

LA COMISIÓN DE SPANAIR, 12 AÑOS DESPUÉS: EL CONGRESO PREPARA LAS CONCLUSIONES QUE "CORRIJAN LAS CAUSAS DE LA TRAGEDIA"

ELDIARIO.ES

Los grupos parlamentarios tendrán que plantear unas conclusiones que la asociación de víctimas espera que sirvan para evitar un accidente parecido en el futuro tras el cierre de la investigación penal en 2012



Una mujer coloca flores en la placa de homenaje a las víctimas del accidente de Spanair en el décimo aniversario de la tragedia. EFE / J.J. Guillén

Irene Castro @irecr - 7 de enero de 2021 23:23h - Han pasado más de 12 años. Más de 4.500 días de dolor por la pérdida de 154 personas que viajaban a bordo del JK5022 el 20 de agosto de 2008 con destino a Las Palmas de Gran Canaria y que se estrelló al lado de las pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas. Y también de una pelea constante por saber todo lo que pasó en la "cadena de errores" que provocó el fatal accidente. La justicia dio carpetazo la investigación penal al levantar la imputación de los técnicos y cargó la responsabilidad en los pilotos. La asociación de víctimas del vuelo JK5022 recurrió sin éxito al Tribunal Constitucional y al Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo. Archivada la vía penal, tuvieron que abrir una batalla en la jurisdicción civil que aún hoy da coletazos ante la intención inicial de la aseguradora de que las indemnizaciones se rigieran por el mismo baremo que los accidentes de coches. Entre tanto, la lucha de la asociación se fijó otro objetivo a través del Congreso: una investigación parlamentaria para esclarecer algunas respuestas sobre el accidente. Esa es la última puerta que les queda y la (pequeña) esperanza de que "las causas que provocaron la tragedia se corrijan para poder pasar página", según explica a elDiario.es la presidenta de la asociación, Pilar Vera.

Su puesta en marcha no fue una tarea fácil. La primera vez que las víctimas lo plantearon, en 2011, se toparon con la negativa de los partidos bajo el pretexto de que era un asunto judicializado y que era mejor esperar a que acabara la vía penal. A pesar de tener más de 70.000 firmas, tuvieron que esperar seis años hasta que Unidas Podemos y ERC presentaron la iniciativa, que salió adelante con todos los votos a favor, excepto la abstención de PP y Foro. Tras 44 comparecencias repartidas en 24 sesiones a lo largo de un año aproximadamente, el adelanto electoral obligó a aparcarse los trabajos. El Pleno dio luz verde otra vez a su puesta en marcha en abril, esta vez por unanimidad, pero permaneció en el cajón debido a la pandemia hasta

ahora que ha vuelto a constituirse, aunque quedará en standby hasta febrero, dado que el mes de enero es inhábil en las Cortes. Todas las fuentes parlamentarias consultadas explican que solo queda armar las conclusiones.

"Lo que pretende la comisión no es ensañarse con nadie, lo que queremos es que esto no vuelva a ocurrir, que se ponga el foco en la seguridad aérea", expresa la diputada de Unidas Podemos Meri Pita, que ha presidido la comisión de investigación: "Hay que ver dónde fallaron para que haya responsabilidades, no penales, pero para que no se vuelva a repetir. Nuestra obligación es señalar la cadena de errores y la responsabilidad en esa cadena de errores". "La principal conclusión es que hay que dotar de recursos y definir muy bien la independencia y la autonomía de la comisión de investigación, así como hacer sistemático el seguimiento y cumplimiento de las recomendaciones", señala el diputado socialista César Ramos, portavoz en la Comisión de Transportes.

Ramos se refiere a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que es el organismo dependiente del Ministerio de Fomento -hoy Transportes, Movilidad y Agenda Urbana- que analizó el siniestro de Spanair. La falta de independencia de ese organismo es uno de los asuntos sobre los que han girado buena parte de las pesquisas parlamentarias y en lo que han coincidido casi todos los partidos. "El informe ha servido para que Boeing no tenga responsabilidades, para que AENA no tenga responsabilidades, para que el Aeropuerto de Barajas no tenga responsabilidades", expresó en uno de los interrogatorios el portavoz de ERC, Joan Olòriz: "Es un informe que, a pesar de que se nos ha dicho que no puede formar parte de un proceso judicial, ha formado la base de la decisión judicial de sobreseer el caso".

Esa es la principal tesis de la asociación de víctimas, cuyo deseo sería que se "revise" ese informe de la CIAIAC, que consideran "ofensivo y parcial". "Cuando se cierra en 2012 es porque la Audiencia Provincial de Madrid no encuentra indicios y archiva en sobreseimiento libre basándose en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que no aclara lo que pasó, ni dice la verdad, ni detecta las causas de la tragedia", lamenta Pilar Vera, que reconoce que la causa jamás se va a reabrir si no hay un cambio en ese informe.

Sin embargo, el exsecretario de la CIAIAC, que fue el responsable del informe, rechazó que "buscar culpables" fuera "el objetivo de esa investigación". "Vuelvo por pasiva todo su razonamiento inicial", le dijo al diputado republicano durante su comparecencia antes de autopreguntarse: "¿Está usted conforme, satisfecho con el informe? Razonablemente sí. Si el informe hubiera servido para culpabilizar a Boeing, a los pilotos, a los mecánicos, al aeropuerto, ¿hubiera estado usted satisfecho con el informe? Radicalmente no". "La línea entre la responsabilidad y la prevención de accidentes es fina. Estos informes no están hechos para utilizarse en sede judicial", sentenció Francisco Javier Soto Rodríguez, que defendió a capa y espada el "intrépido" informe que elaboraron, aunque admitió que tenía "pocas esperanzas" de que algunas de sus recomendaciones, como la modificación de determinados requisitos que se les aplicaban de aviones anteriores, se lleguen a ejecutar.

Muchos de los comparecientes que pasaron por la comisión del Congreso señalaron la falta de independencia de la CIAIAC y plantearon que sea un organismo que dependa, por ejemplo, del Parlamento y no del Gobierno. Fue el caso de Valentín Villarroel, un piloto que formaba parte de la CIAIAC en el momento de la investigación. "Creo en la honestidad de esas personas, no lo dudo en absoluto, pero por las razones que sean, por la forma de nombramiento o por la relación que hubiera con el propio ministerio, esa independencia no existía. En algunas de las discusiones sobre los propios informes siempre había una cierta tendencia a edulcorar, por decirlo de alguna forma, algunos informes", explicó en la comisión de investigación sobre el organismo del que había sido vocal. Aunque destacó la "entrega" con la que habían trabajado los miembros de la CIAIAC en la elaboración del informe, denunció la falta de "personal y medios" para hacer frente a una investigación de esa magnitud en aquel momento. Villarroel también planteó cambios en la composición de ese organismo: un piloto con experiencia y operación de seguridad de vuelo y en formación de investigación de accidentes, un controlador aéreo, un ingeniero aeronáutico, un mecánico de mantenimiento en línea, un médico aeronáutico, un meteorólogo y un psicólogo aeronáutico.

Uno de los bomberos del aeropuerto también defendió que la comisión de investigaciones de accidentes aéreos se desligue del ministerio. Y lo dijo basándose en su experiencia con la CIAIAC. Preguntado por si ese organismo contactó con él, Francisco Martínez Alvarado respondió: "Preferiría no contestar a esa pregunta porque tuvimos una discusión. Me dijeron que me callase y prefiero no decir en qué término ni por qué. Ya

aporté un elemento que descubrí en el accidente, que no estaba dentro de lo que ellos creían que tenía estar dentro. Por eso prefiero no contestar a esa pregunta, porque me puede suponer problemas, como ya se dijo en su momento. Digamos que ese contacto fue a la semana y no fue esclarecedor. Por eso he dicho antes que quizás debería de haber algún organismo independiente de Fomento, que pudiera dedicarse a hacer una investigación paralela y que no dependiera de superiores, ya que si se encuentra algún elemento que pueda ser disonante con lo que ellos estaban esperando, lo mejor es no contar con él".

Uno de los reproches de la asociación de víctimas es que la CIAIAC no habló con los equipos de emergencias que llegaron primero al lugar del siniestro. Fue una de las recriminaciones que también formuló la diputada de Coalición Canaria Ana Oramas en los interrogatorios dado que el documento expone que funcionaron "razonablemente bien", a pesar de que el grueso de los equipos sanitarios tardaron más de treinta minutos en llegar. "Que la primera ambulancia llegara treinta o cuarenta minutos después, me parece que es una burrada", expresó el médico del SUMMA Nicolás Riera, que fue el primero en aproximarse hasta el avión siniestrado en helicóptero, y que hizo un relato desgarrador de lo que vio.

También el bombero Martínez Alvarado planteó reivindicaciones que, según expuso, han sido desoídas. "Hemos reclamado ya bastantes veces, primero, eliminar todo lo que se pueda unos pinares impresionantes, centenarios. Los árboles están tremendamente juntos, no es posible meterse con camiones. Sin tener ningún fuego es difícil meterse sin acabar arañando o rompiendo cualquier zona del camión. Hemos dicho que aquello se tiene que limpiar porque el día que se caiga un avión en esa zona, va a ser complicado meterse; es decir, te metes sabiendo que seguramente no podrás salir de allí", explicó sobre la zona en la que cayó el JK5022. "Bajamos cada año para que lo limpien", lamenta la presidenta de la asociación de víctimas sobre el homenaje que hacen cada 20 de agosto. "Cada año es peor", apostilla sobre el sufrimiento para las familias.

Pilar Vera también apunta al "riachuelo" que hay en esa parte y en el que fallecieron ahogados dos de los pasajeros del avión de Spanair. "Por el hecho de que estuvieran en el río parece que un río te puede proteger; un río que en principio no tiene mucha profundidad, pero que taponado por el fuselaje que había caído en una zona del mismo, luego provocó que el agua nos llegara hasta el cuello y en alguna zona incluso nos sobrepasara en profundidad. El río no generó por sí unas condiciones que permitieran la supervivencia de los que estaban allí", afirmó el bombero Martínez Alvarado.

La asociación de víctimas también apunta a la prórroga del certificado de aeronavegabilidad que se expidió el 22 de julio de 2008 al aparato, apenas un mes antes del siniestro. "Llevaba tres años volando tendría que haber hecho la gran parada técnica. El 22 de julio tendría que haber parado, pero sin supervisarle le dieron una prórroga", señala Vera. No obstante, tanto el director general de AESA en aquel momento como la actual defendieron en el Congreso que esa decisión no hubiera cambiado nada. "No se hubiera determinado el fallo del famoso TOWS en la renovación del certificado de aeronavegabilidad por no ser un requisito esencial", aseveró Isabel Maestre. El sistema de alarma en el despegue (TOWS) falló ese día y no alertó a los pilotos. "Si hubiera sonado, habrían abortado el despegue", lamenta Vera, que critica que solo se comprobara ese mecanismo al arrancar el día y no antes de cada viaje, como estipuló Boeing a todas las compañías que operaran aparatos M80 después del accidente ocurrido en Detroit en 1987 en el que fallecieron precisamente 154 personas.

Esa es una de las conclusiones que la asociación de víctimas quiere que se extraiga de la comisión de investigación del Congreso, que es su penúltima batalla. Antes han tenido pequeñas victorias, como que el Parlamento Europeo obligara a las compañías a publicar en dos horas el listado de pasajeros en caso de accidente -en el caso del JK5022 tuvieron que esperar 30 horas-, o que el Gobierno haya dado los primeros pasos para fusionar las comisiones de investigación de accidentes aéreos, ferroviarios y marítimos con la pretensión de reforzar su independencia y autonomía. La independencia en la investigación era una de las principales reivindicaciones de la asociación.

"Si de las conclusiones que planteamos conseguimos el 50%, bienvenido será para que las causas que provocaron esto se corrijan y sea un punto y aparte. Para algo tiene que servir y sobre todo para dar un final digno a esta tragedia. Moralmente no puedes pasar página hasta que las causas que provocaron esta tragedia se corrijan", zanja la representante de las víctimas.