

16 AÑOS DE UNA TRAGEDIA EN LA QUE REINÓ LA INCERTIDUMBRE Y EL OCULTISMO SOBRE LOS HECHOS

CANARIAS7

Accidente de Spanair · La presidenta de la asociación de afectados del vuelo JK5022 sigue peleando por mejorar los protocolos para gestionar una emergencia aérea

La herida que se abrió el 20 de agosto de 2008 difícilmente podrá ser cerrada por ninguno de los familiares de los pasajeros que iban a bordo del vuelo JK5022 operado por Spanair, que partía del Aeropuerto de Barajas en Madrid y tenía como destino el Aeropuerto de Gran Canaria. La presidenta de la asociación de afectados del vuelo JK5022, Pilar Vera, lleva casi 16 años inmersa en una **lucha constante para que España mejore sus protocolos a la hora de gestionar una emergencia de aviación civil**, como la que acabó con la vida de su sobrina Ana y 153 personas más.

Desde que cogió el testigo para presidir la plataforma de afectados, Vera ha criticado la **«ausencia total de información veraz y contrastada sobre lo que había ocurrido»** en las horas y días posteriores al siniestro al igual que denuncia la exposición total y desprotección ante la voracidad de los medios de comunicación y la persecución y acoso de los despachos americanos, que ya andaban molestando a los familiares «10 minutos después de que todo pasara».

Vera recuerda aquel día como si fuese ayer mismo y relata como fue en una «salita pequeña» donde se «apilaban las personas» el lugar en el que se dio lectura cuatro horas después del accidente a una lista con menos de 20 supervivientes. Asimismo, cuenta que **para los afectados de Gran Canaria fue «todavía peor» al tener que esperar durante más de 12 horas en una sala para poder subirse al avión que eventualmente les desplazó hasta Madrid**. En este vuelo solo pudieron embarcarse dos personas por familia, además de algunos políticos.

A su vez, narra el caos que se vivió en los minutos posteriores a la explosión del avión, en los que, pese a tener constancia la torre de control de donde se había estrellado el avión, **se activaron los servicios externos del aeropuerto mediante vías no oficiales**, con servicios como el Summa de la Comunidad de Madrid y el Samur acudiendo al lugar de los hechos tras numerosas llamadas de conductores que apreciaron el fuego desde la carretera.

Todo ello, mientras el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) tardaba para activar el plan de emergencia, **«más preocupado por el hecho de que el aeropuerto siguiese operativo» que «de atender a las víctimas y supervivientes** que pudiesen haber sobrevivido al espanto» de lo que estaba ocurriendo entre las pistas 36L y 36R. «El plan de emergencia del aeropuerto no funcionó, ni siquiera el coche Papa, que tenía que guiar las ambulancias dentro del recinto aeroportuario, no conocía los accesos y los tuvo dando vueltas por el aeropuerto hasta que lo situó muy lejos del lugar donde había caído el avión», puntualiza Vera.

Al mismo tiempo, denunció el hecho de que «nunca se había planificado un siniestro de esta magnitud en España», un hecho muy grave teniendo en cuenta los siniestros del vuelo de Avianca 11 que se estrelló en Mejorada del Campo, a 12 kilómetros del Aeropuerto de Barajas o los dos incidentes en el Aeropuerto de Los Rodeos en Tenerife en 1972 y 1977 respectivamente.

El ocultismo de las autoridades

Pilar Vera lleva años denunciando que las autoridades tenían información de lo que había pasado, pero «no les dijeron nada a las familias» y que simplemente se dedicaron a subirlas al avión «sin saber lo que les esperaba en Madrid». Vera siempre se preguntó quién fue la persona que tomó esa decisión y asegura que «no hay palabras que puedan definir semejante situación de inhumanidad» y que a fecha de hoy todavía no se conoce quién tomó esa decisión. «Algunos tenían la esperanza de encontrar en los hospitales a sus seres queridos. Otros confiados en que el accidente no había sido tan brutal y la mayoría pensando que ese viaje

que estaban haciendo no iba a ser tan cruel ni tan doloroso», esperanzas que se truncaron al llegar a Madrid y ver que les dirigían a IFEMA, algo que «después del 11M solo podía significar la muerte».

TODO SOBRE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL EN UN CURSO DE LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO DE CANARIAS

RTVC



9 julio 2024 10:21 - La Delegación del Gobierno reúne a instituciones y afectados para la coordinación de la asistencia en accidentes de aviación civil

Esta actividad formativa, coordinada en Canarias por la Unidad de Protección Civil de la Delegación del Gobierno con la colaboración de AENA, pretende abordar todos los aspectos de los accidentes de aviación civil en la búsqueda de una coordinación de instituciones y organismos que trabajan en la asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y a sus familiares.

Por ello, participan representantes de la Administración General del Estado y de la Comunidad Autónoma de Canarias, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de la Administración de Justicia, del Instituto de Medicina Legal, del Cuerpo Consular, de Cruz Roja y del Colegio Oficial de la Psicología de Las Palmas, así como una representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, encabezada por su presidenta, **Pilar Vera**.

“El objeto de formación de estos tres días es que se conozca el rol y responsabilidad de todos los actores que participan en la asistencia con el objeto de conseguir dar una respuesta unificada y engranada en cada una de las piezas implicadas. Conocer el ámbito de cada función y el alcance multidisciplinar es ganar en eficacia,

16 años de una tragedia en la que reinó la incertidumbre y el ocultismo sobre los hechos

La presidenta de la asociación de afectados del vuelo JK5022 participó ayer en la sede de la Delegación del Gobierno en una jornada sobre siniestros aéreos

JAVIER PANG

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. La herida que se abrió el 20 de agosto de 2008 difícilmente podrá ser cerrada por ninguno de los familiares de los pasajeros que iban a bordo del vuelo JK5022 operado por Spanair, que partía del Aeropuerto de Barajas en Madrid y tenía como destino el Aeropuerto de Gran Canaria. La presiden-

ta de la asociación de afectados del vuelo JK5022, Pilar Vera, lleva casi 16 años inmersa en una lucha constante para que España mejore sus protocolos a la hora de gestionar una emergencia de aviación civil, como la que acabó con la vida de su sobrina Ana y 153 personas más.

Desde que cogió el testigo para presidir la plataforma de afectados, Vera ha criticado la «ausencia total de información veraz y contrastada sobre lo que había ocurrido» en las horas y días posteriores al siniestro al igual que denuncia la exposición total y desprotección ante la voracidad de los medios de comunicación y la persecución y acoso de los despachos americanos, que ya andaban molestando a los fami-

«Ni la aseguradora ni Spanair quisieron saber nada. Solo hubo ayuda psicológica para las familias en Las Palmas»

liars «10 minutos después de que todo pasara». Vera recuerda aquel día como si fuese ayer mismo y relata como fue en una «salita pequeña» donde se «apilaban las personas» el lugar en el que se dio lectura cuatro horas después del accidente a una lista con menos de 20 supervivientes. Asimismo, cuenta que para los afectados de Gran Canaria fue «todavía peor» al tener que esperar durante más de 12 horas en

una sala para poder subir al avión que eventualmente les desplazó hasta Madrid. En este vuelo solo pudieron embarcarse dos personas por familia.

A su vez, narra el caos que se vivió en los minutos posteriores a la explosión del avión, en los que, pese a tener constancia la torre de control de donde se había estrellado el avión, se activaron los servicios externos del aeropuerto mediante vías no oficiales, con servicios como el Summa de la Comunidad de Madrid y el Samur acudiendo al lugar de los hechos tras numerosas llamadas de conductores que apreciaron el fuego desde la carretera.

Todo ello, mientras el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) tardaba para activar el plan de

emergencia, «más preocupado por el hecho de que el aeropuerto siguiese operativo» que «de atender a las víctimas y supervivientes que pudiesen haber sobrevivido al espanto» de lo que estaba ocurriendo entre las pistas 36L y 36R. «El plan de emergencia del aeropuerto no funcionó, ni siquiera el coche Papa, que tenía que guiar las ambulancias dentro del recinto aeroportuario, no conocía los accesos y los tuvo dando vueltas por el aeropuerto hasta que lo situó muy lejos del lugar donde había caído el avión», puntualiza Vera.

Al mismo tiempo, denunció el hecho de que «nunca se había planificado un siniestro de esta magnitud en España», un hecho muy grave teniendo en cuenta los siniestros del vuelo de Avianca 11 que se estrelló en Mejorada del Campo, a 12 kilómetros del Aeropuerto de Barajas o los dos incidentes en el Aeropuerto de Los Rodeos en Tenerife en 1972 y 1977 respectivamente.

El ocultismo de las autoridades

Pilar Vera lleva años denunciando que las autoridades tenían información de lo que había pasado pero «no les dijeron nada a las familias» y que simplemente se dedicaron a subirlas al avión «sin saber lo que les esperaba en Madrid». Vera siempre se preguntó quien fue la persona que tomó esa decisión y asegura que «no hay palabras que puedan definir semejante situación de inhumanidad» y que a fecha de hoy todavía no se conoce quién tomó esa decisión. «Algunos tenían la esperanza de encontrar en los hospitales a sus seres queridos. Otros confiados en que el accidente no había sido tan brutal y la mayoría pensando que ese viaje que estaban haciendo no iba a ser tan cruel ni tan doloroso», esperanzas que se truncaron al llegar a Madrid y ver que les dirigían a Ifema, algo que «después del 11M solo podía significar la muerte».



Pilar Vera, durante la inauguración de las jornadas sobre la asistencia a víctimas y familiares de accidentes de aviación civil. COBER

Aviación civil | Coordinación institucional en la asistencia a víctimas y familiares

F. Marimón

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

«En el ámbito de las grandes catástrofes se hace complejo dar una respuesta con la máxima rapidez y no siempre se acierta en su totalidad con las medidas adoptadas», admitió ayer el delegado del Gobierno en Canarias, Anselmo Pestana. Por ello, se intenta alinear a todos los actores que han de participar en situaciones de emergencias y catástrofes, con el fin de conseguir una organización coordinada y que no se repitan los desastres que se produjeron en la intervención inmediata de la tragedia del vuelo JK5022, una ruta doméstica regular de pasajeros entre Madrid-Barajas y Gran Canaria, que se estrelló justo después del despegue el 20 de agosto de 2008. Ya se cumplen 16 años de esta catástrofe aérea en la que murieron 154 personas, más de 80 de ellas canarias, y 18 sobrevivieron.

En estas jornadas, organizadas por la Escuela Nacional de Protección Civil del Ministerio del Interior, 150 representantes del Estado, de la Comunidad Autónoma, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de Justicia, el Instituto de Medicina Legal, el cuerpo consular, Cruz Roja y el Colegio Oficial de la Psicología de Las Palmas, así como una representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, se dan cita en Las Palmas de Gran Canaria para intercambiar experiencias y buscar fórmulas de coordinación, para la asistencia a víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.

«El objeto de formación de estos tres días —de martes a jueves— es que se conozca el rol y responsabilidad de todos los participantes en la asistencia para conseguir dar una respuesta unificada y engranada en cada una de las piezas implicadas», señaló el delegado del Gobierno. Además se realizarán simulacros para perfeccionar los procedimientos de respuesta en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Una de las protagonistas de la jornada de ayer fue sin duda Pilar Vera Palmes, presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo K5022 (AVJK5022), que efectuó un desgarrador relato de cómo se produjo esta «tragedia y no accidente», como a ella le gusta precisar, en 2008, y los múltiples fallos que hubo en su gestión inmediata, tanto en dar auxilio a las víctimas del avión como en la desprotección que sufrieron los familiares. Tras 16 años en busca de «la verdad, la reparación, la memoria y la justicia, solo ha fallado la Justicia», afirmó taxativamente durante su intervención.

«España no estaba preparada en 2008 para gestionar esta tragedia», sentenció, pese a que ya habían ocurrido catástrofes anteriores como el accidente de los Rodeos en 1977, en Tenerife, donde 585 personas fallecieron; en 1983 un vuelo de Avianca tuvo 181 fallecidos, y a final de ese mismo, un avión de Aviaco con destino a San-

Canarias busca más eficacia ante tragedias como la de Spanair

Gobiernos central y regional, fuerzas de seguridad, Medicina Legal, jueces, consulados, Cruz Roja o psicólogos, todos en línea

tander y otro de Iberia que se dirigía a Roma colisionaron en una de las pistas de despegue del aeropuerto de Barajas en medio de la niebla. Murieron 93 personas.

Cadena de errores

El 20 de agosto de 2008, el avión de la desaparecida compañía Spanair se estrelló a pocos segundos de despegar de Barajas. Vera narró pormenorizadamente el horror que supuso, una cadena de errores que afectó a las víctimas y a sus familiares. Los servicios de emergencia tardaron 45 minutos en entrar al aeropuerto, que pese al siniestro seguía operativo, y los bomberos no tenían ni mantas suficientes, color naranja, para tapar los cadáveres que fueron llevados a Ifema. Recuerda la escasa información que se les dio a los familia-

res, ninguna, ni el listado de pasajeros y menos aún el de víctimas. Tras un aparatoso vuelo desde Canarias a Madrid, con dos familiares por persona siniestrada, se produjo además un apelotonamiento en el recinto ferial, con hasta robos de carteristas.

El primer año fue bastante dramático porque los despachos americanos hicieron un daño innarrable a las familias y casi las dinamitan. Evoca todas aquellas ruedas de prensa que se hacían en hoteles de lujo para captar a los familiares como clientes y eso ninguna autoridad lo paró.

En Madrid no hubo asistencia psicológica y la identificación de los restos mortales fue un sinvivir. Todo resultó un despropósito, que dejó indefensas a las víctimas y sus familiares. En estos 16 años

de lucha, según Vera, y gracias al tesón de la Asociación y, en especial a su dedicación, se han conseguido logros de gran importancia en la seguridad y protocolos de la

► Pilar Vera resalta los avances por el tesón de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

«Solo la Justicia ha fallado», censura la presidenta, a punto de cumplirse 16 años del siniestro

aviación civil y los afectados. A su juicio, solo la Justicia les ha dado la espalda, y nunca se implicó en determinar responsabilidades penales por la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes, pues en 2012 culpó a los pilotos fallecidos en el accidente y no hubo responsabilidad penal.

En 2021, la Comisión de Investigación del Congreso de los Diputados, convocada a instancias de la Asociación de Afectados, concluyó que «la tragedia del vuelo se debió a un fallo de la aviación civil española» y propuso 13 recomendaciones, entre ellas remitir el dictamen a la Fiscalía General del Estado para investigar posibles responsabilidades judiciales, con presuntos 18 responsables, como el Ministerio de Fomento, la Dirección General de la Aviación Civil, Aena y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac).

Sin embargo, la presidenta del Congreso no lo consideró vinculante y decidió archivarlo, al propio tiempo que remitía al amparo de la legalidad vigente a que lo hiciera la propia Asociación, que así lo hizo.

El magistrado Francisco Javier García Fernández es el coordinador nacional de la Red Judicial de Expertos en Gestión de Emergencias y Catástrofes. Hoy participa en la Delegación del Gobierno.

Javier García Fernández

MAGISTRADO Y EXPERTO EN GESTIÓN DE CATÁSTROFES

«Hemos creado una red con 39 jueces expertos en catástrofes y emergencias»

F. Marimón

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

¿Qué es la Red Judicial de Expertos en Gestión de Emergencias y Catástrofes?

Queremos que en todo el territorio nacional haya jueces formados técnicamente en caso de que haya una emergencia o una catástrofe. La red trata de coordinar y dar apoyo a los compañeros que, por ejemplo, como jueces de guardia tengan que intervenir en la respuesta inmediata a esa emergencia desde el juzgado. ¿Cuál es el problema? Que la gente no sabe cómo coordinarse con el juez, pues no solo estamos en despachos. Y lo principal es que tenemos que coordinarnos con el resto de las administraciones públicas que intervienen.

¿Cuántos son?

Somos 39 jueces en España desde hace un año. Tenemos dos por Comunidad Autónoma, uno en la Audiencia Nacional, y tres en Castilla la Mancha y Castilla León, y cuatro en Andalucía. Yo soy el coordinador nacional.

¿Y entonces qué hace esta red?

Lo que hace es asistir técnicamente a los compañeros. ¿En qué sentido? Pues imagínese que hay un compañero recién entrado en la carrera judicial que no tiene claro la identificación de las víctimas y es un suceso con víctimas múltiples. El decreto que regula el protocolo nacional dice en torno a los médicos forenses y la Policía Científica que los cadáveres solo se pueden entregar a los familiares una vez que han sido autorizados por el juez, cuando hay un dictamen de concreción de cuáles han sido las causas y circunstancias de la muerte. Es decir, hay compañeros que tienen dudas de cómo se implementan los planes de Protección Civil después de la emergencia. Pues para eso estamos nosotros, para coordinar y colaborar.

¿Cree que los juzgados tienen recursos para situaciones como la tragedia de Spanair o accidentes aéreos de ese tipo, para dar una pronta respuesta?

En aquel tiempo el problema



Francisco Javier García Fernández, durante la entrevista. | JOSÉ CARLOS GUERRA

es que no estaban protocolarizadas las actuaciones de los policías científicos y de los médicos forenses. Ahora sí que lo tenemos protocolarizados. El Consejo General de Poder Judicial, dentro del plan de formación de los jueces, nos tiene dos años en la escuela y organiza cursos en materia de gestión de catástrofes de cualquier tipo. Nosotros hemos hecho cursos de formación en gestión de emergencias y catástrofes para los miembros de la red, para la identificación y levantamiento de cadáveres, asistencia a las víctimas... Los miembros de la red queremos ser proactivos y que cuenten con no-

sotros para participar en los simulacros porque creo que podemos aportar mucho para ir dando todos pasitos.

¿No se cuenta con ustedes?

Las emergencias y catástrofes están reguladas, pero los que intervienen no conocen que nosotros somos parte del sistema. Entonces, yo vengo a explicarles por qué legalmente somos parte del sistema, que tienen esta red y nuestra labor es coordinar y apoyar. Nosotros actuamos en cualquier emergencia y lo que vamos a dar es una respuesta inmediata en todas las actuaciones que sean precisas. Y de ahí los grupos de intervención que tenemos.

y este bien debe ser nuestro principal objetivo, especialmente cuando se trata de atender a los que sufren una gran tragedia”, ha señalado el delegado del Gobierno en Canarias.

Simulacros para perfeccionar los procesos

Anselmo Pestana ha destacado la importancia de la conectividad aérea para Canarias desde un punto de vista comercial e “incluso desde una visión social”, y ha puesto en valor no solo la convocatoria de este tipo de cursos, sino también la realización de simulacros para perfeccionar los procedimientos de respuesta.

“En el ámbito de las grandes catástrofes -ha añadido- se hace complejo dar respuesta con la máxima rapidez, y no siempre se acierta en su totalidad con las medidas adoptadas. Por ese motivo, este tipo de formación genera el entrenamiento necesario para crear hábitos y mejorar los procedimientos, pero cuando se trata de asistir a personas, ayuda a crear la consciencia de que el fin a conseguir es permitir a las personas afectadas que puedan disponer de las herramientas adecuadas para sobrellevar la pérdida, y esto solo se consigue cuando se suma en coordinación y se crea equipo de trabajo”.

Formación en un archipiélago de elevado tráfico aéreo

La celebración de este curso en Canarias adquiere una especial relevancia dentro de las actividades de la Escuela Nacional de Protección Civil por constituir el transporte aéreo comercial un factor clave en el sector turístico y por contar el archipiélago con un volumen de tráfico aéreo muy por encima de la media española, con la posibilidad de acoger vuelos transoceánicos al presentarse cualquier emergencia en pleno vuelo debido a su idoneidad geográfica y capacidad operativa.

La formación se desarrolla en tres grandes bloques, empezando por la **normativa que regula la asistencia en los accidentes de la aviación civil** y el conocimiento de los planes de protección civil que se activan en esos casos, además del estudio de la parte psicosocial y las actuaciones de emergencia de los Consulados y de las intervenciones de la policía científica, de los médicos forenses y del Poder Judicial.

La Escuela Nacional de Protección Civil del Ministerio del Interior, en su función vertebradora de la formación de los diversos componentes del Sistema Nacional de Protección Civil, incluye esta actividad formativa en el ámbito de Canarias como necesidad de formar a las personas de contacto, junto a los organismos, servicios e instituciones que de una forma u otra forman parte de la comunidad de asistencia a personas afectadas por accidentes de aviación civil y a sus familiares.

El curso, que se desarrolla en la sede de la Delegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria, se completa con el ejercicio de un **simulacro parcial de carácter formativo** de asistencia a víctimas en el Aeropuerto de Gran Canaria por parte de los asistentes. Entre ellos, se encuentran responsables, técnicos y profesionales de las Administraciones Públicas, organismos y distintos servicios involucrados en los accidentes de aviación civil.