

Las verdades ocultas del accidente de Spanair

ARTURO INGLOTT :: 04/09/2008

Sobre algunos datos no aportados por la compañía ni por el Gobierno y denunciados por los trabajadores del Sector Aéreo.

La comparecencia en el Congreso de la ministra de Fomento para ofrecer la versión gubernamental sobre lo acaecido en el accidente de avión que costó la vida a 154 personas ha provocado una polémica entre el Ejecutivo y los trabajadores de la compañía implicada en el siniestro, que viene a sumar nuevos elementos de incertidumbre a la catástrofe aérea. Durante su intervención en el Parlamento, el pasado 29 de agosto, Magdalena Álvarez informó de que Spanair barajó la posibilidad de sustituir el avión accidentado por otro, después de que se detectara un fallo en el sensor de temperatura exterior del aparato. Las palabras de la ministra provocaron una airada respuesta de los empleados de Spanair, expresada en una carta abierta dirigida al presidente del Gobierno en la que acusaban a Álvarez de intentar "escurrir el bulto de cualquier responsabilidad relacionada con la seguridad aérea, alimentando un sentimiento público de indignación contra Spanair y haciéndola responsable directa del accidente". Según los empleados firmantes de dicha carta - que coinciden en este punto con la versión ofrecida por Spanair - Álvarez presentó como "información trascendente" una "actuación absolutamente normal en el ámbito de cualquier compañía aérea", por lo que manifestaron sentirse "humillados tras la comparecencia de la ministra". Replicando a esta reacción, el Ministro del Interior Alfredo Pérez Rubalcaba aseguró que la ministra dijo "una cosa que es verdad", mientras que "Spanair dice una verdad a medias". En cualquier caso, Rubalcaba matizó que "no hay interés por parte del Gobierno de acusar a nadie", y el propio Rodríguez Zapatero respondió a los trabajadores de Spanair "que nadie ha dudado de ellos".

Por su parte, la Asociación Española de Usuarios, Empresarios y Profesionales del Transporte Aéreo anunció que interpondrá una querrela criminal para defender a los afectados por el accidente de Spanair y que no descarta solicitar la imputación de la ministra Magdalena Álvarez si se comprueban negligencias del Ministerio de Fomento. Pero, más allá de las presuntas negligencias que pudieran haberse cometido en este trágico accidente, existen otras responsabilidades denunciadas insistentemente por los trabajadores del sector aéreo que la mayoría de los medios han preferido no mencionar. Estimando, según parece, que su opinión no resulta oportuna para que los ciudadanos puedan hacerse una idea sobre la situación real en la que se encuentra un servicio cuya seguridad debería estar absolutamente garantizada.

En un comunicado emitido pocos días después de la catástrofe ocurrida en Barajas - y enviado por los trabajadores del Sector Aéreo de las Islas a Canarias-semanal.com - éstos sostenían que "el accidente de Spanair es sólo la punta de un iceberg de una situación que se agrava día a día, que se hace insostenible" y de la que hacen "colectiva y directamente responsables tanto a las empresas aéreas, como a AENA, al 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 califican

como "inseguro y anacrónico".

Pero estos trabajadores no se limitaban a expresar su rechazo general a dicho "modelo". Aportaban también datos concretos sobre la forma en la que la aplicación del principio básico que lo rige, la obtención del máximo beneficio para los dueños y accionistas de las empresas aéreas, ha afectado a la calidad y la seguridad del servicio que se presta a los viajeros.

"Con la privatización y liberalización del sector aéreo - afirmaban en su comunicado- en los últimos 15 años han nacido compañías aéreas de todo tipo y pelaje, sin control ninguno por la Administración (AENA) sobre la calidad de sus aviones, infraestructuras, instalaciones, conocimiento profesional de sus gestores y trabajadores... Y en las empresas de línea regular, en las que también priman las reglas neoliberales de la máxima rentabilidad económica en el mínimo tiempo, ocurren igualmente situaciones que vulneran las normativas de seguridad aérea y las normativas laborales".

Especificando aún más acerca de esta degradación del transporte aéreo, los trabajadores del sector aseguraban que "aunque se nieguen a reconocerlo, todas las empresas han recortado en mantenimiento de aviones por su elevado costo, principalmente en componentes y medios de producción, en detrimento de la calidad del servicio". Así - añadían en su escrito - "la mayoría de las compañías aéreas no disponen de servicio de mantenimiento en las diferentes escalas en las que operan, ni tienen contrato de mantenimiento con compañías que puedan tenerlos en dichas escalas; siendo sus propios pilotos quienes se encargan de inspeccionar ocularmente los aviones y si detectan alguna anomalía tienen que esperar horas e incluso algún día, mientras viene algún técnico de otra escala a solucionar la avería".

Además - y según la información aportada por este colectivo de trabajadores - la reducción de costes impuesta en los últimos años también ha provocado que "las compañías disminuyan enormemente sus plantillas de TMA's (técnicos de mantenimiento de aeronaves)", así como un empeoramiento de las condiciones de trabajo de estos operarios. Como resultado de este "ahorro" - alertaban los trabajadores del sector aéreo - las compañías "crearon el mantenimiento a requerimiento", lo que significa que, mientras en el pasado "nada más llegar un avión había un técnico de mantenimiento efectuando la inspección exterior, para continuar con la interior después del desembarque del pasaje", en la actualidad "ningún técnico se acerca al avión" en las diferentes escalas si la tripulación no lo requiere específicamente. La manera en la que se efectúan "las revisiones de mantenimiento pequeñas y medianas, en función de las horas de vuelo de los aviones" también es objeto de crítica por parte de los trabajadores del sector. Según informaban éstos en su comunicado "desde hace años estas revisiones no se efectúan en hangares, sino a la intemperie, en turnos de noche, y en varias noches, porque el avión tiene que estar disponible para volar desde que amanece hasta que anochece. Con lo cual, una revisión se puede empezar en una escala, y continuarla en otra u otras escalas diferentes, y por diferentes TMA's". Como consecuencia de ello, para los técnicos de mantenimiento "el trabajo nocturno ha dejado de ser una excepción para convertirse en normalidad, con lo que ello supone de agresión a la salud de esos trabajadores y a la calidad del trabajo".

Una precariedad laboral que afecta igualmente -añadían- a las tripulaciones tanto técnicas como auxiliares, "cuyas rotativas y libranzas cada día se respetan menos, lo que repercute en el cansancio de esos trabajadores e incide en la calidad y en la seguridad del servicio".

No quedaba aquí la denuncia efectuada por los trabajadores del sector aéreo y reiterada en los últimos tiempos, como respuesta a la decisión del Gobierno central de seguir adelante con el proceso de privatización de los Aeropuertos españoles. Sin embargo, lo apuntado hasta el momento se antoja ya lo suficientemente grave como para que, cuando menos, los responsables políticos que insisten estos días en la absoluta seguridad del transporte aéreo trataran de aclarar cómo es posible garantizar dicha seguridad en tales condiciones. Por el contrario, la sordina impuesta a estas informaciones, escamoteadas sistemáticamente al debate público suscitado por el accidente del vuelo de Spanair, permite sospechar que también el Ejecutivo central y el autonómico, y no sólo la compañía aérea, están trasladando a la sociedad, en el mejor de los casos, sólo una "verdad a medias". Y, aún peor, que la "mitad" oculta de la verdad podría ser la más pertinente para conocer hasta que punto estamos expuestos a sufrir una catástrofe aérea como la del pasado 20 de agosto.

canarias-semanal.com

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/las_verdades_ocultas_del_accidente_de_sp