

UN SUPERVIVIENTE DEL ACCIDENTE DE SPANAIR: “LAS MULTINACIONALES HAN NINGUNEADO A LAS VÍCTIMAS Y AL ESTADO”

Un superviviente del accidente de Spanair ha comparecido en la comisión de investigación del Congreso del siniestro diez años después

[EL PAÍS](#)



C. M. Madrid 18 JUL 2018 - 19:14 Uno de los supervivientes del accidente de Spanair del 20 de agosto de 2008, Rafael Vidal, de 40 años, ha comparecido este miércoles en la comisión de investigación del Congreso una década después del siniestro, en el que fallecieron 154 personas. Vidal ha criticado el papel del fabricante de aeronaves Boeing y de la aseguradora Mapfre. “Las multinacionales han ninguneado a las víctimas y al Estado”, ha subrayado en una entrevista para EL PAÍS, en la que este ingeniero en Electrónica ha afirmado además que está contento con el

resultado de la comisión porque ha podido dar su testimonio en primera persona (estuvo consciente todo el tiempo tras el accidente) y porque ha podido contar los problemas técnicos que a su juicio han sido pasados por alto.

Durante su comparecencia, Vidal ha criticado que Boeing ha denegado la documentación al juez hasta en tres ocasiones y que Mapfre tampoco cumplió su labor de asegurar a las víctimas y ha acusado a la aseguradora de someterle a “chantaje y extorsión”. El Informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil centró en la distracción de los pilotos la principal causa del accidente de un vuelo que había despegado con retraso por problemas técnicos. El avión de la compañía había solicitado a las autoridades aeroportuarias cambiar en un principio y luego rectificó. Pero Vidal ha explicado que tras leer el informe comprobó que se había detectado un fallo “flagrante que explica el accidente, que no aparece documentado en ningún sitio”, y que el superviviente detalla en esta entrevista en vídeo en calidad de ingeniero.

La presidenta de la Asociación de Víctimas de Spanair, Pilar Vera, ha tenido un encontronazo con la Magdalena Álvarez (ministra de Fomento en 2008) después de que la socialista haya intervenido en la comisión de investigación. “Nunca le tendría que haber sido ministra”, le ha espetado. Vera cuenta en esta entrevista los motivos que le han llevado a hablar directamente con Álvarez, quien ha manifestado durante su comparecencia que “la seguridad fue su objetivo prioritario como ministra”.

SUPERVIVIENTE DEL ACCIDENTE SPANAIR ACUSA A BOEING Y MAPFRE DE ELUDIR RESPONSABILIDADES: “HA SIDO UN VACILE CONSTANTE”

Critica que el fabricante se negara a aportar pruebas para comprobar si no existía un fallo de diseño, obviado en la investigación

[EUROPAPRESS](#)

MADRID, 18 Jul. (EUROPA PRESS) - Rafael Vidal Rodríguez, superviviente del accidente del vuelo JK 5022 de Spanair en agosto de 2008, ha criticado este miércoles en el Congreso el papel del fabricante de aeronaves Boeing y a la aseguradora Mapfre por, ha acusado, eludir responsabilidades tras la tragedia: “Ha sido un vacile constante”.

Durante su comparecencia ante la comisión que investiga en la Cámara Baja el accidente, Vidal ha criticado que Boeing ha denegado la documentación al juez hasta en tres ocasiones y que Mapfre tampoco cumplió su labor de asegurar a las víctimas, llegando a acusar a la aseguradora de someterle a un "chantaje y extorsión".

Vidal Rodríguez, que se ha presentado ante la comisión como ingeniero de telecomunicaciones e ingeniero superior de electrónica, asegura que el accidente se produjo, entre otras cuestiones, por un fallo técnico derivado a un fallo de diseño de la aeronave MD-82. "Es un hecho que falló el relé. Falló en una de las pruebas. El fallo de diseño es una suposición hasta que Boeing aporte las pruebas, si es que las aporta algún día", ha dicho.

Así, ha asegurado que al leer el informe interno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) comprobó que se detectó el fallo de este aparato, y que relacionaba este incidente con el funcionamiento del sistema de alerta TOWS y la sonda RAT.

NO HA PODIDO COMPROBARSE UN POSIBLE FALLO DE DISEÑO

"Alguien con conocimientos electrónicos dice con lenguaje técnico que la pieza falla entera. La persona que estaba midiendo sabía lo que estaba midiendo", ha asegurado, señalando que estos fallos se produjeron en dos pruebas. "El valor es tan desproporcionado que explica de por sí todo el accidente. En la segunda prueba la variación no tan desproporcionada, pero también dice que funciona mal", ha explicado.

Además, ha asegurado que preguntó por el responsable de esta medición y ha dicho que desde la CIAIAC se le negó tal fallo. "No encontrarán en todo el informe final ningún sitio que se hable de esta prueba", ha dicho.

Vidal Rodríguez ha subrayado que "con este dato tendría q haberse acabado la investigación". "Este dato resuelve el accidente. Hicieron una prueba en la que falló al completo", ha aseverado, antes de explicar que la pieza debió ser sustituida y que su hipótesis es que existía un fallo de diseño no reconocido por el fabricante que, por falta de remisión de información, no pudo comprobarse.

CRITICA TENER QUE LITIGAR CONTRA LA ASEGURADORA

Respecto a Mapfre, ha cargado contra la aseguradora, a la que ha asegurado de llevar a cabo una "estrategia" de "dilación", pese a las diferentes sentencias que, ha dicho, daban razón a las víctimas. La última, en marzo de 2018, de la Audiencia Provincial de Madrid, tras la cual esta compañía consignó el dinero "para pagar a quien le parece".

"Estos años he vivido una impotencia tremenda cuando he visto que hay multinacionales que hacen lo que le da la gana. ¿Por qué puede ningunear a un Estado y a un juez?", se ha preguntado, refiriéndose a Boeing y a Mapfre, y lamentando en este último caso que "tendría que estar para compensar y ayudar a unas víctimas" y "no estar litigando para que no te extorsione y haga chantaje".

Desde la aseguradora, que se ha puesto en contacto con Europa Press para ofrecer su versión de esta declaración, aseguran que no comparten esta versión, sino que, al contrario, su papel en este proceso, han asegurado, "ha sido priorizar los intereses de las víctimas, siempre intentando acelerar procesos, ofreciendo acuerdos extrajudiciales".

Asimismo, estas fuentes han sostenido que la compañía ha cumplido en todos los casos "inmediatamente" las sentencias y "consignado en el juzgado" el dinero. Asimismo, han dicho que la cantidad total fruto de indemnizaciones y compensaciones asciende a 36,2 millones para "prácticamente" todas las personas afectadas. Hay una decena de casos pendientes a los que aún no se les ha abonado cantidad alguna, y que, en ese caso, han dicho, se trata de "perjudicados y no víctimas".

SERVICIOS DE EMERGENCIA Y ATENCIÓN HOSPITALARIA

En su caso personal, ha relatado que primero fue atendido por la Sanidad Pública, que le dijeron de amputar y que decidió tratarse a través de la sanidad privada, pero que para ello tuvo que pedir dinero y llegó a plantearse vender su casa. "No me amputaron la pierna porque la Asociación de Víctimas me dio un préstamo", ha aseverado.

El superviviente del vuelo JK-5022 también ha criticado el retraso de los servicios de emergencia y ha revelado que, tras trasladarle al Hospital Infanta Sofía de Madrid, se le comunicó que hubo que esperar a que se comprara el material para realizar una operación.

"Quizás a nivel de imagen no se podía decir que un hospital público, el Infanta Sofía, no estaba preparado para una operación quirúrgica de columna. Creo que fue un tema político. Lo más sencillo hubiera sido trasladarme", ha dicho.

Asimismo, ha criticado el retraso de los servicios de emergencia a la zona del accidente. "No pondré en duda que los bomberos o los servicios médicos, cuando llegaron, hicieron su mejor actuación. Pero alguien será el culpable de que estuviéramos más de 30 minutos en el aeropuerto de Barajas, en el centro de Madrid, desangrándonos. Alguien será el responsable", ha dicho.

COMISIÓN INVESTIGACIÓN JK5022: EL SUPERVIVIENTE VIDAL DESENMASCARA A LA CIAIAC

AVIACIONDIGIT@LTV

18 julio, 2018 Madrid, SP.- La clara contundencia de este contribuyente, superviviente y sufriente de un Sistema Aeronáutico fallido, como el que hizo que se materializara la tragedia del Vuelo JK5022 en 2008, ha sido en tan sólo 20 minutos capaz de poner en entredicho las intenciones, omisiones y actuaciones de los anteriores comparecientes ante la Comisión, todos ellos institucionales (AESA, Fomento, Aena, Boeing, CIAIAC, y próximamente Mapfre), es decir que forman parte del Sistema en España alrededor de la Aviación (Autoridad, Industria y Aseguradora) que ha sido capaz de desmontar todo lo declarado en las sesiones anteriores con esta intervención.

Sobre el "vacile" de Boeing y Mapfre, que extiende en el caso de Boeing a la propia Comisión, que siente ha sufrido su persona y la de los demás afectados, es sólo el reflejo de la enorme impunidad en la que aparentemente se mueven todos estos actores económicos.

Esto no ha hecho más que empezar, pero en la balanza del espectador, evidentemente estos 20 minutos, menos de la mitad, de los casi 40' que tardó en ser atendido el 20 de agosto de 2008, está claro quien sigue contribuyendo al esclarecimiento de la Verdad. La tabla con los datos del RELE2.5, desaparecido en el interin entre el Informe Preliminar y el Final de la CIAIAC, requiere una explicación detallada por parte de la Comisión, que ya ha apuntado alguno de los diputados esta mañana podría serle exigida al compareciente Hita.

Se puede deducir de su declaración una gravísima omisión de datos que podrían haber esclarecido este desencadenante por parte de la CIAIAC. La omisión de Boeing en aportarlos al propio Juez debería ser un revulsivo para que nuestro Parlamento actúe de forma contundente y de oficio se los solicite al fabricante norteamericano, puesto que la dignidad de esa Institución se estaría cuestionando de no responder adecuadamente el fabricante.

De lo declarado por Vidal se pueden deducir toda la cadena de elementos sistémicos contribuyentes en lo sucedido. Tangencialmente a una forma de comportamiento cuyo ejemplo es ese RELE, pero que va mucho más allá, ni que decir tiene a todo un Sistema de Supervisión e Inspección que el día del accidente estaba "secuestrado" según demostrarán futuros comparecientes.

Y tras suceder el accidente, de su testimonio se deduce evidentemente que la aseguradora de Spanair Mapfre no le cuidó ni se ocupó de él según indicaba esta mañana ante unos atónitos diputados que finalmente ha caído en que la Comisión puede tener una utilidad práctica muy alejada de los devaneos, olvidos, quiebros y requiebros de los anteriores comparecientes. La estrategia de "enmarañar" la Verdad técnica oficial y empresarial de lo sucedido quedaba esta mañana en clara evidencia.

Reconforta ver cómo de nuevo la Sociedad Civil que en este caso representa Rafael Vidal desenmascara la oscuridad que transmiten los cargos públicos implicados o relacionados con lo sucedido y los poderes económicos representados por Boeing y Mapfre en este caso. Reconforta ver como la Utilidad Pública de la AVJK5022 hace honor a dicha Declaración. Reconforta que tras 10 años de constante lucha heroica por la Verdad se vislumbra algo de luz al final de este oscuro túnel en el que iremos viendo como no se trata de la simple incapacidad o competencia humana, sino que finalmente se podrá deducir fácilmente que hay claros intereses económicos en todas estas escalas públicas y privadas para intentar ocultar la Verdad, toda la Verdad y nada más que la Verdad.

Próximamente continuaremos con la publicación de los videos con las preguntas y respuestas de los diputados.

COMISIÓN INVESTIGACIÓN JK5022: VERA A ALVAREZ “VD. NUNCA TENDRÍA QUE HABER SIDO MINISTRA”

AVIACIONDIGIT@L

18 julio, 2018 Madrid, SP.- Magdalena Álvarez la Ministra que estaba al frente del Sistema Aeronáutico en España el día del accidente de Spanair, Vuelo JK5022, salía caliente de la Sala donde había comparecido ante Sus Señorías. Especialmente incómoda ante el preámbulo curricular del diputado Echániz del PP, en la que previamente a la pregunta sobre la Inspección en España, habló de la corrupción presunta en el caso de los ERE de Andalucía en el que Álvarez está actualmente envuelta judicialmente. Lo que sucedía a la salida en su encuentro con Pilar Vera, continuaba con ese “currículum” y con el hecho de que Álvarez le había citado sin conocerla, ya que la Ministra jamás coincidió con la presidenta de la Asociación, pese a que declaró en su comparecencia que “se había volcado con las víctimas”. Una inexactitud muy clarificadora.

A la salida, Álvarez ha vivido un momento muy incómodo con Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair, que se ha encontrado con la exministra en un pasillo del Congreso, al coincidir con su asistencia al siguiente compareciente Rafael Vidal.

Literalmente acababa ese “encuentro” con la lapidaria frase de Vera: “Quiero decirle, de parte de todas las familias, que con el currículo que usted tenía como consejera de la Junta (de Andalucía) ... Allí fue dinero, aquí fueron muertos. Nunca tendría que haber sido ministra, ¿sabe? Nunca”, le ha dicho Vera de forma correcta y educada mirándola a los ojos directamente.

AD ha podido saber que los periodistas, tras la “huida” de Álvarez en la que le reprochaba incluso a Vera aprovechar el momento en el que señaló estaba la prensa, han dejado en algunos casos las cámaras y han aplaudido a la presidenta de la AVJK5022 con claros síntomas de emoción.

“Gracias por aprovechar este momento delante de la prensa”, ha respondido Álvarez visiblemente molesta, despidiéndose de la presidenta de la asociación de víctimas, que insistía en que “se lo tenía que decir”.

“No se preocupe usted, si esto entra dentro del juego”, ha respondido Álvarez, ya casi en la puerta de salida al patio del Congreso.

Posteriormente, Vera ha atendido a los medios de comunicación para reiterar que Álvarez “nunca” debió ser responsable de un ministerio “que tiene en sus manos la seguridad de todos. “Las asociaciones de víctimas y los que estamos aquí peleando no estamos peleando por los que murieron. Ellos no van a volver. Estamos peleando por los vivos, por los que cogen barcos, aviones, trenes...”, ha dicho.

“Esto se tiene que saber, que es un problema sistémico de la aviación civil española. Y hay que arreglarlo. Vamos a ver si podemos quitar la venda de falsedad e hipocresía que tiene esta tragedia y lo arreglamos entre todos”, ha concluido Vera.

Rafael Vidal, superviviente de Spanair: “Murió gente ahogada y desangrada porque las emergencias tardaron, pero nadie fue a la cárcel por ello”

RAFAEL VIDAL, SUPERVIVIENTE DEL ACCIDENTE DE SPANAIR, INGENIERO Y MIEMBRO DE LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK 5022

El joven, que se rompió la columna cuando el avión se estrelló en Barajas, relata en el Congreso cómo oía a otras víctimas pedir socorro porque se ahogaban en el arroyo de la Vega

Vidal relata que, diez años después de la tragedia, aún pleitea con la aseguradora Mapfre, que “usa la estrategia del desgaste y el chantaje emocional y encima contrata abogados extranjeros para aplastarnos”

CANARIAS AHORA

Teresa Cárdenes - Las Palmas de Gran Canaria - 18/07/2018 - 19:43h - “Oí a gente gritar que se ahogaban, que se ahogaban. Había un chaval con el brazo roto que a duras penas podía sostener la cabeza fuera del agua. Yo tuve suerte. Me rompí la columna y tuve otras fracturas que por suerte estaban en los miembros inferiores, porque de lo contrario me habría desangrado. Estuvimos 35 minutos esperando por los servicios de emergencias. Luego me enviaron al hospital en una ambulancia donde iba yo solo con el conductor. Yo le chillaba desde atrás que no corriera tanto, porque los huesos astillados se me clavaban y me dolía mucho más. Allí hubo gente que murió ahogada y otra desangrada por esos fallos en los servicios de emergencia y alguien tendría que estar en la cárcel por eso. Pero la comisión investigadora española lo que escribió en sus conclusiones sobre el accidente de Spanair es que las emergencias habían funcionado bien”.



Rafael Vidal, superviviente del accidente de Spanair, ingeniero y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 EFE/FERNANDO VILLAR

Rafael Vidal, superviviente del accidente de Spanair en Barajas el 20 de agosto de 2008, realizó este miércoles ante la comisión de investigación del Congreso que investiga la tragedia del JK5022 un abrumador relato de lo que ocurrió en la media hora siguiente a la caída del avión, que se partió en dos y se incendió junto al arroyo de la Vega de Barajas. Su vida personal y profesional quedó severamente marcada por el accidente. Hoy, solo espera que la comisión del Congreso sea capaz de arrojar luz sobre las verdaderas causas de la catástrofe.

Rafael Vidal ha soportado 16 operaciones desde que se produjo el accidente. Fue uno de los pocos pasajeros que logró sobrevivir a la catástrofe, que dejó 18 heridos y 154 víctimas mortales. Este miércoles relató en el Congreso que, en mitad de su calvario, tuvo que llegar a plantearse la venta de su casa para poder salvar una pierna severamente afectada por las secuelas del accidente, porque la sanidad pública solo le ofrecía una amputación y se vio forzado a acudir a la medicina privada.

Años después del accidente, Vidal logró salvar la pierna y la propiedad de su casa gracias a un préstamo de la asociación de afectados que preside Pilar Vera, pero se definió a sí mismo como una víctima estigmatizada por la sociedad. “En mi empresa acabé siendo ese pobrecito que se queda mal de la cabeza”. Perdió el empleo y lleva años batallando con la compañía Mapfre, aseguradora de Spanair, después de que un juez liquidara la vía penal y derivara a las víctimas a los juzgados de lo mercantil para reclamar indemnizaciones. Hoy, casi diez años después, se define a sí mismo como “un superviviente no solo del accidente, sino de la posterior explosión de queroseno y de la mala gestión de las emergencias en el aeropuerto de Barajas”.

Vidal dejó este miércoles sobrecogidos a todos los diputados de la comisión del Congreso que investiga la tragedia de Spanair. En especial cuando relató el momento en que tuvo que escuchar de la comisión española

de investigación de accidentes (CIAIAC) que los servicios de emergencia habían funcionado bien aquel fatídico 20 de agosto en Barajas. Ocurrió tres años después, en julio de 2011, cuando un miembro de la CIAIAC citó a la asociación de afectados para leerles las conclusiones finales del informe sobre el avión accidentado. “La número 74 dice que la respuesta de emergencias fue buena. Cuando lo oí, me levanté de la mesa y le dije al señor que la leía cómo era capaz de decirme eso a la cara, cuando estuve 40 minutos desangrándome y viendo a un chaval con el brazo roto intentando mantener la cabeza fuera del agua para no ahogarse”.

La víctima citada por Vidal era una de las que habían salido despedidas del avión tras el impacto de la aeronave contra el suelo y que habían caído en el agua, en el arroyo de la Vega, situado junto a la pista 36-L de Barajas donde se estrelló la nave. El compareciente recordó que dos de esos supervivientes habían muerto finalmente ahogados en el arroyo. Sin embargo, el informe final de la CIAIAC no solo salvó la actuación de los servicios de emergencias, sino que se convirtió “en la piedra filosofal” que determinó posteriormente el archivo de la causa en la vía penal y situó como únicos responsables del accidente a los dos pilotos muertos. “¿Qué se puede hacer ante eso?”, se preguntó Vidal.

El joven no quiso cuestionar la actuación de los bomberos de Barajas, que tuvieron que sortear numerosos obstáculos físicos para poder llegar hasta el avión partido en dos e incendiado. Pero sí subrayó una y otra vez que ellos, los bomberos, no eran los habilitados para prestar la asistencia sanitaria y que pasaron 40 interminables minutos hasta que finalmente llegaron los servicios de asistencia médica.

Vidal tiene claro que hubo heridos que murieron en ese lapso de tiempo por la lentitud en la asistencia. Él tuvo más suerte. Los bomberos no pudieron ni quisieron tocarle. “Si lo hubieran hecho, hoy sería parapléjico porque tenía rota la columna”. Pero sí retiraron los restos de fuselaje del avión que estaban situados sobre la víctima. “Y luego allí nos quedamos los dos, los bomberos y nosotros, esperando que llegaran los de emergencias”.

El superviviente describió un sentimiento de “impotencia total” en los años posteriores al accidente. “Me considero un luchador. Pero no solo por luchar después de más de 16 operaciones, sino por haberme enfrentado a dos grandes multinacionales como son Mapfre y Boeing. Ustedes”, dijo a los diputados, “ya vieron ayer [por este martes] cómo los trata Boeing: vacilan al Estado, se saltan las normas, no hacen caso a los jueces y a ustedes les ningunean, como han hecho con las víctimas. Todo esto es una indecencia”.

Rafael Vidal, superviviente del accidente de Spanair, ingeniero y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022

Rafael Vidal, superviviente del accidente de Spanair, ingeniero y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 EFE/FERNANDO VILLAR

Vidal recordó que la compañía Mapfre tenía una póliza vigente por la que aseguraba a Spanair por un importe de hasta mil millones de dólares. Sin embargo, dijo haberse sentido “chantajeado y extorsionado” por Mapfre en el intento de que, como otras víctimas “rendidas por agotamiento”, firmara “cláusulas leoninas. Su estrategia es el desgaste y a veces el chantaje emocional. Eso es lo que ha sucedido y sigue sucediendo”.

El superviviente relató que la mutua de Mapfre “jamás me ofreció ni un traumatólogo, ni siquiera rehabilitación” y que “todo lo que ha hecho es porque la ha condenado un juez”. E incluso así, sin ninguna prisa. “La Audiencia Provincial de Madrid la ha condenado y aún así está haciendo lo que le da la real gana, porque interpreta lo que le da la gana, paga lo que le da la gana y a quién le da la gana. ¿Y tú, qué puedes hacer? Es como si condenan a alguien a ir a la cárcel y ese alguien le dice al juez que ahora no, porque me viene fatal para ir a la playa”. Vidal se refería a una sentencia dictada en marzo pasado para que Mapfre pagara a las víctimas intereses de demora. “Estamos en julio y el dinero sigue retenido en el juzgado porque ya se encargan ellos de que se vaya retrasando. Es todo surrealista. Y encima contratan a abogados extranjeros para que nos aplasten”.

Joan Olóriz, de Esquerra Republicana de Cataluña, preguntó este miércoles a Rafael Vidal por un asunto que ya había planteado la diputada Ana Oramas, de Coalición Canaria, cuando compareció ante la comisión la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Isabel Maestre. Oramas exigió a Maestre explicaciones de por qué la AESA había accedido a instalarse desde su creación a finales de 2008 en unos

locales que son propiedad de Mapfre. Maestre dijo no entender qué relación guardaba eso con la investigación y aseguró que se eligieron esas oficinas, cuya propiedad atribuyó a Mapfre Inmuebles, porque la empresa había ofrecido los precios más competitivos del mercado.

ste miércoles, Olóriz puso el dedo en la llaga: "La directora de la AESA nos dijo que era una casualidad sin importancia que la sede de la agencia hubiera sido alquilada a Mapfre Inmuebles. El que hizo la mejor oferta. Viendo lo poco generoso que es Mapfre con las víctimas, me sorprende que sea tan generoso con su oferta a la Agencia de Seguridad Aérea".

En la comparecencia de Maestre, Oramas le exigió también explicaciones sobre la asistencia de la directora de la AESA como ponente a unas jornadas organizadas por la aseguradora para hablar sobre la prevención en materia de seguridad aérea. Maestre también restó importancia a este hecho y aseguró que había accedido a intervenir para resaltar la conveniencia de la prevención en materia de seguridad aérea.

LA PRESIDENTA DE LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR, A MAGDALENA ÁLVAREZ: "NUNCA TENDRÍA QUE HABER SIDO MINISTRA"

"Gracias por aprovechar este momento delante de la prensa", ha respondido Álvarez, despidiéndose de la presidenta de la asociación de víctimas, que insistía en que "se lo tenía que decir"

ELDIARIO.ES

ABC

RTVC

18/07/2018 - 14:11h - La presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair, siniestrado en el aeropuerto de Barajas en 2008, Pilar Vera, ha esperado este miércoles a la exministra socialista de Fomento Magdalena Álvarez tras comparecer en el Congreso para espetarle que "nunca tenía que haber sido ministra".

Así, durante su comparecencia Álvarez ha elogiado la labor de las víctimas y ha mencionado expresamente a la presidenta de la asociación, lo que ha extrañado a la aludida. "Quiero decirle, de parte de todas las familias, que con el currículum que usted tenía como consejera de la Junta (de Andalucía), que allí fue dinero, pero aquí muertos. Nunca tendría que haber sido ministra", le ha dicho Vera.

"Gracias por aprovechar este momento delante de la prensa", ha respondido Álvarez, despidiéndose de la presidenta de la asociación de víctimas, que insistía en que "se lo tenía que decir". "No se preocupe usted, si esto entra dentro del juego", ha dicho la exministra, ya casi en la puerta de salida al patio del Congreso.

Posteriormente, Vera ha atendido a los medios de comunicación para reiterar que Álvarez "nunca" debió ser responsable de un ministerio "que tiene en sus manos la seguridad de todos". "Las asociaciones de víctimas y los que estamos aquí peleando no estamos peleando por los que murieron. Ellos no van a volver. Estamos peleando por los vivos, por los que cogen barcos, aviones, trenes...", ha dicho.

"Esto se tiene que saber, que es un problema sistémico de la aviación civil española. Y hay que arreglarlo. Vamos a ver si podemos quitar la venda de falsedad e hipocresía que tiene esta tragedia y lo arreglamos entre todos", ha concluido Vera.

Batalla campal en la comisión: "Vaya al psicólogo"

Este miércoles se ha reunido en el Congreso la Comisión de Investigación sobre el accidente del vuelo JK 5022 de Spanair en 2008, que acabó con la vida de 154 personas. La primera compareciente ha sido Magdalena Álvarez, ministra de Fomento entre 2004 y 2008, que se ha sometido a las preguntas de los parlamentarios para esclarecer determinados aspectos sobre estos hechos.

Tras los interrogatorios de los portavoces de ERC, Ciudadanos, Podemos y PSOE, ha llegado el turno, en último lugar, del PP. El encargado de plantear cuestiones a la exministra ha sido el diputado José Ignacio Echániz, en lo que ha supuesto un tenso cruce de declaraciones que ha excedido el objeto de la Comisión.

Al poco de iniciar su intervención, Echániz ha hecho un inciso para "hacer una breve referencia a la trayectoria política" de Álvarez. Así, ha recordado que la exministra dimitió en 2014 como vicepresidenta del Banco

Europeo de Inversiones por su imputación en el caso de los ERE. Para el portavoz del PP, "el mayor caso de corrupción de la historia de España", que ha continuado detallando datos sobre el proceso judicial.

"Pido el amparo porque está diciendo mentiras", ha sido la respuesta de Álvarez. También ha provocado las quejas del portavoz del PSOE en la Comisión, Sebastián Francis, que ha criticado que la intervención del conservador se desviara del tema a investigar, pidiendo que se le retirara la palabra si continuara en esa línea. "Son antecedentes que tienen mucho que ver", se ha defendido Echániz.

Acto seguido, el diputado del PP ha continuado recordando que en 2007 el Senado reprobó a Álvarez como ministra, por el "caos de las infraestructuras en Catalunya", entre otras polémicas protagonizadas por la que fuera titular de Fomento durante la primera legislatura de Zapatero. Tras ello, ha lanzado varias preguntas sobre la investigación: "¿Qué medidas adoptó de cara a la inspección y si se cumplieron las obligaciones recogidas en la ley de seguridad aérea de 2003 (...), si se aumentó la plantilla de los inspectores oficiales, y si conoce cómo se formuló la inspección del avión?".

Álvarez ha comenzado su réplica lamentando que el PP "haya desviado la atención y haya querido centrarla en mi persona". Esto ha sido respondido con una protesta de Echániz por la "valoración subjetiva", subrayando que tiene "legitimidad para establecer los antecedentes que considere oportunos".

Tanto la exministra como el portavoz del PP se han enzarzado en una discusión que ha ido subiendo el tono del debate. "Muy desesperados tienen que estar para utilizar una comisión de investigación donde ha habido 154 muertos para hablar de mí y mi pasado, además de mentir de forma escandalosa", le ha apelado Álvarez.

El vicepresidente de la Comisión, Tomás Fole -también diputado del PP-, ha cortado aquí la discusión para tratar de "reconducir" el debate, aunque no ha servido de mucho. La respuesta de Álvarez ha sido clara: "Yo me voy a ceñir a lo que él ha dicho", acusando a Echániz de "insultarle". Y la consecuencia: una nueva intervención de Fole para poner orden, además de las repetidas quejas de Francis.

"Había venido con la mejor voluntad para darle a sus señorías toda la información...", decía la exministra, que ha sido interrumpida por Echániz: "Pues le pido que vaya al grano". "¿Pero esto qué es? Esto es una falta de respeto", se ha vuelto a quejar Álvarez.

Aunque el portavoz del PP ha repetido las preguntas, la exministra continuaba reprochando el comportamiento del diputado: "Hasta que yo no conteste todo lo que ha dicho sobre mí no pienso seguir esta comparecencia (...) Hay otra solución. Si lo retira, no contesto".

"Estamos entrando en un bucle un poco pernicioso", ha advertido el vicepresidente de la Comisión, sin éxito. "Me está pidiendo que retire la historia de los últimos años de este país (...) Yo lo podría retirar pero está en todos los medios de comunicación", ha seguido Echániz, que se ha negado a retirar sus afirmaciones en repetidas ocasiones: "Tengo el derecho como diputado de expresar lo que considere oportuno en esta cámara (...) La compareciente tiene la obligación legal de venir a comparecer y contestar a estas preguntas. Está en su turno de contestación".

Las intervenciones de Fole para apaciguar el ambiente se han sucedido, pero con idéntico resultado. De hecho, ha tenido que interrumpir la comisión durante cinco minutos para decidir qué hacer: el debate estaba enrocado. Finalmente, se ha permitido que Álvarez respondiera a los comentarios sobre su biografía política.

Así, ha explicado cuál es la causa de su imputación en el caso de los ERE, subrayando: "No me queda la menor duda de que voy a ser declarada inocente por los tribunales". También ha resaltado el "honor" de "haber llevado el AVE hasta Barcelona que funciona perfectamente", "independientemente de todos los problemas que su construcción pudo ocasionar".

Álvarez también ha repasado su etapa como ministra de Fomento, hasta que un comentario ha vuelto a subir el tono del debate. "Antes hablaba de los psicólogos que nos tienen que preparar para determinados acontecimientos. Yo le recomiendo que vaya al psicólogo, porque necesita que le den una vuelta a esa forma de actuación", ha enfatizado la exministra, con Echániz pidiendo que retirara la afirmación del diario de sesiones.

El vicepresidente de la Comisión ha pedido, de nuevo, cautela por volver a exceder el objeto. Y Álvarez ha continuado: "Es que, verá, si alguien necesita un psicólogo, tendrá que ir". La mesa ha decidido no incluir la afirmación en el diario de sesiones, a lo que la exministra ha respondido: "Pero usted lo ha oído, ¿verdad? Porque es un consejo".

Cuando parecía que Álvarez iba a responder las preguntas, ha insistido: "Esto que voy a decir lo pueden retirar, pero entre ser un corrupto y que vaya al psicólogo, el nivel de insultos está claramente a favor del señor diputado". "Ustedes saben mucho de corrupción. Eso es lo que me da miedo", ha rematado con: "Lo siento, me apasiono. No me doy cuenta".

"USTED NUNCA DEBIÓ SER MINISTRA"

LA PROVINCIA EL DIARIO DE LAS PALMAS

Pilar Vera Palmés 25.07.2018 | 01:25 - En el Editorial del pasado domingo día 22 del periódico en el que escribo este artículo me censuran el gesto que como presidenta de la AVJK5022 tuve con la exministra de Fomento Magdalena Álvarez a su salida de la comparecencia que hizo el pasado 18 de julio, en la comisión de investigación del vuelo JK5022 en el Congreso y al respecto me gustaría aclarar lo que sucedió.

La señora Álvarez, ministra de Fomento de 2004 a 2009, casi al comienzo de su comparecencia, expresó su triste recuerdo de "la cara de las víctimas" al lado de quienes estuvo en todo momento, lo que es radicalmente falso pues ni durante la emergencia tras el siniestro del vuelo JK5022 se acercó ni a víctimas ni a familiares ni después cuando la asociación se creó, y eso lo sabemos los familiares y lo hemos callado durante casi diez años. Que me citara por mi nombre me pareció indecente porque era otra mentira que si no desmentía se terminaría convirtiendo en verdad.

Llevo más de nueve años al frente de la AVJK5022, jamás he hecho nada que no fuera lo que debo como presidenta de la Asociación, sacrificando lo inimaginable, y tampoco lo hice esta vez. No la intercepté, yo estaba esperando para entrar en la sala acompañando a Rafael Vidal, vocal de la Junta Directiva que comparecía seguidamente y ella salía. Hice lo que cualquier persona educada: presentarme y preguntarle si me conocía. Me besó y lo acepté. Como no le gustó lo que le decía me apartó despectivamente con la mano diciéndome: "pues no sé hija, será otra..." Y siguió caminando. Una vez más nos daba la espalda. Así que le di un mensaje de parte de las familias: "Usted, con su currículum como gestora..., en Andalucía fueron los ERE, en Madrid 154 muertos, nunca debió haber sido ministra". Ni estaba alterada ni tampoco fue una bronca: nunca la había visto en estos diez años y probablemente no volvamos a encontrarnos.

¿Qué hubieran hecho ustedes si conocieran todas las mentiras que se ocultan sobre la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes?

No voy a extenderme, pero sí resaltar que su gestión al frente del Ministerio de Fomento estuvo envuelta en la polémica: más de cinco jefes de gabinete, otros tantos jefes de prensa, su desastrosa gestión de las nevadas en el aeropuerto de Barajas, cesó/dimitió al presidente de AENA en julio de 2008 y no nombró sustituto hasta octubre del mismo año, dejando al consejo del ente público -tal y como dijo ella misma en su comparecencia en el Congreso- en manos del consejero de mayor edad y la gestión del día a día a través del comité de dirección a cargo del director de aeropuertos, además de otras decisiones que mostraban un caos impropio de un ministerio tan especializado como es el de Fomento, que tiene las competencias sobre todo tipo de transportes: aéreo, marítimo, ferrocarril o por carretera, lo que se traduce en tener en sus manos la vida de prácticamente todos los españoles y en especial de los insulares canarios. Ya hemos pagado un altísimo precio porque una cadena de errores en el sistema de la aviación civil española provocó la muerte de 154 personas, más de 80 de ellos que tenían su origen o residencia en la isla de Gran Canaria.

Lo que dije me salió del corazón. Fue un sentimiento de impotencia, ni acusación ni sentencia. Y, desde luego, ni lo hice adrede ni esperé a la prensa ni tampoco provoqué la repercusión que tuvo. No era mi intención ni siquiera pagarle con la misma moneda de desprecio con que ella, política y humanamente, se portó con las familias durante y después del 20 de agosto de 2008. Si hubiera querido seguir con este incidente lo hubiera mantenido vivo, pero lo apagué con la misma velocidad que se encendió.

Respecto a la comisión de investigación, aunque se crea lo contrario, está sirviendo para ponerle cara a las personas que intervinieron de una manera o de otra en la cadena de errores que provocó la catástrofe del vuelo JK5022, para que el Congreso recoja en sus actas lo que están diciendo allí, para que los diputados entiendan lo duro que ha sido que nos ninguneen durante estos diez años -ahora los intentan con ellos y lo padecen en carne propia-. También para que la sociedad en general sepa que mientras no se detecten las causas que lo provocaron, cada vez que subamos a un avión, siendo segura como lo es, la seguridad aérea puede o no hacerse presente para que el vuelo llegue a su destino.

Todos los que han comparecido hasta ahora afirman que lo hicieron muy bien: que se cumplieron los protocolos, la normativa internacional y europea, las inspecciones a la compañía aérea, que todos cumplieron, etc? Entonces ¿por qué sucedió, que pasó para que fallaran todos los eslabones de la cadena de seguridad aérea?

Para esa pregunta no tienen respuesta y desde luego no admitiremos nunca que fue fruto de la estadística. Aquí se falló antes (certificado operador aéreo y aeronavegabilidad), durante (gestión de la emergencia con víctimas que murieron después de haber sobrevivido al impacto por falta de asistencias médicas) y después con decisiones tan hirientes como alquilar una sede para AESA (Agencia Española de Seguridad Aérea) que nació como consecuencia del siniestro, en un edificio propiedad de la aseguradora de Spanair porque, según declaró su directora "se la dejaron a buen precio", tal y como puede comprobarse en su comparecencia en la comisión.

No se trata de matar a la mensajera, no es necesario. No hago más que cumplir con la obligación de llegar a la verdad con todas las consecuencias, no pretendo que todos compartan lo que hago pero tampoco que me "censuren" por hacer lo que no hice o por actuar con la legitimidad moral que me da la credibilidad que durante todos estos años he concitado alrededor de esta causa.

Y mucho menos que se afirme "que se denigra la memoria de las víctimas y los intereses de su Asociación", lo que es incierto porque les aseguro que si fuera así hace años que me hubiera ido. No se aguantan más de nueve años de infierno, luchando por una causa imposible sino fuera porque existen personas que hacen que el mundo se equilibre y que, por mucho que les cueste reconocerlo, no tienen ningún interés material en que se sepa lo que pasó. Al contrario, es responsabilidad moral. Un concepto que a veces se olvida en el cajón de las excusas, esas que sirven para todo, incluso para no asumir responsabilidades por parte de quienes deberían hacerlo.

El próximo 20 de agosto se cumplirán diez años de la catástrofe del 20 de agosto de 2008. Era impensable que esta comisión de investigación estuviera abierta. Soy realista, allí se depuran responsabilidades políticas -que las hubo y muy evidentes-, otra cosa es que quieran reconocerlas o se puedan demostrar. En eso estamos ahora.

Y hablando de la justicia y del archivo por parte de la Audiencia Provincial de Madrid de la instrucción que se llevó a cabo en el Juzgado número 11 de Madrid, no desesperamos porque si consiguiera probarse que efectivamente el MD-82 siniestrado tenía un fallo de diseño oculto, que el gigante Boeing no facilitó los datos técnicos que hasta por tres veces pidió la AVJK5022 en el citado juzgado, tal vez esta tragedia daría un vuelco que colocaría las responsabilidades donde deben y no donde las dejaron en ese auto de sobreseimiento libre: en los pilotos fallecidos.

Creo firmemente que nuestra sociedad cambia por la determinación de las personas y no por la inercia de la política y de los intereses, que todo lo que no se intenta se pierde. Me gustaría llegar cuanto antes al destino final de esta tragedia, la gratitud no es obligatoria pero tampoco la censura en editoriales como la del pasado domingo que motiva esta réplica a la que espero den el mismo espacio y tratamiento.

No somos muchos los que trabajamos por esta causa aunque seamos legión los que queremos aclararla, libertad de expresión toda pero ajustándose a lo que se ve en el vídeo que demuestra cómo fue el incidente -y no bronca como la califican- del pasado 18 de julio.