vidal Rodríguez, tiene usted la palabra.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Buenos días. Me llamo Rafael Vidal Rodríguez y, como saben ustedes, soy superviviente del accidente de Spanair el 20 de agosto del año 2008. Creo que viene al caso que diga que soy ingeniero de Telecomunicaciones con matrícula de honor e ingeniero superior en Electrónica con sobresaliente, además de tener algún otro postgrado que no viene al caso.

No solo fui superviviente de la propia tragedia de Barajas —o, como la calificó ayer el presidente de Boeing, aquella anécdota; me quedé ayer blanco y estupefacto, supongo que como ustedes— en la que murieron 154 personas y sobrevivimos 18 tras estrellarse el avión a 400 kilómetros por hora sin airbag y sin cinturón de seguridad como tiene un coche, sino superviviente de la explosión de queroseno y superviviente de la mala gestión en las emergencias. Tengo que decir que en mi caso, si en vez de las múltiples fracturas que sufrí —columna, fractura abierta de pierna, etcétera— llego a sufrir una fractura en otro miembro que no fuese uno de los inferiores, hubiese muerto desangrado. De hecho, cuando estaba allí oí a gente gritar que se ahogaba, no sé si exactamente fueron los fallecidos por ahogamiento pero oí gente que decía que se ahogaba. Y murió gente desangrada; ya digo que yo tuve la suerte de que fuera una fractura abierta de tibia. Yo estuve consciente en todo momento; tienen ustedes mis informes médicos y pueden ver que entré en quirófano completamente consciente, sin pérdida de memoria ni lagunas. Por tanto, entre los supervivientes, creo que mi testimonio debería ser considerado a lo largo de la investigación y de todo este proceso.

Además, me considero un luchador no solo por haber luchado por mi salud en las más de dieciséis operaciones que he sufrido durante este tiempo, sino por haberme enfrentado a los dos grandes actores que ha habido durante este proceso, que son dos grandes multinacionales: Mapfre y Boeing. Ustedes mismos vieron ayer cómo les ninguneaba Boeing. Nosotros lo hemos sufrido durante diez años; permítanme la expresión, ha sido un vacile constante. Estas dos multinacionales vacilan al propio Estado; se saltan las normas, se saltan las leyes, no hacen caso a los jueces. Parece que incluso a ustedes, al propio Congreso, también les ningunea, como a las víctimas. A día de hoy, los afectados seguimos en esta lucha con estas dos multinacionales. Considero que en el caso de la aseguradora sería totalmente innecesario porque una aseguradora está para indemnizar cuando hay un accidente, no para que los ciudadanos tengan que luchar durante diez años para cubrir sus necesidades básicas, como en mi caso. En la Seguridad Social se me iba a amputar la pierna y he acabado como me han visto ustedes al entrar, andando; diez años después he pasado de una amputación a hacer una vida totalmente normal porque se me operó en la privada. Por circunstancias, esta operación se hacía en la privada. Yo no tenía dinero en ese momento, incluso me planteé vender mi casa para salvar mi pierna. Como comprenderán ustedes, ante esta situación, si no tengo dinero, vendo la casa o lo que haga falta. Afortunadamente, la asociación de afectados me hizo un préstamo, que ya lo he repuesto. Pero es que un ciudadano no puede pasar por esta situación cuando hay una aseguradora; la aseguradora tiene que indemnizar, que para eso está, y no derivar a la Seguridad Social, que carga con todo, y si hay algún problema que la Seguridad Social no puede resolver, que te tengas que buscar la vida, como ha sido mi caso. Esto me parece una indecencia, y no se puede hacer nada, lo siguen haciendo y campando a sus anchas, y saltándose las leyes. Si quieren entro luego en más detalle sobre lo que está pasando con la aseguradora.

En el caso de Boeing, al final uno se tiene que echar a reír por no llorar, como cuando oyes ayer al presidente de Boeing. Al final, todo el mundo remite al informe de la Ciaiac: que si la Ciaiac dice que todo está correcto, que si los aviones están perfectos y no hay ningún fallo de diseño, que lo dice la Ciaiac. Es muy fácil decir que lo dice la Ciaiac. Durante el proceso de investigación judicial, el juez ha requerido hasta tres veces unos datos del diseño de Boeing para poder demostrar si hay o no hay un fallo de diseño en los MD-80 y tres veces ha hecho caso omiso. Si a cualquier ciudadano de este país le dice un juez que tiene que aportar cierta documentación, la aporta o se atiene a las consecuencias. Aquí estamos hablando de que hay dos grandes empresas que hacen lo que les da la gana; ustedes vieron ayer que no se sabe ni siquiera a quién pedir la documentación. ¿A quién se le pide la documentación? Al final te dicen que en la comisión de investigación pone que está todo correcto. Efectivamente, si no das la documentación para investigar, ¿no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 37

Durante todo mi proceso de recuperación, entre intervención e intervención, apareció el informe interino de la Ciaiac. Viene a colación lo que les hablaba antes de mi formación porque da la casualidad de que yo creo que tengo formación suficiente y conocimientos suficientes, relevantes, en electrónica y mi sorpresa viene cuando leo el informe interino de la comisión de investigación y veo las pruebas funcionales que se hacen al ya famoso relé R2-5, que relaciona tanto el TOWS como aquella sonda que estaba dando fallos. Porque a estas alturas todo el mundo está de acuerdo en que ese relé relacionaba tanto el sistema TOWS como la sonda; incluso ya en la conclusión final del informe de la comisión de investigación pueden leer ustedes, en la conclusión 45.º, que ya la propia comisión de investigación reconoce que existen modos de fallo del relé R2-5 que afectan simultáneamente a la sonda RAT y al TOWS, con lo cual no hay ni que preocuparse ya por hacer ningún tipo de investigación para llegar a la conclusión de que esa pieza sí que relacionaba ambos sistemas. Pero decía que mi sorpresa es grande cuando leo el informe interino —creo además que fue en el hospital— y de repente veo en la tabla que alguien con conocimientos de electrónica, con lenguaje técnico —no con lenguaje verbal normal, sino con lenguaje técnico—, está definiendo el fallo; está diciendo: este valor es el que he medido y ese valor lo que está diciendo es que la pieza entera falla. La pieza entera falla, fallan los dos sistemas y es congruente con lo que estaba pasando en el momento del accidente: se estaba encendiendo un calefactor en tierra que solo se enciende en vuelo y entonces no funcionaba el TOWS. Con esto que les estoy contando a ustedes, pues yo, dentro de mi buena fe, voy a la comisión de investigación —no recuerdo exactamente la fecha; el informe creo que salió en julio del 2009, pues en julio del 2009— y allí estaba el señor Francisco Soto, que no sé exactamente el cargo que desempeñaba allí en ese momento, y le hago la exposición. Le digo: Mire, ustedes tienen aquí esta tabla, ¿no lo han visto?, está aquí este dato, alguien ha medido esto, ¿quién ha medido esto? No sabe quién ha medido ese dato. No se sabe de dónde ha salido ese dato, pero ese dato está en una tabla y la persona que lo estaba midiendo sabía lo que estaba midiendo, está en negrita y lo está poniendo. En concreto, en este anexo aparece una tabla estupenda, una tablita con un valor. Todo parece complejo pero no es tan complejo; aparece un valor y el valor que se mide explica que la pieza falla al completo. La propia persona que lo mide pone: lo reseteo. Con palabras técnicas, dice: energizo y desenergizo. O sea simplemente dice: reseteo la pieza y otra vez vuelve a un estado normal. Está diciendo que falla. Que es compatible con el accidente.

Con esta tabla y con este dato se hubiese tenido que acabar la investigación en el año 2009; o sea, esto resuelve todo el accidente; todo el accidente. Como les acabo de comentar, todo el mundo está de acuerdo, ya ha llegado a la conclusión, no hace falta hacer más investigación, de que esa pieza sí relaciona los dos sistemas. Hicieron una prueba en la que falló al completo. Entonces, yo esto se lo comento al señor Soto y me dice que no. Le digo: Pero si es que lo pone aquí, oiga, es que este valor quiere decir que ha fallado la pieza entera. Contestación: No, no tiene nada que ver. ¡Cómo que no tiene nada que ver! Pero si esto está diciendo en lenguaje técnico, en electrónica, que esta pieza ha fallado y lo han visto ustedes que ha fallado. Bueno, pues no solamente no verán ustedes ni rastro de esto en el informe interino, sino que en el informe final desaparece por completo. O sea, esta tabla ya desaparece; no se habla de ello.

Como este señor me dice que no tiene nada que ver, que esto no... Básicamente, cómo que yo estoy idiota; o sea, he estudiado una técnica y una superior en electrónica y yo no sé nada de temas de electrónica, ¿no? Pues es la propia asociación la que tiene que pedir una nueva prueba en el INTA para intentar demostrar delante de un juez lo mismo que ya habían visto ellos. Ante la estupefacción porque este señor estaba diciendo que no, que no y que no a algo evidente, la propia asociación pide una prueba delante del juez para ver si hay suerte y volver a reproducir lo que ya vieron pero delante de un juez. Se pide esta prueba, con la mala suerte de que el primer día el relé funciona perfectamente, no hay ningún problema. Pero el segundo día que se repite la prueba vuelve a haber problemas en esta pieza; se empieza a medir y salen valores fuera de rango, valores que no son permitidos. O sea, en electrónica hay un valor, hay una tolerancia, pero si está fuera de rango, esa pieza está funcionando mal. Es curioso que en el propio informe del INTA —que lo tengo por aquí— se llega a especificar y llega a poner: fuera de rango. Produjo estupefacción y sorpresa que aquello estuviera saliendo fuera de rango, que sería la página 12 del informe que se hace en el INTA —supongo que tienen ustedes esta documentación—; el primer día la medida fue correcta y ya el segundo día marcaron fuera de rango la segunda y la tercera medida, porque lo repitieron. Además lo dicen: Se observó que los valores en dicha tabla estaban fuera de rango en el relé del accidente y, consecuencia de ello, se procede a repetir los valores de esta tabla dos veces. Piensan que es raro y entonces cambia de instrumento de medida dos veces, y hasta dos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 38

veces se registra el segundo día un valor diferente. O sea, hay una primera vez que mide la Ciaiac este valor que explica todo el accidente, porque el valor es tan desproporcionado que explica por completo el accidente. Hay una segunda vez en el propio INTA en el que también hay una variación; no tan brutal como la primera, que explicaría todo el accidente, pero sí hay ya una variación que está diciendo que la pieza funciona mal. No encontrarán ustedes en ningún sitio del informe final que se hable de este fallo del que les estoy hablando, de la tabla, que explicaría por completo el accidente y no habrían hecho falta tantas pruebas ni tantos años para llegar adonde estamos. De hecho, cuanto más tiempo pasa, menos documentación aparece en el informe. Es también curioso que durante el proceso de investigación se detecte que todo este problema del relé puede venir por un fallo de diseño en toda la flota de los aviones MD-80. También me resultaba ayer gracioso oír al presidente de Boeing decir que el diseño de los aviones es perfecto, que lo dice la propia comisión de investigación. Mire, nosotros le hemos requerido tres veces a través del juzgado para que aporte una simple documentación para ver si lo que estamos diciendo es así, si efectivamente es correcto su diseño o hay un fallo que está provocando que esos relés duren mucho menos de lo que tenían que durar y en tal caso tendrían que haber dicho ustedes que había que cambiarlos. Puso un ejemplo el presidente de Boeing: Mire, es que si se deshincha la rueda de su coche, es su problema. Ya, pero es que si hay que cambiar la correa de distribución a los 100 000 kilómetros y usted no me lo dice, ya no es tanto mi problema sino el suyo, que no me lo ha dicho. Aquí digamos que pasa algo parecido; es decir, se tenía que haber dicho que había que cambiar ese relé —en los aviones no se mide en kilómetros sino en ciclos— en tantos ciclos. Y no podremos saber si hay un fallo en la flota mientras Boeing no aporte esa documentación. Curiosamente se le ha requerido tres veces y no la aporta. Ayer creo que incluso ustedes lo pidieron y como la gente que está aquí es todo institucional para lo que les da la gana pero para lo que no les da la gana no es institucional, al final se convierte en lo que les decía antes; o sea, ¿qué investigación se puede hacer si hasta al propio Estado se le está ninguneando? Porque a las víctimas nos han negado la documentación, es muy fácil ningunearnos, pero es que se ningunea a los propios jueces y hasta a ustedes, me parece muy fuerte.

En términos generales, en cuanto al tema de los ciclos del relé —esta famosa correa de distribución que Boeing tenía que haber avisado de cambiarla y no lo hace—, curiosamente en el informe interino se habla de ello, se habla de estos ciclos o kilometraje que tenía el avión, de estos ciclos que tenía el relé. Esto ya desaparece al final y simplemente se dice: la pieza aguanta 100 000 ciclos. Sí, sí, aguanta 100 000 ciclos, pero —perdona que te diga— hay una notita en la documentación del fabricante muy curiosa —supongo que también tienen ustedes la documentación del relé—, que no sé si alguien la querrá ver, que en concreto es la nota 4 de esta pieza. Ya les digo que esto es mucho más sencillo de lo que parece. En la nota 4 —aunque está en inglés— lo que se dice es que si esta pieza está conectada a un tipo de carga, lo que en electrónica se llama inductiva —o sea, un tipo de carga que tiene ciertas características—, esos 100 000 ciclos, como dice aquí, es el 20 % de lo dicho en el parámetro anterior. O sea, que estaríamos hablando de un 20 % que dependería de unos datos: de la corriente que pase y de los valores de esa sonda o de ese calefactor, y si no se aportan, no se puede determinar si el diseño estaba bien o no.

Todo apunta a que hay un fallo de diseño y no se consideró que el famoso calefactor —que, al final, es un radiador, porque los calefactores pueden calentar de muchas maneras; imagínense un secador de pelo, que tendría unas propiedades parecidas, diferentes a las de otro tipo de radiadores—, al tener unas propiedades diferentes, las piezas que van unidas, aguantan más o menos vida. En este caso, harían falta ciertas características de esa sonda para poder determinar eso. Todo apunta a que hay un fallo de diseño, pero si no se aporta la documentación, será imposible saberlo. Si todo está correcto, qué problema tenía Boeing en aportar la documentación que en tres ocasiones le ha requerido el juez...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Vidal...

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): ¿Me he extendido mucho? Lo siento.

El señor **VICEPRESIDENTE**: No, porque yo creo que estamos todos...

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): ¿Perdidos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 39

El señor **VICEPRESIDENTE**: No, todo lo contrario. Estamos todos ensimismados con sus aportaciones y su declaración, pero sí nos hemos pasado un poco de tiempo, y no sé si a lo mejor, con las preguntas de los portavoces se podrá ampliar la información. **(La señora Oramas González-Moro pide la palabra)**. Dígame.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Una cuestión de orden, señor presidente.

Vamos a ver, en otras comisiones de investigación los comparecientes no tienen límite de tiempo fijado, a no ser que la Presidencia considere que lo que están hablando se sale del tema. Tras los días deprimentes que hemos tenido de comparecientes, hoy tenemos un compareciente excepcional porque reúne tres requisitos: tiene conocimientos técnicos, es capaz de explicarlos con palabras que podamos entender los diputados que no somos técnicos; ha sido una pieza clave en la investigación; y encima, es víctima. Yo le pediría —y no sé si el resto de los portavoces están de acuerdo— que, mientras tenga interés en aportarnos una información que nos va a servir no solo para su comparecencia, sino para las próximas que hay y para las conclusiones de esta Comisión, mientras el compareciente tenga explicaciones que dar, no tenga límite de tiempo. Hay otras comisiones de investigación en esta casa en las que estamos ocho o diez horas si hace falta. Es tan clarificador lo que está diciendo que yo pido que se reconsidere el criterio de la Mesa de limitar el tiempo del compareciente. Es lo único que quería plantear como cuestión de orden.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Ya no es cuestión ni siquiera de la Mesa —o sí, no sé si el letrado me puede asesorar en ese sentido—. No soy yo, como presidente, el que quiera, ni mucho menos, cortarle la palabra y la exposición al compareciente, y más cuando está aportando muchos detalles y muchas cosas y, efectivamente, con otros comparecientes nos han quedado muchas lagunas, dudas o incertezas. Lo que quería poner encima de la mesa es el formato y la decisión que ha tomado la Mesa para que todos fuéramos conscientes y conocedores de que se había sobrepasado casi en el doble del tiempo. No es cuestión de la Mesa y tampoco es ningún problema, a no ser que los portavoces digan lo contrario. Si quieren podemos tener una pequeña reunión o decir ya mismo si no importa y procede que el compareciente siga el tiempo que estime conveniente. La Mesa, evidentemente, estará totalmente de acuerdo.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Si quieren, me dan un minuto y ya acabo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: No, señor Vidal, somos conscientes de la cantidad de información que puede aportar, por el trascurso del tiempo y por sus vivencias —no solo técnicas, sino también humanas y legales, de todo tipo—, e incluso que pueden ir entremezclándose a la hora de su desarrollo, con lo cual, estoy seguro de que todos los portavoces estaríamos aquí todo el tiempo que haga falta para escucharle, aunque también todos hemos visto sus comparecencias y sus declaraciones en el documental. Insisto, solo quería señalar que el procedimiento es así y avisarle para que usted incluso seleccione lo que considere más importante.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Si me conceden un minuto, yo termino.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Y dos y tres, los que estime conveniente. Continuamos, entonces, con la comparecencia del señor Vidal. ¿De acuerdo?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Simplemente —y termino—, creo que todo el tema técnico se podrá poner en duda a efectos de lo que estoy hablando, pero como superviviente y teniendo en cuenta los informes médicos que dicen que he estado consciente y que no he perdido la memoria, creo que me tendrán que creer ustedes cuando les digo que las emergencias funcionaron mal. No pondré en duda que los bomberos, cuando llegaron, hicieron su mejor actuación o que cuando los servicios médicos llegaron hicieron su mejor actuación, pero alguien será el culpable de que estuviéramos allí más de treinta y cinco minutos en el aeropuerto de Barajas, en Madrid, esperando a que vinieran las emergencias mientras nos desangrábamos. Alguien será el responsable.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 40

Ahora imagínense ustedes cuando el día que saca el informe final la comisión de investigación nos llama y nos lee allí el señor Soto las conclusiones, únicamente las conclusiones, y yo tengo que aguantar en boca de este señor la conclusión 74, que dice: «La respuesta a la emergencia por parte de los servicios del aeropuerto y de los medios externos fue buena, aunque no se ajustó estrictamente al plan de emergencia». Me levanté de la mesa y le pregunté: Señor Soto, ¿me está usted diciendo eso a la cara, a mí que le estoy diciendo que estuve más de treinta minutos, casi cuarenta minutos, desangrándome, con un chaval con el brazo roto que estaba ahogándose e intentando levantar la cabeza para que no le entrase agua en la boca? ¿Me está diciendo usted eso, cuando el chaval tenía el brazo roto, hacia atrás? ¿Me está diciendo usted que funcionaron bien las emergencias? Pues aquí tienen ustedes la conclusión. Yo me levanté y me marché de la sala y se lo dije al señor Soto y a la señora Rosa Hernando. Como superviviente —había algún otro superviviente que estaba diciendo exactamente lo mismo— se me está diciendo a la cara que las cosas funcionaron bien y que la respuesta fue buena. ¿Qué se puede hacer frente a esto?

No les puedo decir más.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vidal.

Empezamos entonces con los turnos de los grupos. Por el Grupo Mixto, señora Oramas. Tiene la palabra.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero pedir disculpas al presidente y a la Comisión por no haber estado en la comparecencia anterior, pero ha habido unas incidencias en la Comisión que presido y que se celebrará esta tarde sobre las notificaciones del mes de septiembre. Espero que no vuelva a pasar, pero, en cualquier caso, quiero pedir disculpas por no haber estado en la comparecencia anterior; me fue absolutamente imposible.

Quiero dar la bienvenida a don Rafael Vidal. Le recuerdo a usted entrando por primera vez a esta casa, con las muletas; vinieron conmigo. En aquella primera reunión con las víctimas ustedes solicitaban la participación del Congreso de los Diputados y hubo aquella no confabulación, pero sí unión del Partido Socialista y del Partido Popular de solventarlo y tener una determinada línea argumental en aquella comparecencia que usted recordará. Ya en aquel momento me impactó y no pudimos sacar adelante la comisión de investigación porque no teníamos los requisitos. Su testimonio aquella vez fue muy importante, pero también en esta ocasión contando todo lo que pasó después en el juicio y la demanda contra Mapfre.

Me va a permitir que le haga unas preguntas personales. Es importante para saber las consecuencias que tuvo este accidente no solo para las personas que perdieron la vida y sus familiares, que no los pueden recuperar, sino para las personas que sobrevivieron. Asimismo, otro grupo de preguntas se referirán a sus conocimientos técnicos y su vivencia del juicio. La primera pregunta, de tipo personal, es la siguiente: usted ha hablado ya de sus operaciones, pero usted tenía un trabajo importante en una empresa, ¿pudo seguir usted en su puesto de trabajo?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Evidentemente, cuando te ocurre una cosa así —ya les digo que he sufrido dieciséis intervenciones quirúrgicas—, además en un sector como el mío que es tecnológico y que te quedas obsoleto bastante rápido, es complicado seguir en la empresa donde estuve. Además, he estado muchísimo tiempo de baja y me fue al final imposible continuar en la empresa por diferentes motivos. No quedó más remedio en este caso que montar mi propia empresa con un amigo porque no quedaba otra opción.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿O sea, que usted vio truncada su vida profesional en un momento importante a raíz de las secuelas del accidente?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es que cuando eres víctima de un accidente como este, aparte de sufrir todo lo que he relatado, la propia sociedad te estigmatiza.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso es lo que quería comentar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 41

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En la empresa era el pobrecito que se había quedado mal de la cabeza porque había tenido un accidente de avión. Tantos años después al final te da un poco igual, yo sé cómo tengo la cabeza, pero la propia sociedad, sin querer, te estigmatiza. Llegué a oír al subdirector de aquella empresa decir: Este pobre hombre se ha quedado mal. Pues poco tienes que hacer allí en la empresa. Efectivamente, no tuve más remedio que al final emprender por mi cuenta y, afortunadamente, ahora tengo una empresa con un socio que nos dedicamos al sector médico y a intentar solventar problemas para ayudar a la gente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿A usted se le facilitó posteriormente —ya nos ha explicado que parte de la intervención no la hacía la sanidad pública, que no fue financiada— apoyo psicológico, médico y de rehabilitación por parte de la sanidad pública o de la aseguradora?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Parece que cuando sufres algo así tiene que ver la fuerza que tengas mental y, afortunadamente, en mi caso parece ser que la he tenido y en los primeros días me puso una psicóloga cuando estuve en la UCI la compañía Spanair y estuvo tratándome no sé si fueron dos semanas la propia psicóloga del hospital, en este caso Infanta Sofía, que me evaluó y me dijo que estaba bien, que a nivel psicológico estaba bien. Entonces no hizo falta más. Pero, vamos, por parte de la aseguradora todo lo contrario, yo he sufrido un chantaje durante estos años a todos los niveles. Ya sabía la aseguradora que yo necesitaba dinero para operarme la pierna y en ningún momento ha cedido, todo lo contrario, lo que ha estado haciendo es extorsionar para ver si cedía y firmaba unos finiquitos leoninos totalmente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, que usted por la aseguradora no fue compensado no solo de los gastos médicos a raíz del accidente, sino de los posteriores, de necesidad de rehabilitación, ni tampoco de la pérdida de su carrera profesional.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Mapfre, la aseguradora, tiene una propia mutua que se llama Fremap. Jamás ofreció un traumatólogo para el tema de mi pierna. Jamás lo ha hecho.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Ni rehabilitación?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Jamás. Todo lo que ha hecho ha sido porque la ha condenado un juez y, como le digo, en este caso estamos en el año 2018 y en marzo de este año la Audiencia Provincial la ha condenado y se está saltando a la torera la justicia. Está haciendo lo que le da la real gana; interpreta ella lo que ha dictaminado la Audiencia Provincial como le da la gana y paga a quien le da gana y la cantidad que le da la gana. Como al final somos un conjunto de víctimas, ¿qué puedes hacer cuando alguien se lo salta a la torera? Es como si un juez condena a alguien a ir a la cárcel y dice: Ahora me viene fatal porque es verano y me voy a ir a la playa. Mejor no. Me viene bien en invierno y ya, si eso, voy a al cárcel. Es exactamente el mismo caso. A la aseguradora la han condenado a esto, pero ¿no le viene bien? Pues demándenlos ustedes en otro procedimiento. Así estamos ahora, en una demanda ejecutiva contra Mapfre para que nos pague lo que ha dicho la Audiencia Provincial que nos tiene que pagar. Aparte está en el Tribunal Supremo. Imagínese la situación después de diez años que encima estamos así con la aseguradora.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted fue asaltado, como otras víctimas y familiares de fallecidos, por los abogados buitre —vamos a llamarlos así— a los que ya la nueva legislación, promovida por la asociación, impide el acercamiento a las víctimas en los primeros días o meses? ¿Tuvo esa experiencia?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No, porque yo estuve en la UCI un mes y pico, incluso estuve aislado una temporada y no se podía pasar a la UCI.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le voy a preguntar con respecto a lo que usted ha dicho anteriormente. Usted nos dice que en la fase judicial el juez pidió determinada documentación a Boeing y que nunca se suministro por Boeing.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 42

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Efectivamente. Si no recuerdo mal, el juez le requirió a Boeing tres veces dicha información para poder determinar si había habido un fallo de diseño que hubiese hecho que el relé...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y no se les facilitó.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Jamás.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y usted cree, como técnico, como superviviente y conocedor de la causa, que esa documentación hubiera sido fundamental?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es fundamental para determinar si la flota MD-80 tiene un fallo de diseño o no e, incluso, para evitar muchos accidentes que ha habido hasta ahora por el tema del TOWS. Si hay un fallo de diseño, todos esos accidentes estarían relacionados.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Habla usted de que miembros de la asociación visitaron la Ciaiac varias veces, sobre todo en el momento del informe final, estando presente el secretario general anterior, Francisco Soto Rodríguez. Usted ha dicho que, por sus conocimientos técnicos y, después, en la vía judicial, tuvieron que reactivar un tema fundamental, lo que fue advertido por usted y por los miembros de la asociación antes de que se emitiera el informe final de la Ciaiac. Ese tema estaba en el documento inicial, pero su opinión no se incluye, sino que, incluso, desaparece del informe final, tema que después fue fundamental en la parte judicial. ¿Es lo que usted ha dicho?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Efectivamente. En el informe final desaparecen tanto lo relacionado con el fallo de diseño de Boeing como el fallo completo del relé, que relaciona el fallo del TOWS y la sonda a la vez.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le pregunto a usted, que ha sido muy considerado, cómo acogió el señor Soto Rodríguez su cualificada versión sobre lo que nos acaba de contar.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Creo que la acogió con un poco de sorpresa. Su reacción enseguida fue decir que no era así. Lo último que dijo fue que lo iba a comentar con alguna persona, pero que no tenía razón, que eso no era así.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y esa ocultación usted cree que fue deliberada, que tenía alguna intención?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Estamos diciendo que en aquel momento ya se había esclarecido el accidente y la documentación que se aportase podía desvelar un fallo de diseño en la flota MD-80 y, por tanto, era fundamental para la investigación. Es curioso que desapareciera, que, en vez de estudiarse más, desapareciera del informe final.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La Ciaiac recibió a la presidenta y a tres vocales supervivientes de la asociación, el 29 de julio de 2011, para explicarles las conclusiones del informe oficial, que hicieron público ese mismo día por la tarde. ¿Recuerda lo que les dijo la presidenta y el secretario de la Ciaiac en esa reunión? ¿Es cierto que antes que ustedes estuvieron en la Ciaiac el juez instructor del Juzgado número 11 y el fiscal asignado al mismo?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es cierto. Me dijeron allí que acababan de estar con el juez comentándole las conclusiones del informe. A nosotros solo nos dejaron ver las conclusiones, nos las leyeron, y, como le digo, entre las cosas que recuerdo que me dijeron fue que las emergencias habían funcionado bien y, como le he dicho, me levanté y le dije que cómo se atrevía a decirme a la cara, habiendo estado yo allí y habiendo estado esperando más de treinta minutos, casi cuarenta, a las emergencias, que habían funcionado bien. Repito que la actuación de los bomberos sería magnífica, así como la de las emergencias, cuando llegaron, pero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 43

el problema es que tardaron mucho. Alguien tiene que ser responsable de que tardaran mucho. Creo que si hubiesen llegado antes, la gente que se murió desangrada se hubiese salvado y los ahogados probablemente también. En mi caso, que me estaba desangrando, tuve suerte de que era una fractura abierta en la pierna, pero si llega a ser en un miembro superior, creo que hubiese fallecido también en el accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Para terminar, le voy a hacer dos preguntas. Responda durante el tiempo que quiera —eso se lo pido yo—. ¿Cómo vivieron ustedes el juicio y qué sintieron cuando acabó? Y la segunda, la más importante en este momento porque el pasado está ahí. ¿Qué es lo que desea, como víctima, que haga esta Comisión de investigación de ahora en adelante? ¿Qué le pide a esta Comisión de investigación y a este Congreso de los Diputados?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En todos estos años lo que he sentido es una impotencia tremenda cuando he visto que las multinacionales hacen lo que les da la gana, como les comentaba antes. ¿Por qué una multinacional puede ningunear al Estado y a los jueces? ¿Por qué un juez le hace un requerimiento tres veces a una multinacional como Boeing y le da igual y diez años después le sigue dando igual? Esto te crea una impotencia tremenda y te preguntas en qué sistema vivimos que ni el propio Estado es capaz de pedirle a una multinacional cierta información, un ciudadano de a pie ya estaría amonestado, en la cárcel, multado, etcétera, y aquí eso no ocurre. Y por parte de Mapfre igual, estas empresas supuestamente tienen que estar para cuando hay un accidente compensar a las víctimas y ayudarlas y no para, además de estar luchando por tu salud, tener que estar litigando con la aseguradora para que no te extorsione o te haga chantaje. He vivido una situación de impotencia, como otras víctimas, tremenda. Ustedes lo vivieron ayer cinco minutos, nosotros llevamos años.

Lo más importante en esta Comisión sería conseguir averiguar si hay un fallo de diseño en estos aviones MD-80 de Boeing porque esclarecería no solamente nuestro accidente, sino incluso otros que ha habido. Creo que es importante y es algo tan sencillo como aportar una documentación. Se aporta la documentación y si no tenemos razón pues está bien el diseño, pero si la tenemos habríamos descubierto un fallo de diseño que incluso a nivel internacional es muy relevante. Y a nivel particular de nuestro país poder determinar que la causa del accidente fue aquel relé que hacía fallar los dos sistemas a la vez y que fue la causa de todo el accidente y que no sonase el TOWS es tan sencillo como que esta documentación y esta prueba que hizo la propia comisión de investigación se documente y que aparezca correctamente, como tiene que interpretarse de los datos técnicos. También le pediría a la Comisión de investigación que a lo mejor sí puede conseguir que Boeing aporte esta documentación que falta y esclarecer el porqué no está documentado el fallo del relé y ha ido desapareciendo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y con respecto al futuro de la seguridad aérea?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Lo mismo, si solucionamos esto y otros temas que se han derivado del accidente, está claro que vamos a mejorar la seguridad aérea. Estoy hablando del relé, estoy hablando del fallo de diseño en Boeing, pero también ha habido otros fallos incluso en Aviación Civil durante todo este accidente. Todo lo que hagamos va a mejorar sin duda la seguridad aérea en nuestro país.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchísimas gracias, don Rafael Vidal.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señora Oramas.
Señor Olòriz, tiene la palabra.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor Vidal, por su intervención inicial, pienso que ha sido muy clarificadora y que va en la línea de por qué estamos aquí. Estamos aquí porque la asociación ha sido enormemente tenaz y porque sus argumentos son cualificados, son extremadamente cualificados. Estos dos ejes han llevado a que el Congreso más tarde que temprano —también hay que decirlo— ha promovido esta Comisión. Ahora bien, nos estamos encontrando con los mismos problemas que se encontraron ustedes, en este caso los mismos. Nos encontramos con complicidades de las que nos cuesta saber su origen, hablando de los responsables técnico-políticos, estas complicidades del porqué,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 44

cuándo, cómo, quién. Y sobre todo, nos encontramos con la absoluta prepotencia de Boeing —ya veremos Mapfre en el futuro—, absoluta prepotencia.

Esta noche estaba dando vueltas y pensaba por qué estuve tan educado ayer. Hoy he visto a un portavoz que no lo ha estado y he pensado qué lástima porque a lo mejor esta contundencia es la que tenía que haber tenido ayer con Boeing. Por tanto, no descarto que volvamos a llamar a Boeing. No descarto que una de las conclusiones fuera que vuelva el responsable de Boeing, que vuelva el que sabe algo de Boeing, que vuelva el que no ha dado los informes al juez, que vuelva este. Yo pienso que este Congreso no puede descansar hasta saber lo que se les ha negado a ustedes y al propio juez, si es que este Congreso —como yo he oído repetidamente— representa la soberanía nacional. Si esto es así, no puede descansar hasta tener las respuestas.

La verdad es que también ayer la persona que sustituyó a Francisco Soto en la Ciaiac el último año para esclarecer el informe nos dejó sorprendidos, no solo por el lenguaje sobre las perrerías al relé, que me sorprendieron, sino porque como resultado de tanta perrería se llegó a la conclusión de que no se sabía la causa. Es decir, tres años para llegar a una conclusión a la que no se podía llegar, porque se había de llegar a una conclusión sobre el resultado y el porqué.

Por otra parte, también nos entretuvimos demasiado en si el problema de los tres años se produjo porque la justicia custodiaba el relé o no lo custodiaba, elemento también más que sorprendente, sobre todo cuando su información nos dice que los años no llevan a más documentación, sino que va desapareciendo la documentación. Estos son elementos que tendremos que contrastar con otros intervinientes aquí para que las conclusiones que haga esta Comisión sirvan para algo más que describir, que sirvan para actuar. Esperemos que las conclusiones vayan en este sentido.

Por tanto, primera pregunta: A su parecer, ¿qué esconde todo esto? ¿Qué esconde este juego de complicidades?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, Superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo creo que cuando pasa algo así tienes que mirar quién se beneficia. Creo que es obvio que cuando ocurre algo así lo primero que hay que ver es quién se beneficia de ello, y está claro que el primer beneficiado de que no se produzca ese fallo en el relé es Boeing, así como sorprende la conclusión en la que se dice: Al final la conclusión es que no concluimos nada. La conclusión es que no se sabe qué ha pasado aquí.

En el año 2009 la persona que hizo esta prueba, la de la famosa tabla (**muestra una tabla**), sabía lo que hacía, no era tonta. Lo puso en negrita. Aquí hay dos tablas, y esta persona sabía lo que hacía y aquí puso que esta era la causa del accidente, un fallo que relacionaba el TOWS, que relacionaba la RAT y que el relé falló en la prueba que hicieron, por lo que esta fue la causa del accidente. Esto se hizo en junio o en julio del año 2009, todo lo demás, más que para esclarecer ha sido para todo lo contrario, como ha dicho usted, es decir, para ir difuminando.

No van a encontrar ustedes en ningún sitio explicado esto que les estoy diciendo. Este es un dato que, como está en lenguaje técnico, la mayoría de la gente no entiende, pero este dato dice cuál fue la causa del accidente y que ese relé falló por completo y fallaron los dos sistemas, que es lo que pasó el día del accidente. Pues bien, esto no lo van a encontrar documentado en ningún sitio, que fue lo que yo le dije a Soto, que esto no aparecía documentado en ningún sitio. Si esta es la causa del accidente, ¿por qué no se habla de esto? A partir de ahí, se empieza a enredar la cosa, se dice que si hay un defecto, pero es de otra cosa; que si el defecto viene por otro sitio... No le deis vueltas, no mareéis la perdiz, porque está aquí; esto es lo que tenéis que decir. Si documentáis esto, no hay que estar tres años trabajando, como ha dicho usted.

Los esfuerzos que ha hecho la asociación durante todo este tiempo dentro de la impotencia de que lo tenían delante y no hacían nada, han ido dirigidos a intentar reproducir esto delante de un juez. Pensábamos: A ver si hay suerte y lo conseguimos reproducir. En este sentido, hemos conseguido ver anomalías y defectos que la propia comisión de investigación recoge en algún momento —verán ustedes en el informe las palabras defectuoso, anomalía—, por tanto, no pueden decir después que todo ha sido correcto. Si esta es la causa del accidente, no pongan en la conclusión 41 del informe final —la tienen ustedes también—: «Las pruebas funcionales llevadas a cabo en el relé R2-5 no han demostrado la existencia de fallos que justifiquen la avería de calefacción de la sonda RAT en tierra ni el fallo TOWS». Esto es una falsedad, porque ya les digo que esta tabla explica en el año 2009 que ese relé falló para los dos sistemas a la vez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 45

Yo no voy a entrar en tecnicismos para decirles que esto demuestra que fue la bobina del relé. Digamos que al final el relé es como dos interruptores de su casa, por ejemplo, de la cocina y el baño, y en este caso hay algo que hace que conmute los dos interruptores a la vez; en lugar de conmutarlos con la mano, se conmutan con una bobina, y es esa bobina la que falla, y al fallar esa bobina, fallan todos los sistemas. Eso es lo que pasó en el accidente. Estaba fallando la RAT los días anteriores, así que cada vez que fallaba la RAT también lo hacía el TOWS, porque fallaba la pieza al completo, y lo dice esto, lo dice esta tabla. Ustedes podrán preguntar a quien corresponda por qué en la tabla aparece un valor, en pequeñito, de 1800, que es lo que hizo el fabricante, y luego aparece un valor de 500. Que lo intente explicar, si viene, otro compareciente, porque esto es inexplicable. Una de dos: o hay un error en el informe, si se han equivocado midiendo, con lo cual lo invalidaría todo, o, si no se han equivocado midiendo, la pieza falló y esta es la causa del accidente. No hay más, está claro. Todo que lo que ocurre después es enmarañar. Como ha dicho usted, se hace una prueba y la custodia del relé la tiene la comisión de investigación. Cuando se hacen las pruebas, *a posteriori*, se dice a la comisión de investigación: Oiga, que he visto que hay un fallo de diseño en el avión y esta es la causa del accidente. Y no, no, no... No quiero pensar mal, pero si la propia custodia la hacen ellos y aparecen con el relé en una bolsa de plástico en el INTA delante del juez para hacer una prueba, uno tiene que sospechar de todo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Estos gráficos forman parte del informe final?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por eso.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Esto está en el interino, desaparece en el final. Esto lo pueden ver solo ustedes en el interino.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por eso. Yo al menos no lo había visto. He estado revisando la documentación y, como usted sabe que el señor Soto comparecerá en esta Comisión, sería muy importante para nosotros tener este documento para hacerle la pregunta que usted nos hacía, que no es retórica. A ver, ¿por qué? ¿Qué ha pasado aquí? ¿Por qué un elemento de esta magnitud técnica desaparece?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Curiosamente, es superpequeñito, con una notita, pero se sabe lo que se está haciendo. Ya les digo que, si se ha medido esto realmente, esa pieza falló por completo, no a medias tintas ni casi ni ha habido problemas, como pasa en los estudios del INTA, donde está fuera de rango, pero luego no se recoge y no terminan de decir si ha fallado. Aquí ha fallado por completo y esto no está documentado en ningún sitio.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: El problema es que para un profano puede pasar por alto; este es el grave problema. Y cuando digo profano, me refiero al propio juez, si no tiene el asesoramiento debido, y sin duda a esta Comisión. Por tanto, nos parece fundamental esto para ver qué respuesta tiene y para contrastarla después con la de otros técnicos.

¿Por qué no hizo caso a estas propuestas que ustedes le hicieron? No sé si el señor Soto le respondió de alguna manera.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo le pregunté reiteradamente al señor Soto quién había medido esto, porque el que había medido esto sabía lo que estaba haciendo y sabía que había habido un fallo. Hay personas que hacen mediciones y otros hacen transcripciones, los textos. La persona que hizo esto sabía lo que hacía y no se sabe quién es. Yo le preguntaba reiteradamente a Soto: ¿Quién ha hecho esta tabla? Pregúntale, porque este señor sabía lo que hacía. Francisco Soto no sabía quién había hecho la tabla y decía que esto no tenía ninguna importancia. La persona que ha hecho esta tabla, si consiguen averiguar quién ha sido, estoy seguro de que les podrá decir: Efectivamente, yo medí esto y falla el relé. A ver si se consigue averiguar quién ha hecho esta tabla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 46

El señor **OLÒRIZ SERRA**: De hecho, le preguntamos por el personal del Ciaiac. Nos habló de que el siguiente responsable contrató a más de cuarenta personas, que tampoco es un número exagerado de personas para no saber qué se le encomendó a quién y, por tanto, cómo se redactó este tipo de documentación. Espero que nos lo pueda responder el señor Soto, ya que ha de decir la verdad en esta Comisión.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Espero que, si consiguen traer a alguien para que explique esto, tampoco les ningunee hablando de números, etcétera, porque la cosa está bastante clara. Cuando una cosa pasa de 1900 a 500 KH es porque falla por completo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias.

Siguiente pregunta, cambiando un poco. La directora de AESA nos dijo que era una casualidad sin importancia que la sede de la agencia fuera alquilada a Mapfre Inmuebles. Nos dijo que era una casualidad, que era el que les hizo la mejor oferta. Viendo lo poco generoso que es Mapfre con ustedes, a uno le sorprende que sea tan generoso con esta gran oferta a la agencia. ¿Por qué cree que les hicieron un buen precio? Ya sé que es solo un juicio de valor, pero aquí se decía que a veces uno y uno suman dos u once. Sería bueno saber si suman dos o suman once.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): La sensación que tengo —como esto es una sensación lo puedo decir— es que al final aquí todo se inclina de una parte, en este caso no de la nuestra, sino de estas dos multinacionales. Si se dan ustedes cuenta, todo el que viene aquí —vino Oleaga, ayer el presidente de Boeing— acaba diciendo que en el informe pone que todo está correcto. Me parece que a Oleaga le pasaban una nota y decía: ¿Emergencias? Si pone que está correcto en el informe. La sensación que yo tengo es que al final todo se inclina hacia una parte. Si parece que aquí la piedra filosofal es el informe de la Comisión de Investigación y va perdiendo información por el camino y pone otras cosas que faltan a la verdad, pero que curiosamente favorecen a estas partes, la sensación que tengo es que aquí se está inclinando la balanza hacia una parte. En este caso, ¿casualidad? ¿Se está poniendo también usted de parte de Mapfre? ¿Es un actor superimportante aquí y la propia AESA se pone de su parte? Vaya con las casualidades. Siempre las casualidades inclinan la balanza de parte de estas multinacionales, constantemente. Esa es la sensación.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última pregunta. Ya ha hablado un poco de esto, pero me gustaría que lo precisase más. ¿Cómo está la situación judicial en España de las familias que no aceptaron la propuesta de Mapfre? Usted ya ha dado una pequeña explicación. Me gustaría que lo ampliase: cómo se han encontrado desde el principio, si ha habido familias que han ido dejando este pleito, cómo, por qué... Esta situación de la tragedia, por así decirlo.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Por desgracia, en lugar de estar Mapfre cuando tiene que estar para indemnizar a las víctimas, cuando ocurre un accidente, en los primeros momentos, que es cuando te puede hacer falta, porque has perdido el trabajo, porque hay familias que han perdido al cabeza de familia que era el que traía los ingresos y tal, la estrategia que ha seguido y sigue Mapfre es la de que las víctimas estén metidas en una desidia y se consiga que vayan firmando cláusulas totalmente leoninas, que no se pueden calificar de otra manera. La estrategia de Mapfre es el desgaste de las víctimas y a veces chantaje a otros niveles, incluso emocional: no vas a cobrar más, esto es lo que vas a cobrar, cógelo ya. Eso es todo lo que ha venido sucediendo y sigue sucediendo.

Ahora mismo ya le digo que a finales de febrero o principios de marzo hubo una sentencia de la Audiencia Provincial ligeramente favorable para las víctimas, porque condenaba con los intereses de demora a Mapfre, y lo que ha hecho Mapfre ha sido una interpretación a su libre albedrío, dejar consignado el dinero para pagar a quien a ellos les parece, y estamos a finales de julio, a principios de verano, y el dinero sigue retenido en el Juzgado número 11 porque Mapfre ya se ha preocupado de presentar escritos para que se vaya retrasando este dinero. Esto es una estrategia en la que cómo van a competir unos ciudadanos de a pie con una multinacional que tiene muchísimos recursos. Ahora, para poder recuperar ese dinero que está diciendo una sentencia de la Audiencia Provincial, para poder reclamar lo que es nuestro, tenemos que meternos en una demanda ejecutiva. Después de diez años y una sentencia de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 47

Audiencia Provincial me tengo que meter en una demanda ejecutiva. Está la sentencia, pero como no te lo dan y pasan por encima de los jueces, no te queda otra que meterte en una demanda ejecutiva. Hay gente que no ha percibido todavía nada de dinero desde que ocurrió el accidente y tiene ahora otra vez que desembolsar dinero contra la aseguradora. Hay gente que dice: yo ya no tengo dinero, yo ya no me meto. Otros se quedan por el camino. Además, para colmo de la situación, lo que ha hecho Mapfre ha sido decir que, según su interpretación de la sentencia de la Audiencia Provincial, el dinero que dio se lo tienen que devolver. Y ahora está con otra demanda para pedir dinero a las propias víctimas, el que ya les dio. Es una situación totalmente surrealista. Además, estamos en el Tribunal Supremo en un contencioso con Mapfre. Imagínense ustedes el desgaste, unos ciudadanos de a pie tenemos que pagar todo esto, todos los abogados, los juicios se van ramificando y ellos no solamente tienen una plantilla entera que se dedica al tema judicial, sino que encima contratan despachos extranjeros para que nos aplasten y nos machaquen. Ya se encargan ellos de poner todo el dinero, porque, al final, siempre será más rentable para ellos pagar a despachos que pagar a las víctimas y que se queden por el camino. Esa es la filosofía, totalmente incomprensible cuando, supuestamente, estas empresas tienen que estar para dar un servicio a la sociedad, para que cuando ocurra algo estén ellas y den un servicio a la sociedad, con una póliza de más de mil millones de dólares para cubrir esto. Afortunadamente, esa póliza estaba en vigor porque la pagaba Spanair, pero, aun estando esa póliza de más de mil millones de dólares, estamos con esta estrategia de desgaste.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Olòriz.

Seguimos con el turno de intervenciones. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Como veo que es un asunto que le tiene preocupado al señor Olòriz, quiero confirmarle que la soberanía nacional reside, efectivamente, en el Congreso.

Señor Vidal, muchas gracias. No sé si sabe que, de manera simultánea a esta Comisión de investigación de este accidente, se está sustanciando otra sobre otro accidente, el de Angrois. Son completamente distintos, obviamente, pero nos sirven algunas cosas como, por ejemplo, la importancia de tener niveles de protección y que estos niveles sean sólidos, detectar fisuras y la conveniencia de añadir nuevos niveles y cosas como las comisiones de investigación y su posible independencia. Normalmente en la otra, Ciudadanos ha creído más razonable, cuando han comparecido víctimas, preguntar sobre lo relacionado con su experiencia y con lo que han experimentado en cuanto a la atención a las víctimas. Sin embargo, como usted ha dicho, en usted concurre la condición de ingeniero y de víctima, por lo que creemos que es interesante preguntarle, porque seguro que usted ha buscado en los informes y ha intentado, como nos ha demostrado, encontrar las debilidades de esos informes. Por tanto, le haré preguntas sobre las dos cosas, sobre el accidente y su vivencia como víctima pero también técnicas. Si hay algo en el accidente que no quiere recordar o es doloroso dígamelo y no le preguntaré más sobre eso.

Con respecto a las primeras, sobre sus vivencias del accidente, entiendo que usted estaba en la parte del avión que al partirse cayó en la zona del arroyo. ¿Es así?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ya preguntamos a los responsables de AENA y a los responsables del aeropuerto y hay una divergencia sobre los tiempos de respuesta. Unos decían que los bomberos habían llegado a los dos o tres minutos, mientras que había víctimas que decían que pasó mucho más tiempo. ¿Eso es así? Usted ha dicho que transcurrió al menos media hora hasta que llegaron los servicios. AENA decía que esto podía ser porque los bomberos primero tuvieron que apagar el fuego. ¿Usted cree que fue así? ¿En la parte en la que usted estaba había fuego? ¿Tuvieron que esperar para que llegasen los servicios de emergencia?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Evidentemente, los bomberos tuvieron que apagar un fuego, pero hasta que llegaron los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 48

bomberos transcurrió tiempo. Por supuesto, la actuación de los bomberos me parece que fue muy buena, pero hasta que llegaron las emergencias... Recuerdo que me iban a sacar bomberos y uno dijo: no, no, espérate que vengan las emergencias. Yo tenía una fractura de columna y entre ellos hablaron diciendo: no, no, espérate que vengan las emergencias. Ellos mismos no querían tocar porque, evidentemente, en mi caso, si me llegan a tocar me hubiese quedado parapléjico. Lo que hicieron fue retirarme el fuselaje que tenía encima. Tuve una conversación con uno de los bomberos, pero ellos no podían hacer más, o sea ellos no me atendieron la fractura por la que me estaba desangrando, no me sacaron de ahí, simplemente liberaron y supongo que retirarían fuselaje para que pudieran entrar las emergencias, pero hasta que no llegaron las emergencias los bomberos no pudieron hacer más; evidentemente, apagaron el fuego, pero yo recuerdo a los bomberos estar esperando a las emergencias, tanto nosotros como los bomberos estuvimos esperando a las emergencias. El bombero supongo que apaga el fuego, pero no hace atención sanitaria. Lo que yo digo es que alguien será culpable de que las emergencias llegasen tarde ¡en Madrid!, ¡en la capital de España!, ¡en el aeropuerto de Barajas! Esto ocurre en el centro de Madrid o en otro sitio o fuera del aeropuerto, y yo creo que hubiesen venido en diez minutos o un cuarto de hora, no treinta y pico minutos. Ya le digo, yo no fallecí desangrado porque era el miembro inferior, aunque perdí bastante sangre, que también está en la documentación —la pueden mirar ustedes— de mis informes médicos. Pero allí, gente con otras fracturas moriría desangrada y de hecho hubo casos que están documentados. Alguien será responsable de esa tardanza en los servicios de emergencia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Con posterioridad al accidente, en el aeropuerto de Barajas, entre las dos pistas se han hecho actuaciones, unos puentes sobre riachuelos que ahora conectan la zona donde está el satélite de bomberos con la zona del accidente. ¿Usted cree que si esos puentes que ahora existen hubieran existido entonces la atención habría sido más rápida?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de afectados del vuelo JK 5022): Hombre, pues si los bomberos no podían pasar porque había una valla y porque incluso había una puerta que estaba cerrada, que estaba con cadenas..., está claro que si se ha mejorado el acceso, podrían atender. Pero, ¿por qué había problemas de acceso ahí, en el aeropuerto de Barajas? Y ya le digo, aunque los bomberos tardaron un tiempo en llegar, que también tardaron —no digo que sea por culpa de los propios bomberos, sino porque las instalaciones no lo permitían—, las que tardaron muchísimo fueron las emergencias.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Voy a pasar a cuestiones ya más técnicas y me gustaría hablar sobre el relé R2-5.

Nos ha dicho que a lo largo del juicio solicitaron tres veces información, datos de diseño sobre el relé. ¿Sobre qué? ¿Nos puede decir, de manera no excesivamente técnica, para que lo entendamos, en qué consistía lo que pedían?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de afectados del vuelo JK 5022): Sí. La asociación contrató a un perito, que era doctor en telecomunicaciones, y se llegó a la conclusión —es un poco lo que les comentaba a ustedes— de que se detectó un fallo de diseño. Si quiere, entro un poco en términos más técnicos, y es que del relé —que simplemente es una pieza que podría equivaler a un interruptor de una casa— el propio fabricante dice que si tú conectas al relé una carga no inductiva —que puede ser una bombilla como la que tenemos en casa, eso es una carga no inductiva—, el relé aguanta 100 000 ciclos. Hemos dicho que los aviones no se miden en kilómetros, sino que se miden en ciclos, que son despegue y aterrizaje. Eso es un ciclo. El fabricante de esta pieza del relé, Leach —estas son las especificaciones del relé (**muestra un documento**); yo de todas formas se las voy a dejar—, lo que dice es que esta pieza aguanta 100 000 ciclos a determinada corriente. Cuando un fabricante fabrica algo en electrónica habla de sus especificaciones: esta pieza aguanta 100 000 ciclos para tantos amperios de corriente —en una casa hay tantos amperios de corriente, en un avión hay equis amperios de corriente—. Luego el propio fabricante, en una nota en la segunda página, en una nota 5, dice que la vida del relé es el 20 % si lo conectas a una carga inductiva. Una carga inductiva es un motor. Un secador de pelo o cualquier cosa que tenga espiras se considera una carga inductiva; un motor sería una carga inductiva. Si tenemos el interruptor del baño conectado a la bombilla, no sería una carga inductiva; si lo conectamos a un motor, sería una carga inductiva. Pues lo que se detectó durante la investigación era que la famosa sonda RAT es inductiva porque este calefactor tiene espiras dentro y al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 49

tener espiras es una carga inductiva, con lo cual la pieza lo que va a soportar es el 20 % de esos 100 000 ciclos. La propia comisión de investigación dice en el informe interino —ya digo que lo dice en el interino, porque en el informe final desaparece esto—, en la página 51 —si me permiten les leo el parrafito—, lo siguiente: Suponiendo que el relé hubiera estado siempre instalado en el avión, habría compartido los 28 000 ciclos de vida del avión —y hemos dicho que los ciclos son despegues y aterrizajes—. Por cada ciclo de avión se estima que el relé consume dos ciclos —el doble—, con lo que llevaría acumulados un total de 56 000 ciclos. Y dice: menos de su vida prevista, que es de 100 000 ciclos. Esto es erróneo o falso, como quieran, porque, como les acabo de decir, si la sonda RAT —como dicen los propios esquemas de Boeing— al final es inductiva, porque es un bobinado el propio calefactor, estaríamos hablando del 20 %, que dependerá de la corriente. Así pues, no lo podemos saber mientras no nos den el valor de esta inductancia que tiene la sonda RAT y nos digan la corriente que pasaba —que la podemos averiguar con la inductancia—. O sea, sin aquellos tres datos que se le pidieron reiteradamente a Boeing durante el proceso judicial jamás podremos saber si había un fallo de diseño o no. Como ya digo, al final el fallo es igual que una correa de distribución de un coche. A los 100 000 kilómetros hay que cambiar la correa de distribución; pues esto sería igual, a tantos kilómetros hay que cambiar el relé, y no lo dice Boeing en ningún sitio, porque considera que es la vida eterna. La propia comisión de investigación dice: no; llevaba 56 000 ciclos y aguanta 100 000. Ya, ya. Aguanta 100 000, pero tienes una carga inductiva y el propio fabricante te está diciendo que es un 20 % de lo que te digo si le conectas motores o cargas inductivas. Por tanto, Boeing tiene que aportar el valor de la carga inductiva de la sonda RAT. Hay unos valores —yo si quieren se los dejo— en lo que el propio juez estaba requiriendo a Boeing; ahí hay tres valores y con ellos se podría determinar, pero ya les digo que la vida del relé es muy inferior a lo que dice aquí la comisión de investigación y, para más inri, cuando esto se le explica a la comisión de investigación —oye mira, que está pasando esto, te estás dejando esto, que es el 20 % porque esto es una cantidad...—, desaparece todo en el informe final y solo pone: según el fabricante son 100 000 ciclos de vida. No entra ya en el análisis, no encuentran aquí todo este párrafo de los dos ciclos de vida y tal. Es decir, cuando estamos hablando de que aquí hay un posible fallo de Boeing, desaparece la documentación, desaparece todo. Como hemos dicho antes, la información va desapareciendo por el camino en vez de aparecer y estar más documentado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Vale, ahora lo entiendo, ahora sí me ha quedado claro. Cuando habla de error de diseño es precisamente eso, que si bien esto está preparado para 100 000 ciclos el propio fabricante indica que si está conectado a un equipo...

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): A la sonda RAT la llaman calentador, la llaman calefactor. Un calefactor es un radiador como el que podemos tener en casa, aunque los radiadores pueden calentar por agua. En este caso un radiador es una espira. Las freidoras de casa tienen una espira que sirve para calentar. Aquí, supuestamente, el fallo de diseño fue que se les olvidó a los ingenieros que estaban conectando una carga inductiva al relé, con lo cual se les olvidó esta nota que les acabo de decir, se les olvidó esta nota que les estaba diciendo a los ingenieros que entonces tenían que considerar un 20 % de vida, y tendrían que haber puesto en los manuales que esa pieza había que cambiarla cada equis kilómetros.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Y lo que están pidiendo al fabricante es precisamente que digan si esta pieza, la sonda RAT en este caso, es una pieza inductiva que podría hacer que este relé no tuviera los 100 000 ciclos sino el 20 %.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Se están pidiendo unos datos para poder hacer unos cálculos, que son el valor de esa inductancia —porque al final tiene un valor— y el valor de otra inducción que hay por el camino. Con esos dos datos sería muy fácil, se calcularía con una fórmula y según el resultado diríamos: a lo mejor este relé da la casualidad de que cada 40 000 o 50 000 ciclos... Incluso podríamos llegar a la conclusión de que —qué casualidad— en el accidente que hubo en Detroit el avión llevaba 50 000 ciclos, en el accidente de Mandala llevaba 40 000 ciclos y en el accidente de Spanair llevaba 40 000 ciclos, qué casualidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: El informe de la Ciaiac no menciona nada de esta posible divergencia entre los 100 000 o el 20 % de los 100 000.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 50

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No, y creo que esto se lo he dicho a Paco Soto, pero además nuestro perito también ha comunicado esto a la comisión de investigación, o sea que la comisión de investigación era consciente por completo de esta nota que les estoy diciendo a ustedes de que la vida del relé no eran esos 100 000 ciclos que habían estimado ellos sino que era menos. O bueno, que había que calcularla, o sea, no se podía decir alegremente esto. Ya le digo que del informe interino desaparece todo este razonamiento y lo dejan simplemente en que el fabricante dice 100 000, no entran ya en...

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto me ha quedado claro. Una duda que siempre me ha quedado es si cuando el mecánico opera y activa el disyuntor que desactiva la sonda RAT, eso también puede desactivar el TOWS o no tiene que ver.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No tiene que ver. Les pongo un ejemplo. El relé es una pieza que tiene varios conmutadores dentro. Supongamos que esta pieza tiene el conmutador del baño y el conmutador de la cocina. Hay algo que puede hacer que falle todo este sistema, todos los conmutadores a la vez, que sería esta bobina que es la que les he dicho en la tabla con ese dato de antes, donde se aprecian variaciones y falla por completo. En esta tabla que les he enseñado antes, ahí falla todo el sistema, fallaría la luz de la cocina y fallaría la luz del baño. Cuando se está produciendo este problema, el técnico de mantenimiento lo que hace, en lugar de atajar el problema y ver que es el relé el que está conectado con varios sistemas, entre ellos el TOWS, es cortar el cable de la luz del baño. Se me enciende la luz del baño, lo corto. Y no se hace ninguna investigación de por qué se está encendiendo la luz del baño cuando no tiene por qué encenderse en tierra. Y tal cual, el técnico de mantenimiento lo que hace es cortar el cable, que es desconectar ese interruptor. No se hace investigación de qué está pasando. No sé si le he contestado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, perfectamente.

Tras el accidente de Detroit, la NTSB —el equivalente de la Ciaiac— emite una serie de recomendaciones. Una de ellas, que afecta a este caso, es que hubiera sistemas que avisaran a la tripulación en caso de que el TOWS estuviera inactivo, es decir, que se encendiera una luz o algo así en la cabina. Al parecer, dio un plazo de un par de años para que los fabricantes se adaptaran, pero, mientras tanto, los mecánicos deberían comprobar en cada vuelo si el TOWS estaba o no inactivo. Esto no se llegó a trasladar a la normativa española y, aparentemente, la Dirección General de Aviación Civil seguía dando certificados sin tener en cuenta esto. ¿Esto es así?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Hay una cosa muy curiosa. Ayer también se le hizo esta pregunta al presidente de Boeing sobre si el TOWS había generado ya varias catástrofes —además, también están documentadas aquí las catástrofes que ha habido por un fallo del TOWS— y si debería ser un elemento esencial, redundado, etcétera. Hay una controversia en la propia documentación de Boeing, porque si el TOWS no funciona es un NO GO, o sea el avión no puede salir si no funciona el TOWS, pero luego la propia Boeing no lo considera esencial. Por tanto, es una controversia. Si no lo consideras esencial, ¿por qué lo consideras un NO GO? Esto se contradice. Al margen de eso, todo lo que pueda derivar en recomendaciones..., lo que quieras, pero un elemento NO GO debería estar redundado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por mi parte nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Navarro.

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Vidal, por comparecer esta mañana, que ya es esta tarde. Antes de empezar con las preguntas que tenía, le diré que a lo largo de su intervención me han surgido dudas con respecto a otras comparecencias que hemos celebrado aquí, tanto la de ayer, del presidente de la Ciaiac, como anteriormente, la del director general de AENA en ese momento —hoy nos aclararon qué sitio ocupaba en AENA—, y también la del director del aeropuerto, el señor Oleaga. La primera aclaración que quiero hacer para que se nos fijen ideas es la siguiente. Según decía el presidente de la Ciaiac ayer, al relé se le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 51

habían hecho muchas pruebas y «perrerías» —entre comillas, como dijo él— y nunca había dado fallos. No sé si él se refería a que cuando se hacían las pruebas el relé siempre había dado valores. Y tampoco sabemos si entre esos valores aparecieron algunos —como dijeron al principio— fuera de rango; eso es lo que no aclaran. Ni aclaran si hicieron las pruebas al sistema, al TOWS, con el relé desconectado. Eso no nos lo ha aclarado. Lo que sí me ha quedado claro a lo largo de la mañana es que desde luego el TOWS no funciona, como acaba de explicarle usted al diputado Navarro, si no tiene el relé, el conmutador que hace que funcione. Otra cosa que se nos dijo es que el TOWS no es imprescindible para volar. No será imprescindible porque no es uno de los motores, no es una de las alas, pero desde luego si el TOWS está activo y funciona es un *NO GO*, no puede volar. Quería yo contrastar eso con lo que dijo ayer el presidente.

Tenía otra pregunta, a ver si me la quiere contestar, porque es del día del accidente y se lo pregunto como víctima que no había perdido la conciencia, y también para contrastar lo que dijeron los señores Oleaga y Martín en su momento. Aquí se generó una discusión con el dichoso riachuelo. Vamos a ver, el avión se estrella y se parte porque cae en la coronación de un talud. Si no hubiera habido un desnivel —a mi entender, que puedo estar equivocada— entre las dos pistas, igual se hubiera estrellado, pero no se hubiera partido. Luego se genera un escape de combustible que hace que se produzca un incendio que agrava el accidente, y además dos de las víctimas se ahogaron en un riachuelo que, según decía el señor Oleaga, era muy pequeño. Si en un pequeño riachuelo se mueren dos personas que eran víctimas de un accidente aéreo, creo que es para pensárselo. No digo que estemos acusando sin pruebas, pero a mí me da que pensar. Entonces a usted, como testigo que estuvo allí aquella mañana y como sufridor del accidente, ¿qué le merecen estas consideraciones? Se nos ha dicho que esos condicionantes que agravaban la situación del accidente en realidad no la agravaban tanto, porque el riachuelo ayudó a evitar que el incendio fuera mayor y que en realidad salvó vidas de gente que hubiera podido morir carbonizada, más de ochenta personas.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Todo lo que fuera un obstáculo para que llegasen las emergencias y los bomberos... Está documentado también que los bomberos no podían acceder con los camiones, no podían llegar a la zona precisamente por este riachuelo y por el terraplén que había. Todo lo que sea dificultar la labor de los bomberos para extinguir el incendio creo que se contesta por sí solo. Retraso de bomberos, más fallecidos, tal cual. Que alguien te diga encima que tienes que agradecer que hubiera habido un riachuelo es el colmo. Es como cuando estaba delante de Francisco Soto diciéndole que yo estuve ahí sujetando a un chaval como podía para que no se ahogase y te está diciendo a la cara que llegaron pronto. Y yo dije: es que tenía el brazo partido y estuvimos ahí más de treinta minutos; qué quiere que le diga.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En su comparecencia también dijo que efectivamente estuvo hablando con el señor Soto, que era el secretario de la Ciaiac en ese momento, y tengo la sensación de que con el señor Soto se habló, habló usted sobre este problema que vio, habló el señor Hudspeth sobre las conclusiones que habían sacado después de la inspección y de la investigación en el incidente del 2007, y ninguna de estas conclusiones aparece en el informe de la Ciaiac.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Y el propio perito de la asociación, que no deja de ser un doctor en ingeniería de telecomunicaciones. Ya le digo, usted me ha hablado de los fallos del relé, pero es que no tenía que haber habido más pruebas porque en la tabla que les he enseñado que aparece el informe interino del año 2009 ahí se ve que falla por completo el relé. Luego se empiezan a hacer pruebas, algunas a petición de la asociación, para intentar reproducir aquello que ya había pasado delante del juez. Era como decir que se necesitaba que fuera delante del juez porque a la comisión de investigación se lo estoy diciendo y no me hace caso y no lo ve. Usted se refiere a los fallos del relé, pero aquí siempre se intenta enmarañar diciendo que falló el relé, pero solamente fallaba en los contactos, porque como tiene varios interruptores dentro se dice que solo fallaba el interruptor de la sonda. Se intenta aislar el problema. Pero, no, habrá habido momentos en que las pruebas indicaran solo un fallo en cierta zona, y no un fallo completo o contundente, lo que tú quieras, pero entre las diversas pruebas que se han realizado en esos tres años ya están apareciendo fuera de rango mediciones de esa bobina que hace que falle todo el relé. Pero es que la tabla del año 2009 ya dice que falla todo el relé. Es que no hubiesen hecho falta más pruebas, son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 52

innecesarias. Y ya digo que esta tabla desaparece. No se comenta nada sobre esta tabla en ningún momento del informe final y desaparece después de hablar de esta tabla con la comisión de investigación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según el presidente actual de la Ciaiac, el órgano es perfecto, y de hecho en una de las conclusiones que se le pide por uno de los diputados le pregunta cuál es una de sus recomendaciones para tenerla en cuenta en el dictamen nuestro, cuando termine la Comisión, y lo que nos dice es que digamos que la Ciaiac es un organismo estupendo y que necesita todo el apoyo. Una de las cosas que él defiende es la completa independencia de la Ciaiac. ¿Usted piensa lo mismo?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): ¿Cómo va a ser independiente la Ciaiac? Yo creo que para nada es independiente. Que yo sepa, dependía en cierto modo del Estado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Del Ministerio de Fomento.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Y luego cuando pueden pasar, incluso tienen más acceso —lo digo otra vez— las compañías multinacionales implicadas a la documentación y a todo que las propias víctimas, ¿cómo va a ser independiente? Si los propios actores implicados han estado en conversaciones con Boeing durante todo el proceso supuestamente para ayudarles en la investigación, es meter el lobo en el gallinero. Si en la propia investigación metes al lobo en el gallinero, de ahí poco bueno puede salir. Tú le podrás requerir información, pero no meterlo en casa, que es lo que se ha hecho. ¡Qué independencia va a haber! Ni independencia del Gobierno ni independencia de las multinacionales implicadas. Al final se va perdiendo información por el camino en vez de esclarecerse las cosas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Por qué cree usted que oculta información la Ciaiac? Según dijo el presidente ayer, los informes finales de la Ciaiac no buscan culpables, sino causas, pero, claro, si entre sus conclusiones finales tampoco hay causas, sino cualquier otra cosa, porque tampoco es que concluya, entonces, ¿para qué sirven los informes finales de la Ciaiac?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En este caso ha sido superimportante el informe de la Ciaiac, porque de ello ha dependido el juicio, y como habrán visto ustedes al final, cada vez que traen aquí a un compareciente, siempre acaba diciendo que en el informe de la comisión de investigación pone que todo estaba...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero en un juicio no se buscan causas, sino responsables. Es decir, el informe de la Ciaiac supuestamente era para buscar causas, describir causas y luego hacer recomendaciones para evitar que se repita, pero en un juicio penal lo que se buscan son responsables. Entonces, ¿de qué manera ese informe pudo servir de base a las decisiones que se toman para el juicio? Puede servir como un informe pericial, que aun así tenía su organismo pericial colegiado el juez, pero, ¿de qué manera pudieron mezclarse estos dos campos y servir el informe de la Ciaiac de base para cerrar?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo creo que aunque no debería haber sido así el juez y todo el proceso lo ha tomado como la piedra filosofal, hasta el punto de que el día anterior a las conclusiones finales se llamó al propio juez para instruirle en la comisión de investigación. ¿Por qué tenía que ir el juez el día que publicó el informe? ¿Por qué tenía que ir a la comisión de investigación? Si esto es todo independiente, ¿por qué se le llama al juez y tiene que ir allí a explicarle unas conclusiones?

Al final se ha tomado como la base de todo, y todo aquello que no está o no pone aquí parece que no existe o no es verdad. Incluso ya le digo que la conclusión que les he leído antes, la 75, frente a varios supervivientes que decimos que no funcionaron —y es obvio— las emergencias, aquí pone que funcionaron perfectamente. Otras cosas se podrán cuestionar, pero que ya te digan los supervivientes que aquello no funcionó bien, y digan que funcionó bien, es lo último.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según dice el informe final de la Ciaiac, y el presidente así lo ratificó aquí ayer, las emergencias funcionaron bien. De todas las comparecencias que hemos tenido, no solamente la del presidente, sino la del director de plan de emergencias, que era el director del aeropuerto, como la del señor Martín, que era el director de AENA, y también comparecientes anteriores, siempre se escudan en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 53

el dato de que los bomberos llegaron a los tres minutos. Nosotros sabemos que ese dato es muy importante en cuanto a las recomendaciones de OACI de que tres minutos es el tiempo máximo que se espera en respuesta a los bomberos, y lo primero que contesta son tres minutos. Nosotros sabemos que es un dato trampa, porque los bomberos pueden llegar en tres minutos, pero el resto de emergencias llegó cuarenta y cinco minutos tarde, que es lo que dijo el señor Oleada, basándose en datos de AENA. ¿Usted cree que esto es consecuencia de la recomendación de la OACI, que dice que un aeropuerto no tarde más de tres minutos en dar la primera respuesta? Su miedo —algunos de ellos lo comentaron— era que la clasificación del aeropuerto bajara en cuanto al tiempo de respuesta de emergencias.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Lo primero que habría que preguntarse es adónde llegaron en tres minutos, porque está claro que los bomberos llegaron y no pudieron bajar con el camión a extinguir el incendio —volvemos a lo mismo— ni pudieron bajar andando donde estábamos, porque había un terraplén. Por tanto habría que preguntarse dónde llegaron en tres minutos, y qué tuvieron que hacer los bomberos para poder llegar a extinguir el incendio. Creo que el que haya víctimas por la mala gestión de las emergencias haría que alguien tuviera que ir a la cárcel. Lo que me está preguntando usted al final se traduce en que alguien tendría que ir a la cárcel por esa mala gestión, y ese es el problema. No sé si la he contestado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias.
Por el Grupo Socialista, señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quisiera agradecer al compareciente que esté aquí, así como sus explicaciones, que siendo ingeniero y además víctima seguramente sean de las mejores que se han dado en la Comisión, porque lo ha hecho además de una forma muy inteligible.

En este accidente hubo muchos muertos, lo que supuso un gran drama, primero para las víctimas y también para gente como el compareciente, que sobrevivió. Aunque fuéramos las personas más empáticas del mundo, nunca tendríamos la capacidad de ponernos en la mente del compareciente ni saber las sensaciones que puede haber vivido. Por eso todo nuestro apoyo y nuestro ánimo, y le agradecemos su explicación. Estamos en una Comisión que es posible gracias a que la asociación de víctimas insistió mucho en que se montara, y por tanto quiero dar las gracias, en primer lugar, a la asociación de víctimas, y en segundo lugar, a los diputados canarios. Aquí tenemos a dos diputados canarios del PSOE; damos las gracias a Tamara Raya, y sobre todo a Sebastián Franquis, ya que sin ellos esta Comisión a día de hoy no estaría funcionando. **(Rumores)**. Aunque llegara tarde, he vivido personalmente la insistencia de los diputados canarios y del PSOE de Canarias, que hizo posible que esta Comisión se esté desarrollando. **(Rumores)**. Por eso quiero dar las gracias a mis compañeros, que son los artífices, junto con la asociación, de que hoy estemos aquí debatiendo este asunto.

La política, sobre todo en los tiempos en que vivimos, se desarrolla de una forma rara. Reconozco que traer determinados temas al Parlamento me da miedo. ¿Por qué? Por cosas como las que han pasado hoy. Cuando el foco mediático se acaba poniendo en los portavoces de los grupos parlamentarios miembros de una Comisión de investigación en la que hay víctimas, algo está fallando, y es por una razón: porque no entendemos que hay determinadas cosas que tenemos que respetar. En una Comisión de investigación de este tipo el foco se debe poner en los comparecientes y en las causas, y con la primera comparecencia de hoy no lo hemos conseguido, y deberíamos hacer un análisis. Hemos fallado a las víctimas, a la Comisión y a gran parte de los ciudadanos. Como he dicho la dinámica parlamentaria hace que esto se produzca en esta Cámara, porque algunos aprovechan la oportunidad del foco mediático para *[hacerse un hombrecito delante de los suyos]*², y con eso se hace un flaco favor a las víctimas. No creo que esa sea la forma de desarrollar la Comisión ni de sacar conclusiones. He creído necesario haber hecho esta introducción **(el señor Echaniz Salgado: ¡Impresentable!)** y además era inevitable que la hiciera, porque por suerte o por desgracia estoy en dos comisiones de investigación de accidentes, el de Angrois y el de Spanair, y en esta Comisión, por lo que seguía por los medios, porque al coincidir las dos no he podido asistir, el foco se ponía hasta ahora mucho más en los comparecientes y en el debate de las

² Palabras retiradas de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara. Ver intervenciones de los señores Echaniz Salgado (página 57) y Ramos Esteban (página 57).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 54

consecuencias. Por eso creo que hoy se ha roto una dinámica que espero que recuperemos en los próximos días.

Si cualquier se preguntara después de la intervención del compareciente cuáles son las causas del accidente, creo que todos lo tendríamos medianamente claro, ¿no? Las causas del accidente —si hemos escuchado al compareciente— se debieron a un relé, que además el fabricante en las especificaciones técnicas que tenía que haber puesto y cuándo tenía que ser sustituido cometió un error, que era fijar el ciclo de vida que no podía superar los 100 000, cuando había otros elementos que podían hacer que el ciclo de vida fuera menor. Esa creo que es la consecuencia. Pero los que hemos tenido en nuestra vida profesional la responsabilidad de analizar cuándo falla una máquina es cierto que ocurre una cosa a veces —y seguramente que el compareciente lo comparte—, y es que aunque tengas todos los indicios de que el elemento que ha fallado es uno, nunca se va a poder asegurar al cien por cien. Asegurar al cien por cien que en ese momento falló eso, aunque se hubiera tenido que sustituir, nunca lo vamos a poder asegurar. Pero es cierto que todo indica que la responsabilidad es del fabricante, que lo tenía que haber advertido y que se tenía que haber sustituido en el momento adecuado.

Me preocupa otra cosa —y que además detecto en el interviniente— y que creo que tiene que ser uno de los objetivos de esta Comisión, y es que el funcionamiento de las comisiones de investigación técnicas que se crean por parte del ministerio de forma obligatoria, y que tienen que investigar cuando se produce cualquier accidente, sea ferroviario o sea aéreo, lo tiene que analizar siguiendo una sistemática. Me preocupa porque, tanto en esta Comisión como en la otra Comisión del accidente ferroviario que estamos analizando ahora, siempre llegamos a una conclusión, y es que hay fallos en las comisiones, tanto en la Ciaiac —en este caso— como en la CIAF —en el caso ferroviario—, y al final las víctimas acaban teniendo la duda, primero, de la independencia del órgano, y tenemos que buscar la forma de garantizar esa independencia y que la gente tenga la seguridad de que es independiente, y segundo, también se pone en duda el procedimiento que se sigue y las conclusiones.

Voy a plantearle mi primera pregunta —después de la parrafada que he soltado aquí—, porque cualquiera que pueda analizar cómo funciona el análisis de un accidente cuando se produce, nunca lo va a hacer mejor que una víctima que está trabajando diariamente para saber qué ocurrió. Por eso nos sirve mucho su experiencia, y me gustaría preguntarle cómo cree que podemos garantizar la independencia de esos órganos para que lo saquemos como conclusión y lo podamos implementar. Y si cree que las comisiones de investigación técnicas tienen definidos perfectamente los procedimientos, la sistemática que tienen que seguir, los perfiles de quienes tienen que formar parte de esa Comisión para que se saquen las conclusiones... ¿Qué cree que falla en las comisiones de investigación técnica y qué cree que se puede solucionar o mejorar el funcionamiento actual?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Iré respondiendo todo lo que comentaba. Ha dicho que nunca se va a poder demostrar al cien por cien un fallo, que como no se está delante en el momento del accidente no se va a poder demostrar al cien por cien. Hasta ahí estoy de acuerdo, pero qué menos que en el informe de investigación ponga que en un momento dado se ha reproducido una situación como la que se dio en el accidente. En el informe debería aparecer —para que luego lo interprete un juez— lo que se ha producido, y entonces él decidir —como ha dicho usted— si al final aquel supuesto asesinato —porque nadie vio cómo disparaban a la víctima con una pistola y una serie de antecedentes— es así o no; que sea el juez quien decida. El problema aquí está en que, aunque la comisión de investigación ha visto al cien por cien el fallo, no lo ha reflejado en su informe, ese es el problema. Efectivamente nunca se va a poder asegurar al cien por cien, pero por lo menos que lo ponga, y diga lo que les acabo de explicar sobre la tabla. Que diga: Hemos reproducido al cien por cien lo que pasó el día del accidente con esta pieza. ¿Pasó el día del accidente? Pues que decida el juez. Si pasó en una prueba que han hecho ustedes y pasó exactamente lo mismo que el día del accidente el juez dirá. En mi opinión es blanco y en botella, pero sería el juez el que tendría que decirlo. Pero si no se le da la información al juez, ¿el juez qué puede decidir? En mi opinión es fraudulento el informe, falta información... Lo que usted quiera, pero por lo menos que eso conste para que otra persona lo interprete.

Creo que hay un malentendido. Ha afirmado que hay un fallo de diseño y que falló el relé. Es un hecho que falló el relé. Como le digo, en una de las pruebas que explica el accidente falló el relé, y lo del diseño es una suposición hasta que Boeing aporte la documentación. Entonces, creemos que hay un fallo, pero hasta que no aporte la documentación no se puede saber. Por tanto es un hecho que ese relé falló y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 55

reproduce al cien por cien las condiciones del accidente. Efectivamente —también lo pone en el informe— cuando empiezan a aparecer cosas sospechosas de que la pieza funciona mal, se dice que a lo mejor en el momento del accidente eso no pasó, o que eso pasó después del golpe. Puede, pero usted refléjeme lo que ha obtenido para que el juez interprete, porque a lo mejor el juez entonces ya opina otra cosa; pero si lo omite, el juez no podrá hacer una interpretación. En consecuencia que falló el relé es un hecho, según la documentación, aunque no lo pone, y lo del diseño es una suposición hasta que Boeing aporte la documentación, si es que algún día la aporta. Ojalá consigan ustedes a través de esta Comisión que Boeing aporte la documentación de esa persona supuestamente responsable, y aunque esta empresa americana campa a sus anchas por España, habrá alguna manera de que el Estado español lo consiga.

También me ha preguntado sobre los perfiles, ¿no?

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Sobre la sistemática que tiene definida la comisión de investigación, la Ciaiac, es decir, el procedimiento que sigue para investigar un accidente, los perfiles profesionales de las personas que forman parte de la comisión, y la garantía de independencia de la misma. Si considera usted que estas premisas se dan y si tiene alguna idea de los elementos que se podrían mejorar en esos tres aspectos.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, Superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Como le digo la comisión de investigación no era independiente, sino que dependía del Estado, y luego yo no sé hasta qué punto habrá tenido relación profesional con actores implicados como Boeing. En cuanto a los temas técnicos parece ser que no contaba con personal suficientemente cualificado. Soto era ingeniero aeronáutico y no conozco las titulaciones de los demás, pero, por ejemplo, en este caso dentro de la propia comisión no había nadie con suficientes conocimientos electrónicos, aunque yo creo que esto lo podría haber interpretado perfectamente un ingeniero aeronáutico, pero parece ser que no, cuando Soto decía: No es, no es; esto no lo entiendo.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Hoy ha dicho una cosa muy interesante con la que creo que se ha quedado toda la Comisión, y es que, según la información que nos ha dado —nos lo ha demostrado y ha dejado informes—, todo indica que el fallo fue del relé y de Boeing. Quiero decir que la percepción que podemos sacar todos de la información detallada que nos ha dado es que el fallo es de Boeing. En este sentido yo le recomendaría a Boeing que si quiere cambiar nuestra opinión exponga sus argumentos, porque si no la percepción que vamos a tener todos —además lo creo, y nosotros lo creemos— es que usted tiene razón en los argumentos que nos ha dado. Si Boeing no justifica lo que tiene que justificar, yo me preocuparía si fuera Boeing, porque yo personalmente —y creo que también el resto de miembros de la Comisión— me llevo la sensación de que se trata de un fallo de Boeing, un fallo claro de fabricación y de las especificaciones que se hacen posteriormente.

No sé si Boeing comparecerá otra vez o no, pero si quiere evitar esa sensación, les recomendaría que se pusieran las pilas. Si no seguramente la Comisión de investigación sacará la conclusión que usted nos ha dado hoy aquí: que el relé fallo y que no se habían hecho las especificaciones sobre cuándo sustituirlo conforme a los ciclos de vida, etcétera.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, Superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Ya le digo que es un hecho que el relé falló, así aparece en las pruebas posteriores, aunque no está documentado. Ya les he dicho que esta prueba se pierde en el informe final y no se habla de ella en ningún momento. En cuanto al fallo de diseño será una suposición hasta que Boeing aporte la documentación.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Respecto a la atención a las víctimas me resulta curioso y preocupante que el Estado no haya creado las herramientas para que, personas que han sufrido una situación tan complicada, no se tengan que pasar todo el día peleándose con unos y con otros a la hora de que se reconozcan determinadas cosas que son de justicia. Yo voy a reconocer que esto me preocupa y que creo que la Comisión tendrá que tomar nota para que no pase. Bastante drama tiene alguien que ha sufrido un accidente de ese tipo, y que además se encuentra en situación de vulnerabilidad, como para que encima no cuente con las herramientas necesarias —esta es la percepción que he sacado a partir de sus palabras— que le den apoyo en todo momento, y no tener que librar una batalla en la que en algún momento pueda querer tirar la toalla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 56

Una de las conclusiones que tiene que sacar al final la Comisión es que tenemos que buscar la forma de hacer que las víctimas siempre, siempre, siempre, se sientan acompañadas. No sé si usted tiene la fórmula —no hace falta que nos la cuente durante la sesión—, pero tendremos que buscar la manera de solucionar esta cuestión y establecer las herramientas que tiene que generar el Estado en este sentido, preocupación que, con las vivencias que nos ha contado, supongo que compartirá.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Lo que no puede pasar en este país —se lo pediría a ustedes en la Comisión—, que no es una república bananera, es que una persona, un ciudadano español tenga que tomar la decisión de vender su casa para salvar su pierna, cuando hay una aseguradora como Mapfre. Tú no puedes estar pensando en vender la casa, después de lo que te ha pasado, para poder operarte y salvar tu pierna cuando te está diciendo la Seguridad Social que se tiene que amputar. Tú te agarras a lo que sea si te están diciendo que existe la posibilidad de una operación en la que podrías salvar tu pierna; tú lo intentas. Hay que entender la situación, como en mi caso: no tenía el dinero y se me pasó por la cabeza vender la casa. No puede ser que en este país, que no es África —eso pensamos los ciudadanos españoles—, una empresa ningunee al Estado y a las víctimas para no cumplir con sus obligaciones. Debería salir de la Comisión alguna manera para obligar a las compañías aseguradoras a indemnizar y a proteger al afectado en una catástrofe. No puede ser que un ciudadano tenga que plantearse vender su casa para salvar su pierna, tomar una decisión como vender mi casa para que no me amputen la pierna. Eso tendría que ser impensable, y eso lo he vivido yo. Afortunadamente yo no vendí la casa porque la asociación me hizo un préstamo, pero la asociación no tenía por qué haberme hecho un préstamo. Eso lo deberían solucionar ustedes a través de esta Comisión, y buscar una fórmula para que el Gobierno pueda obligar a estas empresas a cumplir sus obligaciones, y no saltarse a la torera a la Administración, a los jueces, y hasta ningunearles a ustedes, como pasó ayer.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Con las preguntas que han hecho los compañeros ha contestado usted y además tenemos una percepción. Nos tenemos que marcar como objetivo no solo sacar las conclusiones, sino también buscar la forma de implementar estas cosas. Podría ser frustrante para las víctimas, para este Parlamento y para los ciudadanos sacar conclusiones adecuadas, pero después no tener las herramientas para buscar cómo implementarlas. Por eso digo que lo interesante de esta Comisión —lo que teníamos que conseguir y trabajar todos por ello— es poner el foco en eso, en las víctimas, en el relé, en por qué hay una información que Boeing no quiere dar, por qué la percepción de las víctimas permanentemente es la de que las comisiones de investigación técnicas, que son obligatorias —es una percepción, y si es una percepción, nos tiene que preocupar—, no son independientes, no funcionan de la forma adecuada y no sacan las conclusiones de forma adecuada, porque se deben a otras cosas. Si conseguimos sacar esas conclusiones de esta Comisión y buscar la forma de implementarlas, todos estaremos satisfechos, pero sobre todo las víctimas se sentirán satisfechas, porque se ha traído a este Parlamento un tema que les preocupaba.

Termino como empecé, agradeciendo a mis compañeros que fueran tan pesados, tanto a los del PSOE de Canarias como a Sebastián Franquis y a Tamara Raya, para que esto viniera aquí. La asociación de víctimas estuvo en permanente contacto porque creía que era de justicia, y gracias a que determinados representantes suyos les convencieron, porque era de justicia, lo apoyaron y lo sacaron adelante.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No se olvide usted de que aquí Aviación Civil y Fomento también son responsables. **(El señor Echániz Salgado: También Magdalena Álvarez)**. Estamos hablando de Boeing, relé, etcétera, pero aquí Aviación Civil y Fomento tienen también muchísima responsabilidad en todo este accidente. Hay diversos actores: hemos hablado de Mapfre, que es colateral *a posteriori* **(el señor Echániz Salgado: Muy bien)**, estamos hablando del diseño del avión, pero por favor que no se nos olviden Fomento y Aviación Civil **(la señora Hernández Bento: Muy bien)**, así como Magdalena Álvarez, por supuesto.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Como ha introducido otro tema... **(La señora Hernández Bento: Ya ha acabado el tiempo)**. No me corte, presidente, después de lo que hemos vivido hoy.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Se le ha acabado el tiempo, señor Ramos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 57

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Ya, pero he visto antes muchos tiempos. Me va a permitir el presidente que, aunque no sea de su grupo parlamentario, actúe con la misma dinámica que con el resto. Voy a terminar muy rápidamente.

Lo comparto. Aquí tenemos que sacar las conclusiones de qué falla tanto en la CIAF como en los fabricantes o en la Administración, sea Fomento o la Dirección General de Aviación Civil, porque si no el objetivo que nosotros nos habíamos marcado no se estaría cumpliendo. Nosotros también queremos sacar conclusiones sobre qué falló en los organismos que forman parte del Estado. No crea que queremos ocultarlo, porque si no estaríamos cumpliendo a medias lo que hemos dicho, así que espero que no se preocupe el resto de diputados del resto de partidos porque nosotros vamos a poner también el foco en eso y sacaremos conclusiones.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Se lo agradezco.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos. Como presidente, me gustaría decirle dos cosas. Primero, ha habido muchos más diputados canarios que han provocado, participado y conseguido esta Comisión, al margen del papel de la asociación de víctimas, que yo creo que es fundamental. Venir a colgarse medallas en esta Comisión —usted es libre de decir lo que quiera— no es justo, porque hay muchos más diputados canarios. Si usted no quiere —lo ha dicho en su exposición inicial— que pase lo que pasó en la comparecencia anterior, si no quiere fuego, no eche gasolina. **(El señor Echániz Salgado: Por cierto, pido en este momento que retire sus palabras)**. Porque durante dos minutos, de los cinco de su exposición, ha hecho alusiones a un portavoz que si llega a pedir la palabra por alusiones habríamos entrado en una dinámica que era la que usted criticaba. Por favor, vamos a seguir.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Como me ha hecho una referencia, voy a pedir al letrado que le informe al presidente de cuáles son sus funciones. No es un portavoz de un grupo que nos diga aquí los diputados que hicieron tal cosa, es generar la dinámica en la Comisión y propiciar el debate. Le pido al letrado que le recomiende para que se desarrolle de la forma adecuada. **(El señor Echániz Salgado: ¡Qué vergüenza!)**.

El señor **VICEPRESIDENTE**: No vamos a entrar en ese debate. El letrado ha asesorado al presidente provisional de esta Comisión en sus funciones y creo que no me he extralimitado en ninguna.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: En su intervención de ahora, sí. **(La señora Oramas González-Moro: Ya vale. Estamos en una Comisión de investigación de un accidente)**.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Como portavoz y moderador del debate **(el señor Ramos Esteban: Es moderador)** creo que también tengo competencia para hacer algún tipo de alusión. Vamos a acabar ya con la intervención.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Por alusiones. Pido que se retire del *Diario de Sesiones* lo que ha comentado el diputado³, que no sé si es miembro de esta Comisión, porque ha llegado por primera vez después de las ocho comparecencias que ya hemos tenido.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Sobre la base de esa petición, ¿retira usted las alusiones que ha hecho en su exposición?

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ¿Qué alusiones?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Exactamente «hacerse un hombrecito delante de los suyos», ha dicho. Eso es lo que quiero que se retire.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ¿Con nombre y apellidos? Voy a hacer una cosa...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Ramos, hay una petición expresa. ¿Lo retira del *Diario de Sesiones*?

³ Ver página número 53.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 58

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a responder si me lo permite el presidente, después de su intervención. Comparto las palabras que ha dicho la diputada y que hemos sentido hoy todos aquí. Aunque lo creo de verdad, lo retiro⁴, porque creo que la dinámica de la Comisión tiene que ser así.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Para finalizar el turno de intervenciones, la señora Hernández Bento, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Vidal. Yo no quiero entrar al trapo y no lo voy a hacer por respeto a su presencia y también por respeto a todas las víctimas y afectados de la asociación. Me parece que debemos ser serios y responsables. Intentar ponerse en una Comisión una medalla que no le corresponde en aras de no sé qué no me parece presentable. Yo no quiero calificarlo, pero no me parece adecuado. A lo mejor así lo digo suavemente y con esto termino. La única medalla que podemos poner aquí los diputados —creo que en esta medalla sí estaremos de acuerdo todos— es a ustedes, a los afectados, a las víctimas de esta tragedia. Gracias a ustedes y solo a ustedes los demás hemos venido arrastrados por el empuje, por la valentía que han tenido y que nos ha traído hasta esta Comisión. Nadie, ni siquiera los que han solicitado esta Comisión, se han atrevido a decir lo que se ha dicho hoy aquí. Los que me conocen saben que no me gustan este tipo de situaciones, pero me parece que intentar ponerse una medalla está absolutamente fuera de lugar.

Yo le tengo que felicitar, usted es un valiente, y esto hay que decirlo alto y claro, es David contra Goliat. Usted hoy nos ha descrito aquí una situación, después de todas las comparencias que hemos tenido, en las que —no sé si se puede escapar alguien— el resumen sería —lo dijo antes el señor Olòriz—: sálvese quien pueda. Aquí nadie sabía nada o no se acordaba, o al final remisión constante a la Ciaiac. Hay una cosa que no sé si a los demás les llama poderosamente la atención, a mí sí, y además nos lo han dicho con mucha tranquilidad, con mucha serenidad los diferentes comparecientes que han venido, y es que la única misión de la Ciaiac es analizar los fallos técnicos y luego recomendar. Pero la mayoría de esas recomendaciones, como se dijo tranquilamente —veintiséis, me parece recordar que fueron—, se han archivado sin que se hayan cumplido, y aquí paz y en el cielo gloria. Uno se queda asombrado cuando escucha estas cosas. Nosotros somos responsables no solo ante la asociación, sino que creo que ante la sociedad en general. Todos cogemos aviones en algún momento de nuestra vida y la seguridad aérea es una responsabilidad que yo creo que todos los que estamos aquí estamos dispuestos a asumir.

Yo soy la última y muchas preguntas que se han hecho eran dudas que tenía. Creo que usted nos lo ha querido centrar en cuatro cosas, o así lo he entendido yo. Las emergencias fallaron. Cuando vino el director del aeropuerto, el señor Oleaga, yo le hice varias preguntas sobre el tiempo de respuesta y la calidad de esa respuesta. En los tiempos de respuesta no tenemos por qué dudar: los bomberos estaban a los tres minutos, parece que el plan de emergencia —nos dijo hoy la ministra— se activó a los cuatro minutos y, según la relación que ella hizo, a los diecisiete minutos ya había asistencia externa. Pero la pregunta a lo mejor no es esa, porque también le dije al director del aeropuerto que las imágenes de la valla cerrada y las filas de ambulancias que no podían entrar las hemos visto todos. A lo mejor las ambulancias llegaron a los diecisiete minutos pero, desde luego, no entraron. Esta es una de las cosas en las que quizá deberíamos profundizar porque a usted le creo. Usted dice que no llegaban y usted habló con los bomberos, usted no perdió la consciencia nunca. Tenemos que aprovechar esa vivencia que usted tuvo para que este puzle de piezas que encajan, desencajan y se nos salen del tablero, intentar que terminen encajando. Digo lo de la calidad de las emergencias porque da la sensación de que la información que se trasladó externamente no fue suficiente porque había muchas ambulancias no medicalizadas. Mi primera pregunta es si a usted, tal y como estaba y después del tiempo que le hicieron esperar, lo trasladaron en una ambulancia que estuviese medicalizada.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Una de las cosas que sorprendió bastante es que me trasladaron solo, íbamos el conductor y yo en la ambulancia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: O sea, que no.

⁴ Ver página 53.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 59

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Entiendo que cuando usted dice medicalizada... Yo no iba acompañado, yo iba chillándole al conductor que fuera más despacio porque con los baches se me estaba clavando el hueso astillado en zonas que me producían más dolor. No le echo, por supuesto, nada en cara, todo lo contrario; el conductor estaba haciendo su trabajo lo mejor posible y me quería llevar a urgencias, pero me dolía más e iba solo, íbamos el conductor y yo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Y a usted lo trasladan a un hospital público.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Al Infanta Sofía, a urgencias.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Y en ese hospital, ¿le pueden hacer la operación que usted necesitaba o no?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo entro en urgencias del Infanta Sofía y me operan, en este caso la pierna, que era por donde estaba perdiendo sangre. Se me atiende correctamente, por lo menos en ese momento. Luego estuve mucho tiempo en el Infanta Sofía y parecía que no estaba preparado para muchas cosas. Por ejemplo, para la operación de espalda que se me hizo en el Infanta Sofía se tuvo que comprar todo el material quirúrgico y equipar al hospital para operarme a mí; una cosa sorprendente, pero es tal cual les estoy contando. En otro tipo de operaciones se trasladaron médicos de La Paz para hacerlas, pero en concreto para la de la espalda se compró el material quirúrgico —me lo dijeron los médicos— y toda la equipación para el hospital por mi operación. Supongo que, a lo mejor, a nivel de imagen, no se podía decir que el Hospital Infanta Sofía no estaba preparado en ese momento para una operación quirúrgica de columna. No lo sé.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No hubiera sido más sencillo trasladarle de hospital?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo creo que fue un tema, en parte, político, de imagen, de por qué un hospital no tenía para atender ese tipo de cosas. Lo más sencillo hubiera sido trasladarme pero, a lo mejor, en ese momento estaba todo el foco mediático en mí y en otros supervivientes y no hubiese quedado bien. Es una suposición.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: En esos momentos, ¿la compañía aseguradora no se personó, no apareció por ningún lado?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Ya le digo que la relación que he tenido y sigo teniendo a día de hoy con la aseguradora ha sido un chantaje durante todos estos años y una extorsión. No ha ayudado, sino todo lo contrario. Además de tener mis problemas personales de recuperación de salud, lo que ha hecho Mapfre ha sido intentar extorsionar. No tengo ningún problema en decirlo porque puedo demostrarlo. Otras víctimas no han tenido la fortaleza —digámoslo así— que he tenido yo para aguantar y otras se han ido por el camino firmando cláusulas leoninas porque no querían continuar con el tema o por lo que sea. Yo sigo luchando contra Mapfre. De esta Comisión una de las cosas que debería salir es que un ciudadano español no tenga que estar en la tesitura que estuve yo de tomar una decisión para salvar su pierna, operarse o lo que sea, y que encima tenga que luchar contra las aseguradoras. Eso es impensable.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, lo cierto es que sorprende muchísimo esa actitud. No sé desde esta Comisión qué podemos hacer en ese sentido, pero es un tema que nos tenemos que plantear, tal y como usted nos está solicitando.

Ha hablado usted, por su formación técnica, de lo que le parece un tema claro, que es el fallo del relé, del que usted ha hablado aquí largo y tendido. Nosotros también hemos preguntado al resto de comparecientes —comparecientes con responsabilidad— sobre esto y a mí me chocó bastante el presidente Ciaiac, que nos decía que sí, el relé es el principal sospechoso —lo copié textualmente—, pero nada fue concluyente. Pero es que usted viene hoy con pruebas de que se hicieron mediciones y que, efectivamente, el relé estaba fallando. Yo también le hice algunas preguntas fuera ya de micrófono y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 60

terminada la Comisión y, sinceramente, esto de que se le hacían perrerías al relé me pareció absolutamente fuera de lugar. Aquí se hacen pruebas, pruebas técnicas, y creo que usted nos ha traído unos gráficos. Quizá las preguntas que tenemos que hacer —se me ha ocurrido al hilo de su comparecencia— es qué perfil, qué tipo de técnico hace esas mediciones para preguntarle nosotros a la Ciaiac y a la compañía Boeing quién hizo estas mediciones, o que nos den un listado de personas que han estado en la investigación y ver si alguna tiene el perfil para haber hecho esa medición. Es evidente que es una prueba, desde mi punto de vista, bastante clara; una prueba clara de que el relé falló. La pregunta sería esa, dónde se pudo hacer ese tipo de mediciones. Porque tampoco se pueden hacer las mediciones en cualquier sitio. Dónde y qué tipo de perfiles.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de afectados del vuelo JK 5022): Aquí una cosa muy importante que hay que tener muy en cuenta es que las pruebas —les han dicho que no hay nada concluyente durante estos tres años— concluyentes se omiten, como las que les he dicho —esa era concluyente—, y aquellas en las que, digamos, no es tan concluyente la prueba pero está fallando —que por lo menos se debería documentar— se llega incluso a decir —como decía el señor Ramos—: bueno, falla pero esto a lo mejor es por causa del accidente. O sea ¿cuando falla ya es muy evidente que está fallando? A lo mejor el fallo es porque después del accidente la pieza va mal, y cuando ya es concluyente, ni siquiera lo documento.

Yo creo que por lo menos, como comentaba antes, todo esto debería estar documentado y que luego el juez decida. Antes hablamos de que nadie va a poder ver. Es como en un asesinato; el juez no ve disparar al asesino a la víctima, pero hay una serie de pruebas que al final llevarán al juez a determinar si sí o si no. En este caso, cuando hay pruebas que se le están ocultando y otras, digamos, que se enredan, como dice usted, no hay concluyente. Bueno, pues regístreme lo que ha pasado y ya decidirá otra persona. Yo le digo que las concluyentes, a posteriori de comunicárselo a la comisión de investigación, desaparecen, ni siquiera están en el informe final y se va difuminando todo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Otra cosa que me llama la atención y quería saber su opinión es que en el informe de la Ciaiac, ayer su presidente nos decía que no se puede hablar ni de factor concluyente ni de factor determinante. Parece ser que nunca, y eso a mí me dejó un poco impactada; que solo se puede hablar de factores contribuyentes y de factores probables. ¿Esto es razonable en un informe? En su opinión, claro.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de afectados del vuelo JK 5022): Ya les digo que mi opinión es que al final esto es como un caso de asesinato. Insisto en lo que acaba de decir el señor Ramos. Como tú no has estado delante, no vas a poder ver que esa persona apretó el gatillo, pero entiendo que en una investigación se acumulan una serie de pruebas y al final se llega a una conclusión. Entonces por lo menos aporta esas pruebas, documéntalas, las que tienes, para que ya que tú no quieres llegar a hacer esa conclusión, que lo haga en este caso el juez. Ya le digo que en este caso, cuando hay una prueba concluyente, se omite, y cuando hay pruebas, digamos, que no son concluyentes pero están demostrando que esa pieza falla, pues debe estar documentado ¿no? Es gracioso porque incluso cuando ya se ve que falla, como en el caso de un estudio del INTA que pone fuera de rango que una pieza electrónica no puede estar fuera de rango, se llega incluso a comentar en el informe: bueno, pero no sabemos si esto ha sido a posteriori del accidente. Siempre puede haber una excusa si se quiere, pero, por lo menos, lo que ha sido, que se documente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted también dijo antes que a petición de la asociación fueron a INTA a hacer unas segundas pruebas sobre el relé y el señor Hita también habló de eso ayer; sin embargo, dijo que no se había producido ningún fallo.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de afectados del vuelo JK 5022): Pues ha mentido.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Ustedes estaban en esa...?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de afectados del vuelo JK 5022): Lo tiene usted documentado aquí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, es que a mí me ha chocado escuchárselo, cuando ayer escuché otra cosa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 74

18 de julio de 2018

Pág. 61

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Si les ha dicho eso, les ha mentado, porque en la página 12 del informe del INTA, creo que a fecha de 2010 —no recuerdo exactamente la fecha—, tienen ustedes aquí cómo se hace una medición de ese elemento que hemos dicho antes, que es esa bobina del relé que hace que falle todo el sistema; se mide el primer día y es lo que demuestra que aquel relé estaba defectuoso. El primer día la medida es correcta, aparece lo que dice el fabricante, este dato 1848, y sorprendentemente el segundo día se repiten las medidas. Como dan errores —que lo pone aquí en un párrafo—, los técnicos que lo están haciendo allí delante de la comisión quedan sorprendidos y piensan que puede ser del instrumento de medida, así que deciden cambiar de instrumento de medida y se repite tres veces. Aquí tienen documentadas las otras dos medidas; la primera da un valor y la segunda y la tercera dan otro valor. Aquí lo tienen, fuera de rango; en uno correcto y en otro fuera de rango. Esto dio un fallo. Pero cuando luego uno se va al párrafo que documenta esto en la comisión de investigación, utilizan el término de anomalía y defectuoso, pero que no es concluyente. Pues bien, cada vez que ves un fallo no es concluyente, y cuando ves algo concluyente, como esta otra variación, la omite. La realidad es que aquí hubo unas variaciones sobre estos valores que representan que esa pieza estaba fallando, lo que haría que fallara todo el sistema. Y luego en el año 2009 también se produjeron unas variaciones mucho más grandes que hacían fallar la pieza. Dos veces, en dos ocasiones, ¿y no lo ves o lo ves de otra manera?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: También le preguntamos sobre la relación que podía tener con el accidente del año anterior, en 2007, en Lanzarote de la compañía Madjet, y si ellos habían tenido contacto con el jefe de los pilotos que había ido a la Ciaiac a comentar el fallo que había tenido el relé, y entonces nos dijo que no había sido exactamente igual, porque era un *breaker* o una cosa así, el 33... Bueno, nos empezó a liar con que eran cientos de pequeños dispositivos, un poco en la línea que antes usted apuntaba. ¿Usted cree que tiene relación el accidente de Lanzarote?

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo entiendo que a alguna persona sin conocimiento de electrónica se le puede intentar liar o enmarañar, pero ya le digo que en términos técnicos está bastante claro que esta pieza estaba fallando. Se habla de concluyente o no, y se dice que hay una medición fuera de rango. Ya les digo que en electrónica las piezas son precisas y tienen una tolerancia, pero si te sales de esa tolerancia la pieza está mal. Para empezar, esto se tenía que estar dirigiendo... Ayer el señor Hita, cuando usted le formuló esta pregunta, lo primero que le tendría que haber dicho es que el relé era defectuoso, que en las pruebas salió defectuoso, es lo primero que le tendría que haber dicho. Y luego le podría haber dicho que fue defectuoso pero no concluyente porque los valores de defecto, aun así, no fueron tan malos como para que hiciera que fallase todo el sistema. Vale, este día no, pero en 2009 sí, también fue defectuoso, falló.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No solo no dijo que era defectuoso sino que le había hecho de todo —utilizó la palabra perrería— y que el relé funcionaba.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es falso. Con la documentación que tienen ustedes del INTA del año 2010 y la que tienen del año 2009... Lo interesante sería saber qué persona hizo esto que falló.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, eso es lo que deberíamos saber.

El señor **VIDAL RODRÍGUEZ** (Ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Además lo subraya en negrita, o sea se sabe que aquí esta persona está diciendo que ha fallado con términos técnicos. Pero yo le pregunté a Soto quién era esta persona y a mí no me contestó, no hay un nombre de quién ha hecho esta tabla, esa persona sabe que esto falló y que no haría falta tanta investigación.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchísimas gracias, señor Vidal.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Vidal, por su comparecencia, espero y deseo que esta Comisión pueda aportarle alguna solución a los problemas que ha tenido desde el accidente. Muchísimas gracias a todos los diputados. Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.