

A cuatro años del accidente de Spanair: ni justicia, ni reparación

ARTURO INGLOTT :: 21/08/2012

Pilotos y controladores señalan "la presión comercial" como causa del siniestro

Este lunes se cumplieron cuatro años del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, que se estrelló en el aeropuerto de Barajas inmediatamente después de despegar rumbo a la isla de Gran Canaria el 20 de agosto de 2008. En el siniestro murieron 154 personas y 18 resultaron heridas de gravedad.

A finales del pasado 2011, el juez instructor del caso, Javier Pérez, decidía inculpar por los hechos exclusivamente a dos mecánicos de la compañía, retirando la imputación a los tres directivos de Spanair que había señalado en un auto anterior como posibles "cooperantes necesarios" en la decisión de los técnicos de despachar el avión indebidamente. El jefe de Mantenimiento Jesús Torroba; el jefe de la división de Mantenimiento en Línea, David Torres; y el jefe de la división de Calidad, Alejandro Sauquillo. Altos responsables técnicos de la compañía que operaba el vuelo cuya imputación se produjo a solicitud de la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022.

La Asociación de Afectados por el accidente emitía entonces un comunicado, calificando la decisión del juez como "una pésima noticia" y señalaba que el auto suponía un "cambio inexplicable de criterio" por parte del magistrado, ya que centraba la responsabilidad del accidente "en los últimos eslabones de la "cadena de errores humanos y técnicos" que lo hizo posible

En el mismo sentido se pronunciaba el presidente de la Asociación de Técnicos de Mantenimiento (Asetma), Crisanto Bermejo, quien aseguraba que "hay unos cabezas de turco que tienen que ser las víctimas de esto, además de las 154 que perdieron la vida en el accidente".

El Colegio de Pilotos (Copac), por su parte, calificaba como "descorazonador" que el juez acusara a los dos técnicos de mantenimiento del accidente del avión de Spanair, limitando a los responsables últimos del tratamiento de la avería y no queriendo "ir más arriba en la escala de responsabilidades". "Al final - afirmaba el decano del Copac Luis Lacasa Heydt- van a pagar los dos operarios últimos, pero los que les han puesto en la tesitura de hacer ese tipo de operación han sido la compañía aérea y su autoridad aeronáutica".

Hoy, coincidiendo con el aniversario de la tragedia, los profesionales de la aviación vuelven a reiterar su diagnóstico acerca del accidente aéreo. La Asociación Española de Pilotos (AEP) mantiene, de manera contundente, que la actuación de los mecánicos del vuelo JK 5022 no fue "aislada" o el resultado de "unos mecánicos con deficiente capacidad técnica", sino que formaba parte de "una cultura establecida en la que prevalecía la urgencia de poner aviones en servicio". Por si su mensaje no hubiera quedado suficientemente claro, la Asociación de Pilotos añade que esta forma de actuar "buscaba el rendimiento económico

antes que la correcta identificación o reparación de las averías". Su opinión acerca de la causa del accidente, por tanto, resulta concluyente: "la presión comercial" de las compañías por obtener el máximo beneficio.

EL MÁXIMO BENEFICIO CONTINÚA PRIMANDO POR ENCIMA DE LA SEGURIDAD

Las autoridades españolas, obviamente, no desconocían antes del accidente de Spanair una realidad denunciada reiteradamente por los trabadores del sector. En un comunicado emitido pocos días después de la catástrofe ocurrida en Barajas -y enviado a la redacción de Canarias-semanal- éstos sostenían que "el accidente era sólo la punta de un iceberg de una situación que se agrava día a día, que se hace insostenible" y de la que hacían "colectiva y directamente responsables tanto a las empresas aéreas, como a AENA, el gobierno español, los Gobiernos Autonómicos y a la Unión Europea". Todos ellos -denunciaban en su escrito- "han venido impulsando un modelo neoliberal de transporte aéreo en los últimos 15 años, que calificaban como "inseguro y anacrónico".

El pasado mes de julio tres aviones de Ryanair se veían obligados a realizar aterrizajes de urgencia en el aeropuerto de Valencia al verse escasos de combustible. La ministra de Fomento Ana Pastor no tardaba en manifestar que el Gobierno tiene "como prioridad absoluta velar por la prevención por cualquier accidente o incidente" y se esforzaba por presentar estos incidentes como hechos aislados".

La versión de los trabajadores, sin embargo, es bien diferente. "Cada vez son más las compañías aéreas que van al límite de combustible", asegura la Asociación Profesional de Controladores (Aprocta). "Las aerolíneas buscan, cada vez más, obtener la máxima rentabilidad al precio que sea".

José María Iscar, secretario del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepila), exponía con descarnada sinceridad cuál es la importancia que se confiere, verdaderamente, a la seguridad de los viajeros. "Los pilotos -denuncia Iscar se sienten "absolutamente presionados ante situaciones en la que "se les cuestiona" su toma de decisiones. "En la conciencia y profesionalidad del piloto está la acción de cargar el avión con más combustible ante un previsto desvío, pero por otro lado, en una compañía como ésta, esa decisión supone tener que dar explicaciones al burócrata de turno que solo sabe de números y no de seguridad operacional".

Con el trasfondo de un negocio guiado por la búsqueda del máximo beneficio cómo causa fundamental de los accidentes aéreos, no puede extrañar que la presidenta de la Asociación de Víctimas del JK5022 denunciara, la pasada semana, que "el informe de Fomento oculta las verdaderas razones que originaron la tragedia".

Más allá de las declaraciones de condolencias que en estos días volveremos a escuchar, pues, no habrá justicia, ni reparación, para los muertos del vuelo JK5022 de Spanair. Los verdaderos responsables del siniestro no se sentarán en el banquillo de los acusados.

Canarias Semanal

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/a-cuatro-anos-del-accidente-de-spanair-n