



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 85

Pág. 1

RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022

DE SPANAIR

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DEL CARMEN PITA

CÁRDENES

Sesión núm. 13

celebrada el martes 25 de septiembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair:

- | | |
|---|----|
| — Del señor Gordillo Urquía (piloto), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001346) | 2 |
| — Del señor Fernández Serrano (director de comunicación del Ministerio de Fomento en 2008), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001347) | 19 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.

COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022 DE SPANAIR:

— **DEL SEÑOR GORDILLO URQUÍA (PILOTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001346).**

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días a todos. Iniciamos la sesión de hoy, 25 de septiembre de 2018, conforme a los acuerdos previos adoptados y comenzamos con la comparecencia de don Miguel Ángel Gordillo Urquía, piloto, al que se le ha hecho saber previamente cuáles son sus derechos y obligaciones. La comparecencia, como siempre, está sujeta a la Ley Orgánica 5/1984, y le hago saber al compareciente la voluntad de esta Presidencia de salvaguardar sus derechos, a la vez que le recuerdo que tiene la obligación, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio.

El formato de la comparecencia, como siempre, consiste en una exposición previa de diez minutos —que les pido e incido a los grupos y a los comparecientes que se sujeten a esos acuerdos y a esos tiempos— y luego la intervención de los grupos de menor a mayor, también por un tiempo máximo de diez minutos en pregunta y respuesta o agrupación de preguntas y agrupación de respuestas.

Cuando usted quiera tiene su turno.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Buenos días. Me llamó Miguel Ángel Gordillo Urquía, soy piloto militar de transporte y de líneas aéreas retirado. He construido tres aviones. Quiero mandar un gran abrazo a todas las víctimas y familiares del accidente de Spanair JK 5022. Dos minutos, señorías; cierran los ojos e imagínense que están sentados en un avión que no debería de haberse puesto en servicio y que dos minutos después estarán muertos. Piensen en lo que les lleva a su propio fin, y si tal y como se ha declarado ante esta Comisión, forman parte sus señorías de un riesgo asumible. Piensen en lo más importante, qué han hecho ustedes para evitarlo.

Quisiera abordar el accidente del avión de Spanair KJ 5022 estudiando particularmente las circunstancias que llevaron a sus víctimas a estar minutos antes en un avión que, sencillamente, no debería de haberse asignado para volar con pasaje. La constante reducción de los precios de los billetes en la guerra comercial y la creación de compañías de bajo coste no es ni ha sido gratuita. Las compañías iniciaron una importante campaña de reducción de costes, y en alguna de ellas existe un serio deterioro en el mantenimiento de sus aviones, tanto por la calidad del mantenimiento, como por la falta de su personal técnico y la falta de repuestos. Su lema es: «si el avión no vuela, no produce». Algunas compañías marcaron objetivos inalcanzables y pusieron al frente personal dispuesto a cumplirlos a toda costa. Las presiones laborales fueron en aumento. La idea resumen de ese personal es la siguiente: o haces lo que te ordeno o te despedimos. El grave deterioro del mantenimiento de los aviones llevó a la necesidad de crear la Comisión técnica para seguridad en vuelo; una comisión multisindical independiente formada por Sepla, Asetma y Stavla y de la cual formaba yo parte personalmente. Esta comisión tuvo excelentes resultados, pero sus miembros fueron perseguidos e incluso sancionados; «si el avión no vuela, no produce». La comisión se disolvió por falta de apoyo de la Dirección General de Aviación Civil que, como se vio con mi despido, no protege a quienes defienden su propia normativa. La seguridad aérea, señorías, no es un asunto laboral. Conocido es el caso de las bodegas de los aviones A-320 de Iberia. Esas bodegas no permitían por sus daños la extinción autónoma de un posible fuego. La Dirección General de Aviación Civil realizó una inspección y a la misma vino el inspector de operaciones en vuelo, el señor Aguado. El mal estado de las bodegas del avión hizo que la compañía lo retirara del servicio, y así me lo notificó y yo al inspector. Nos asignaron otro avión, pero antes de abandonar el primero se presentó una tripulación para volarlo con pasaje. El avión no se retiraba de servicio, era una trama de cara a la inspección del Estado, por la que creo recordar que nunca fue sancionada la compañía Iberia.

Otro ejemplo que viví personalmente: el entonces jefe de mi flota, don Guillermo Quintanilla, junto al subdirector de vuelo, don Enrique Romay, me llamaron a su despacho para decirme que yo actuaba mal como comandante. Me acusaron de haber dejado tirado un avión en Estocolmo con su pasaje. El avión no fue autorizado a volar por el mantenimiento de la compañía escandinava SAS por una avería de tipo NO GO. El avión había estado operando antes con esa avería. El señor Quintanilla con tono amenazante me dijo que yo estaba actuando contra la compañía y como la avería era una chorrada yo tenía que haber forzado a mantenimiento de SAS a apuntar cualquier cosa en el parte de vuelo y traer el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 3

avión de vuelta a Madrid con el pasaje facturado. Exigir el cumplimiento de las normas de Aviación Civil en contra de los intereses de la compañía conlleva situaciones similares, amenazas y presiones.

El 5 de enero de 2006 me asignaron un avión en Jerez. Ese avión tenía un lazo de detección de fuego en motor inoperativo y con diferido más allá de lo legalmente permitido. Solicité o bien el arreglo del mismo o que me confirmaran que se trataba de una avería diferente. La compañía me dio la orden de volar ese avión en esas condiciones y sin contestar mantenimiento al parte de vuelo. Incluso me llamó por teléfono el subdirector de relaciones laborales de Iberia, don Guillermo de Miguel Gala, para presionarme. Fui cesado en el momento como comandante y posteriormente despedido. Los dos inspectores de operaciones de Aviación Civil, el señor Aguado y el señor Rosell, informaron al director General de Aviación Civil sobre la actuación de la compañía Iberia solicitando medidas. Sepla presentó una denuncia ante la Dirección General de Aviación Civil. El director General de Aviación Civil nombró al señor Martínez Molina, un funcionario ingeniero, para realizar un informe. Su conclusión unipersonal contrariando a los dos inspectores, señor Rosell y señor Aguado, Sepla y otros organismos, indicó que no procedía iniciar un expediente sancionador contra Iberia. Ese mismo informe fue negado inicialmente a Sepla y sin embargo entregado a Iberia, cuyo consejero delegado, el señor Mullor, lo utilizó para decir más o menos a un grupo de pilotos que si mantenimiento pone un avión en servicio el piloto no es quien para pararlo. Mi despido, que resulto improcedente, hizo ver a mis compañeros que si no cumplían las órdenes de la compañía tendrían el mismo destino, un destino por el cual se cierran todas las oportunidades laborales como piloto en cualquier otra compañía. Crearon una cabeza de turco. Esas condiciones y presiones laborales también se daban en Spanair y, por ello, fueron denunciadas por Sepla justo antes del accidente.

Ahora quisiera explicar unos términos técnicos. NO GO es una situación por la que el avión no está autorizado a volar al poner en peligro la seguridad. Diferido es una acción de mantenimiento que se puede posponer para arreglar una deficiencia. MEL, una relación escrita de excusas para que el avión pueda volar aun con una avería sin arreglar. Cualquier avería que no sea excusable se convierte en un NO GO. RAT es un sensor de temperatura y TOWS un aviso de configuración errónea para el despegue. En general, los sistemas de los aviones son redundantes, es decir, dobles. Aquellos sistemas con ninguna o escasa probabilidad de fallo no son redundantes, como el TOWS. Si uno de los sistemas falla, el otro es capaz de dar cobertura suficiente, pero a su vez el mismo tiene una probabilidad de fallo. En función de su probabilidad, los tiempos que da la MEL para arreglar el sistema que ha fallado varían. Cuanto mayor sea la probabilidad de fallo, el tiempo que se da es menor, y si la probabilidad es muy grande entonces el avión no puede volar hasta que sea resuelta satisfactoriamente la avería, NO GO. Si la avería es realmente difícil de resolver, entonces se puede solicitar una ampliación extraordinaria, por ejemplo, diez días con diferido. Si la avería no se arregla en los tiempos establecidos, se convierte en un NO GO, es decir, el avión no está autorizado a volar. Resumiendo, solo se puede poner un avión en vuelo si su avería está recogida en la MEL o en la CDL, que es una lista de desvío de configuración. Las averías intermitentes no se arreglan solas. Si la MEL es una especie de excusa para volar con una avería, el comandante del avión por su criterio facultativo, puede decidir en aras de la seguridad ser más restrictivo que la MEL. Sus atribuciones nacionales e internacionales le permiten exigir que la avería sea reparada para poder aceptar el avión e iniciar el vuelo. Aun así, los directivos de algunas compañías le presionan diciendo que si mantenimiento pone en servicio el avión, el comandante tiene que volarlo.

La avería que tenía el Spanair JK 5022 era un NO GO. Parte del avión en modo vuelo estando en tierra era un NO GO. El TOWS, que no cumple su función en tierra, es NO GO. Otros sistemas, varios, están afectados. La avería se presentó también durante los dos días anteriores al accidente. El aviso de fallo, como bien lo vio el comandante y excelente profesional señor Antonio García Luna, lo proporciona la calefacción de la sonda RAT. Si la sonda de temperatura RAT calienta el relé R-25 en principio está en modo vuelo y el TOWS no avisa en tierra. Ante las dudas sobre el funcionamiento de la RAT, quisiera aclarar lo siguiente. La calefacción de la RAT funcionaba perfectamente, por eso se calentaba. El TOWS, también, como se demostraba en las pruebas, en los chequeos. El relé R-25, también. Su posicionamiento en modo vuelo no era aleatorio. La pérdida de alimentación a relé o la derivación de la masa con el avión en tierra posiciona el relé en modo vuelo. Además de otros fallos, la RAT calienta y TOWS deja de avisar. El fallo se produce pues, antes de relé, en el esquema. Mantenimiento no supo o no pudo reproducir el fallo. De hecho, ni siquiera trataron de hacerlo de forma racional arrancando los motores, rodando el avión o incluso haciendo un vuelo de prueba, porque, señorías, los vuelos de prueba no se hacen con los pasajeros a bordo, como se hizo en los días previos. También mantenimiento debió haber estudiado el registrador de vuelo DFDR para analizar lo sucedido. Estamos hablando de cerca de 400 000 líneas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 4

una hoja de cálculos con decenas de columnas. Después de estudiar personalmente varios días esos datos, descubrí cuando se produce el fallo: durante la transferencia eléctrica cuando arranca el motor izquierdo. Ese es el momento en el que se produce el fallo. Es decir, la RAT funcionaba perfectamente y el TOWS también, pero una avería interna del sistema eléctrico desenergizaba el relé R-25 y lo ponía en vuelo durante la puesta en marcha de los motores. No tengo constancia de que esos datos figuren en informe alguno y son de suma importancia para aclarar los hechos y derivar responsabilidades. También mantenimiento podía haber intentado acceder al QAR, grabador de datos de acceso rápido, para dilucidar lo que pasaba, pero no funcionaba. La unidad instalada en el avión no era compatible con el avión.

Mantenimiento de Spanair puso en servicio un avión con un NO GO y sin realizar los procedimientos esperados, por ejemplo, consultar el manual de mantenimiento del avión, tal y como se recoge en el expediente. Ese avión no debería haber estado ahí, pero como la avería no era suficiente, mantenimiento, ignorando incluso sus manuales, tal y como lo han reconocido, y desconociendo totalmente cómo funciona la RAT, generaron en una acción no amparada por manual alguno averías que no existían. Usaron el Breaker Z-29, una especie de disyuntor automático, para desconectar un sistema que funcionaba perfectamente, la calefacción de la RAT. Anularon el único aviso de fallos que tiene el TOWS, la RAT calentando en tierra. Dado que la avería se producía durante la puesta en marcha, los pilotos no tienen medios de saber que el TOWS no estaba disponible después. Si no hubiesen desconectado esa calefacción, se habría calentado de nuevo en el rodaje, avisando al piloto que está en modo vuelo. Al igual que regresó la primera vez, se ha de entender que lo habría hecho de nuevo y no se habría producido el accidente, porque habría regresado. Para los pilotos es como si hubieran dejado el coche en un taller porque la luz roja del aceite estaba encendida. Cuando el taller les entrega el coche arreglado comprueban que la luz roja ya no se enciende y se lo llevan, cuando realmente el taller lo único que ha hecho ha sido desconectar la luz roja. Imposibilitaron también el avión para volar en condiciones de englamamiento. Al hacerlo, dejaron inoperativo parte del TRP que gestiona la potencia de los motores, aumentando notablemente la carga de trabajo del copiloto, que no dejó de estar preocupado con este tema durante la escala y el propio rodaje. Ello, sin duda, junto a la presión a los pilotos por el retraso del vuelo y a la avería, causaron distracciones importantes que podrían haber influido en la selección del *flap*. Han pasado ya los dos minutos y es tarde.

Los informes posteriores han tomado un tiempo realmente importante y son contradictorios e incluso de dudosa fiabilidad, como el de la Ciaiac, al afirmar en una gráfica de su informe que el avión se movía a velocidad considerable cuando estaba parado durante la intervención de mantenimiento. La tripulación del vuelo JK 5022 no ha dispuesto de ese tiempo. Esta Comisión debería permitir a sus señorías no preocuparse por formar parte de un riesgo asumible dos minutos antes del despegue. Debería permitir que los pilotos pudieran ejercer su criterio facultativo, sin miedo a perder su puesto de trabajo, y eso no se logrará mientras siga existiendo una cabeza de turco y mientras un piloto tenga que volar un avión peligroso para esperar después a usar el sistema de notificación confidencial y así estar protegido, tal y como lo afirmaba el señor Bautista, exdirector general de Aviación Civil. Debería señalar a todos los responsables del accidente. Debería permitir que la vida de los pasajeros y los tripulantes esté por delante del beneficio empresarial. Debería permitir una inspección en la que el inspector no pueda inspeccionar a su propia compañía y debería permitir una reapertura de la investigación sobre el accidente del Spanair JK 5022, que solo aportara beneficios a todos los que volamos y a sus familiares. Dos minutos, señoría.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gordillo.

Comenzamos con los grupos, de menor a mayor. Por Esquerra Republicana, señor Olòriz, tiene usted su tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor Miguel Ángel Gordillo. Gracias, presidenta.

Intentaré agrupar las preguntas en dos bloques para ser más ágil. Un bloque sobre su caso concreto, que me parece que es bastante paradigmático, porque aquí se nos ha dicho repetidamente que no hay ningún tipo de sanción a los pilotos que en un momento dado consideran que el avión no ha de volar. Se nos ha dicho repetidamente que esto no es así y que la última palabra —lo he oído repetidamente— la tiene el comandante, que es a lo que nos llevaría el sentido común. Usted es el vivo ejemplo de que esto no es así, al menos en todos los casos. ¿Usted cree que en su caso —y puede que en otros— ha habido un trato de favor de la Dirección General de Aviación Civil hacia la compañía? En segundo lugar, salvo Iberia, ¿quién ha criticado su actuación profesional? ¿Aquel día 5 de enero hubo otras personas o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 5

instancias que criticaran su actitud? En tercer lugar, ¿quién le apoyó en su defensa ante un despido claramente improcedente?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Señoría, sí, los pilotos están presionados; si se toman medidas constantemente, ha habido algún despido, pero normalmente son sanciones de empleo y sueldo, que generalmente —por no decir todas las veces— los pilotos ganan después en segunda instancia. Entonces, se convierte en un piloto que no ha trabajado y hasta ahí paz y gloria, pero sí constantemente hay sanciones. Hay que distinguir dos grupos de pilotos, los pilotos que dice la empresa que son proempresa, que tragan con todo, y los profesionales que cumplen con la normativa. Esos profesionales son los que están en riesgo y por eso hubo la comisión técnica también.

En cuanto a si la Dirección General de Aviación Civil ha resuelto con trato de favor hacia Iberia, sí, descarado, es mi opinión personal. Presuntamente eso sucede, tenemos muchos datos y, en mi opinión personal, sí ha existido. Por ejemplo, cuando el funcionario de la Dirección de Seguridad en Vuelo número 1 hace un informe que dice que no ve motivos para sancionar a Iberia y abrir un expediente sancionador. Ese informe lo solicita Sepla y la Dirección General de Aviación Civil se lo niega a Sepla, no se lo da y, sin embargo, a Iberia, que no era parte implicada, se lo da. No sé cómo se puede llamar a eso y de estas hay muchas anécdotas que contar.

¿Quién ha criticado mi actuación? Que yo sepa, hasta ahora, nadie, la compañía Iberia. Pero tengo el apoyo de todo el mundo: Sepla, organismos internacionales, el Colegio de Pilotos, los inspectores de operaciones de vuelo, el Colegio de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, Asetma. Todo el mundo conocía el precedente de cuál ha sido mi actuación, no tengo ninguna crítica. Si hubiese tenido la más mínima crítica habría sido usada contra mí. Si yo hubiese actuado mal, Aviación Civil habría sido la primera en sancionarme y quitarme la licencia. En cuanto al apoyo, lo que acabo de nombrar, los grupos que he dicho son los que me han apoyado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo soy de aquellos usuarios que tienen una gran confianza en los pilotos siempre que cogen un avión y más de una vez soy de aquellos que aplauden en el momento del aterrizaje (**risas**); sabemos de su buena formación y somos conscientes de que son los que nos dan mayor garantía. Esta Comisión me ha servido para poner profundas dudas sobre otros estamentos y esto es preocupante, porque muchas veces en esta Comisión ha parecido más que se venía a justificar a uno mismo o a la instancia a la que esa persona pertenecía que a mejorar todos los procedimientos para que casos tan desgraciados como este no se vuelvan a repetir, y para que no se vuelvan a repetir se ha de investigar a fondo. Este es un elemento fundamental, no es tanto poner el dedo en qué personas son culpables, sino sobre todo qué procedimientos no se pueden volver a repetir. Y en la escala de decisiones a todos nos parece muy claro que el comandante de un aparato complejo como es un avión, con tantos pasajeros, ha de tener la última palabra y no puede recibir presiones que se nos han negado. Recuerdo el jefe de mantenimiento de Spanair que resulta que no tenía dirección concreta en el mantenimiento —esto fue una cosa complicada—, pero me dijo de una manera taxativa: no hay ninguna presión; nosotros no tenemos presión para acabar la revisión en pocos minutos.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Era jefe.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Para mí es fundamental su testimonio aquí para romper esta omertá, aquello de intentar que nadie hable sobre un tema como este.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Señoría, como dijo el director general de Aviación Civil, alardeando del sistema de notificación de sucesos —aportaré después esa documentación—, hay 3000 sucesos de operaciones de vuelo notificados, 3000. ¿A los no notificados, qué valor le quieren dar ustedes, dos tercios más? Que llegas a casa y no quieres hacer más. Digamos que haya 9000, 25 al día. ¿Usted cree de verdad que con 25 sucesos de vuelo importantes que existen en la aviación, estamos hablando de una operación segura en España? Hay que hacer un cambio radical, porque esto se va a repetir, señoría. Y estamos hablando de accidentes de transporte de líneas aéreas, pero váyase usted a las operaciones de fumigación, de extinción de fuegos, porque, si en líneas aéreas sucede, ahí sucede más todavía. Otra cosa, el comandante puede decidir por encima de toda la normativa, pero su decisión siempre va a ser para no hacer el vuelo, es decir, a lo mejor va a causar un daño económico a la empresa —un retraso, unas indemnizaciones—, pero nunca va a causar un accidente ni muertos por esa actuación. Eso es lo que tienen que apoyar la compañía y la Dirección General de Aviación Civil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 6

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Muchas gracias, han sido muy esclarecedoras sus palabras.

Para acabar quiero hacerle dos preguntas conjuntas. ¿Qué opinión le merece la inspección, supervisión y certificación de la Dirección General de Aviación Civil, antes y ahora? Segunda, ¿puede explicarnos —ya lo ha hecho en buena parte, pero me gustaría que constase en el *Diario de Sesiones* de forma clara— por qué manifiesta que el avión asignado para el vuelo JK 5022 no debería haberse puesto en servicio?

Gracias.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): En cuanto a la inspección, solo he tenido trato con las personas que me han inspeccionado y después he visto los informes que han hecho, muy concisos, sobre mi actuación y lo que sucedió. En teoría fue una inspección y esa inspección para mí es muy buena. Sin embargo, he hecho un comentario sobre que hay inspectores que inspeccionan sus propias compañías y eso a mí personalmente no me gusta.

En cuanto al tema de por qué era un NO GO, sucede una avería en ese avión, el avión se pone en modo vuelo cuando no puede estar en modo vuelo. Sencillamente por eso el avión no podía operar. Después dice que la avería no la pudieron reproducir; es que ni siquiera arrancaron motor para intentar reproducirla. No hicieron nada; hicieron un procedimiento que no valía para nada, porque como le he explicado la avería se produce en la puesta en marcha del motor izquierdo. A partir de ese momento el piloto ya no puede hacer la prueba del TOWS. La única luz roja que tiene es la de la calefacción de la RAT, que encima se la quitaron.

En Iberia, por ejemplo, si tienes una vibración de vuelo te dicen que lo más probable es que esa vibración se produzca por el estabilizador. Se comprueba el estabilizador; si el estabilizador está perfectamente, avión operativo. No, si el estabilizador está perfectamente la avería no está ahí, está en otro sitio. Spanair si comprueba que la RAT funciona bien, si comprueba que el *take off warning sistem* funciona bien, esa no es la avería, tenían que haber buscado cuál era la avería. Y lo tenían que haber hecho el día anterior, que es cuando tenía la notificación de los pilotos. El avión no podía haberse puesto en servicio, tenía que haberse cogido el avión de sustitución y haber hecho el vuelo.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Ciudadanos, el señor Ramírez tiene la palabra.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Gracias, señora presidenta.

Muy buenos días, señor Gordillo. Quiero darle doblemente las gracias. La primera, por la claridad con la que nos ha explicado las situaciones que se produce día a día en nuestro sistema de aviación. Y la segunda, porque tuvo el valor de decir que no a las presiones continuas de la compañía. Seguramente con ello —aunque se lo habrán dicho muchas veces— salvaría muchas vidas, y aunque eso seguro que le ha producido efectos muy negativos, vaya por delante el agradecimiento de mi grupo porque haya todavía personas como usted, que ponen por encima de todo la seguridad de su pasaje, de su tripulación y la suya misma, para acabar con esas actividades comerciales y las presiones que se producen por las compañías.

Lo que no ha dicho, porque es usted modesto y me parece muy bien, pero creo que hay que ponerlo en valor cuando un compareciente tiene la experiencia tan dilatada como la suya, es que cuenta con más de 15 000 horas de vuelo, que además ha creado tres aviones —eso sí que lo ha dicho—, y que es un experto de primer nivel para poder hablar con conocimiento de causa de lo que ocurre hoy en día en nuestro sistema de aviación civil. Le voy a hacer dos preguntas muy sencillas. La primera —y ya ha contestado al señor Olóriz que me ha precedido en el uso de la palabra— es que se ha dicho que le llamó el subdirector de vuelos para presionarle, para hacer que usted realizase ese vuelo. ¿Esto es normal? ¿Estas situaciones se dan de forma continuada? ¿Hay alguna normativa interna de la compañía que lo establezca? ¿O es que directamente los directores de vuelo tienen la costumbre habitual en todas las compañías de llamar a los pilotos para presionar, cuando han puesto un elemento MEL o un NO GO y directamente deciden que no se produce ese vuelo?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Fue el subdirector de Relaciones Laborales. Yo no puedo hablar de los demás, en mi caso fue así, y es completamente anormal que alguien que no sea ni piloto ni sepa de la operación aérea presione a un comandante para volar un avión que no puede volar, porque tiene un NO GO, y después le despida. Yo recibí una llamada de Relaciones Laborales, ¿pero qué me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 7

está diciendo? Que me llame el director general de Aviación Civil, que me llame el jefe de día —un piloto—, el director de operaciones, el jefe de flota, pero que me llamen de Relaciones Laborales es una amenaza, una presión tajante. Y yo le expliqué a él: el avión no puede volar con pasajeros; puede volar, porque yo me lo puedo llevar, con autorización de Aviación Civil, en un vuelo ferry, para que lo arreglen. Pero, claro, ellos no querían notificar a Aviación Civil que el avión no estaba en condiciones de vuelo con pasaje.

Usted ha hablado de mi experiencia personal. Yo he hecho muchas cosas en aviación deportiva hemos de decir extremas de vuelo. Las hago yo solo y en medio de ningún sitio. Cuando yo era el comandante del avión era otra persona; iba a defender a mi tripulación y a los pasajeros. Me da igual volar con un motor, pasar por debajo de donde sea, pero con mis pasajeros es otra cosa, porque ellos esperan que yo haga mi trabajo y les lleve de un sitio a otro con seguridad. Nada más.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Se lo vuelvo a agradecer.

Le quería preguntar si ve alguna similitud en su actuación del aciago día 5 de enero de 2006, en su caso, con el siniestro del vuelo JK-5022 del 20 de agosto.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Yo creo que, en una primera parte, es exactamente igual: un problema de mantenimiento grave que la compañía no resuelve y pone aviones en vuelo que no pueden volar. Esto es lo común. Lo diferente es que una rama va hacia un despido y la otra va a 154 muertos. Hasta ese momento es lo mismo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Importante diferencia.

Esta sí que es un poco más amplia. Lo que ha dejado claro es que todavía el sistema funciona igual de mal que funcionaba en 2008; los pocos avances que se han hecho han sido gracias a las asociaciones, no a esta dirección general, lo cual es muy preocupante. ¿Qué cambios en el sistema de vigilancia y seguridad establecería usted para que no tengamos estas situaciones?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): En esta avería en concreto el único chivato que había era la calefacción de la sonda. Si la calefacción está funcionando en tierra, el avión está en modo vuelo y no puede despegar. Se podría incorporar en los procedimientos, antes del despegue, con el selector de consumo eléctrico que tiene la sonda, ver si la sonda calienta o no. Así de fácil. Ese es uno de ellos. El otro, el de la luz, es igual de fácil: el propio *breaker* SZ29. En un terminal le pones un cable con una luz y cuando el relé se posicione en modo vuelo —que no lo hace aleatoriamente, como le he comentado— se enciende la luz. Lo reseteas y punto final. Soluciones muy fáciles; pero probar el *take off warning sistem* solo se puede hacer antes de la puesta en marcha. Les pasó a los pilotos. Estoy seguro de que lo probaron incluso antes del vuelo fatídico, otra vez; pero funcionaba, porque la avería se produce después.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Entiendo que en su opinión los pilotos tuvieron una culpa muy limitada, porque realmente volaban a ciegas. Ha puesto un símil muy bueno con el chivato del coche con el aceite. Uno cuando coge el coche del mecánico entiende que ya ha solucionado la avería del aceite, porque ya el testigo, el chivato no está encendido. Entiendo que desde su punto de vista, y una vez canalizada toda la información que ha recogido estos últimos años, comprueba que los pilotos volaron a ciegas, despegaron o iniciaron el procedimiento...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Hemos hablado de que el avión no tenía que estar. Una vez que el avión está ahí, a los pilotos no les dieron la información correcta. Tú no puedes resolver en dos minutos o en media hora lo que a mí, por ejemplo, me ha tocado varios días en saber cuál era el origen de la avería, cuándo se produce. Eso aumentó la presión, aumentó la carga de trabajo. Las averías que no tenías, que le produjeron mantenimiento —al dejar la ratio en operativa—, dejó de suministrar información al panel de control de potencia de los motores, al TRP. El copiloto está todo el rato preocupado con eso, lo manifiesta constantemente: vamos a poner el ajuste en manual, y no sé qué. Cuando se difiere una avería a veces se puede decir no solo lo que diga la MEL, se estudia la carga de trabajo que puede tener un piloto por esa consecuencia. Y aquí se le metió una carga suplementaria. El resultado: aparentemente no sacaron el FLAP. Esa es la parte mía que digo que, efectivamente ha habido un fallo de piloto. Pero como hemos visto en esta Comisión el riesgo —con sus bandejas esas de gruyer— está ahí, pero es que esa bandeja no tenía que haber llegado. Vamos a estudiar todas las anteriores. Por eso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 8

hay que volver a investigar, no para castigar, sino para que no vuelva a suceder. Porque si no hacemos nada va a volver a suceder, con 3000 o 9000 reportes hechos.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Le aseguro que comparto su opinión.

Soy usuario habitual de aviones. Los que venimos de Canarias no tenemos todavía autopistas ni AVE, con lo cual solo tenemos como medio de comunicación el avión, y a pesar de lo que el señor Olóriz diga, yo también aplaudo. Cuando despegas rezas —y soy totalmente ateo— y cuando aterriza no es que aplaudas, es que directamente aplaudas con las orejas, porque después de estar uno en estas Comisiones y ver los fallos de seguridad que seguimos teniendo, las formas de mantenimiento, las presiones, la verdad es que se cuestiona claramente si merece la pena venir aquí o mejor quedarse en Canarias, que le aseguro que tenemos un clima maravilloso.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): El pasajero ve la reducción de gastos en que hay menos tripulantes de vuelo; en que antes había comida caliente, después había fría, ahora ya no hay. Ve esa reducción de gasto. Eso no es nada comparado con lo que no ve. Detrás hay una campaña de ahorro que es salvaje, y para eso las compañías necesitan a personal sin escrúpulos, dispuestos a mantener su puesto de trabajo para lograr los objetivos, porque si su jefe demuestra que no los logra, les cambian; no quieren eso. Hay que hacer un cambio profundo. Hay compañías como Lufthansa en las que las cosas funcionan bien: los sueldos están donde deben de estar y operan y sacan beneficios. ¿Por qué no vas a coger ese reflejo y no vamos a ir a buscar la operación barata, de *low cost*, pero mal entendida? Porque hay compañías *low cost* que funcionan muy bien.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Por último, ¿usted considera que nuestra Ciaiac es independiente?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): De eso no opino, porque no lo sé. Lo que sí sé que la Ciaiac... ¿A lo mejor lo dice usted por presiones? **(Pausa)**. Sí, es posible, claro. Sí, porque el informe que han hecho precisamente ha echado balones fuera de cualquier posible culpable: el diseño del avión, la compañía Spanair, todo. Solo ha echado balones fuera. Yo creo que no ha sido...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Objetiva e independiente.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Objetiva. Pero, como dice un amigo, presuntamente.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Le reitero nuestro agradecimiento, señor Gordillo. Espero que el resto de sus compañeros le tengan como ejemplo, porque desde luego es la forma de actuar desde mi punto de vista. Tiene que prevalecer la manera en que usted actuó, aunque le costó su trabajo, y seguramente le habrán denostado en otras compañías, porque, claro, es ser alguien incómodo un comandante que pone por encima de todo la seguridad de su pasaje.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Ante la duda no se complican. Vamos a ver, a usted le han despedido, ¿no? Vale. Tendrán razón o no. Es como el que sale de la cárcel, donde ha estado diez años, y resulta que era inocente. Inocente o no. Si tengo 10 000 más, ¿para qué voy a arriesgarme a cogerle a usted? Ese es el arma que usa la compañía, la que usó el consejo de Iberia, en una charla con los pilotos; la que han usado los jefes. Tú te vas a la calle, me dijo personalmente el que fue director, Enrique Donaire. Me dijo: echamos a quien queramos. Así de clara fue su frase. Y el pan hay que ganárselo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Entendible. Muchísimas gracias, señor Gordillo.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ramírez.

Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señor Gordillo. Gracias por comparecer en esta Comisión. Me sumo a lo que han dicho los anteriores compañeros de Comisión: gracias a profesionales como usted podemos por lo menos plantearnos dudas, porque si no hubiera gente que se enfrentara al sistema ni siquiera tendríamos estas dudas y tragaríamos con lo que nos dicen los responsables del sistema aéreo, como ha pasado al inicio de la Comisión en el mes de julio. De todas maneras —lo digo como reflexión—, en qué sistema estaremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 9

en el que a los responsables se les relega, se les crucifica y se les señala, y además se les llama muchas veces hasta litigantes porque se tienen que defender contra el sistema y son los malos porque litigan.

Dejando esta reflexión encima de la mesa le vamos a hacer las preguntas sobre la base de su experiencia en aeronáutica, que ya ha demostrado; ya ha dicho en su comparecencia que ha fabricado tres aviones, y lo dice como si tuviera una gran compañía aérea, y no, lo que tiene son unos medios básicos y con ellos ha recorrido el mundo. Las preguntas que le voy a hacer también las hago por su experiencia en esa Comisión que montó el Sepla en su momento para ver cómo repercutía la reducción de costes en la seguridad del sistema. ¿Considera usted que el avión asignado en su momento para el vuelo JK-5022 tenía defectos o problemas de diseño ocultos?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): El avión ha estado operando en muchos sitios. Esa avería se ha repetido muchas veces, porque estamos hablando de los accidentes o incidentes, pero no estamos hablando de los no accidentes. En el propio vuelo del día 18 también sucedió, pero como el rodaje era muy corto, no dio tiempo a que la sonda calentase a un nivel para dar un aviso. Pero sí sucedió. Un avión que tiene ese problema yo considero que tiene un fallo. Se tenía que haber resuelto, sobre todo porque no es un problema nuevo, es un problema que se ha repetido. No causó el accidente, pero ahí está el problema.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En su momento, cuando compareció el jefe de los técnicos de mantenimiento, el señor Torroba, nos dijo que no, que no se había repetido el día 18, dos días antes, es decir, el que se había producido el día 18 no era igual que el del día 20, cuando en las notificaciones estaba así.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Es el mismo fallo. Si su señoría entra en el DFDR, si no le aporío el momento exacto en que se produce, que andaba por el suceso 380 000, y en el 385 000 es cuando se empiezan a producir los fallos, está reconocido seis veces en los dos días anteriores y el día del accidente. Lo que pasa es que notificados por pilotos solo han sido tres veces. No han hecho ningún arreglo. Enciendes y apagas la luz y ya está. No se han molestado ni en poner en marcha el motor.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Desde su experiencia, ¿cree usted que este fallo de diseño tiene fácil o difícil solución?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Se lo he explicado antes a su señoría de Ciudadanos. Sí, es muy fácil.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Lo que entendí es que en el momento de operar sí era fácil, pero, ¿en cuanto a diseño?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Eso yo creo que es más difícil porque el relé, como el esquema que les he proporcionado, pasa a modo vuelo cuando no recibe corriente o una derivación a masa. Todo lo que hay antes del relé es enorme; de hecho, el avión días antes tuvo una rotura de un deflector de la rueda de morro. Ese deflector puede golpear las piezas dentro de la bodega del pozo de la rueda. Es obligatorio hacer una revisión del cableado, porque aunque el cableado por fuera es muy fuerte se puede partir por dentro. Yo llegué a pensar que ese era el fallo, pero es verdad que no se hizo una inspección del cableado. Por ejemplo, si pasa el cable por ahí, tiene un impacto y no se comprueba, ese sería un fallo aleatorio, y de lo que estamos hablando ahora es de un fallo preciso en el tiempo en la puesta en marcha del motor izquierdo. Se produce la transferencia eléctrica y hay algo que hace *plin* y lleva el relé a masa, porque se ha probado que el relé funcionaba o no se ha probado que no funcionaba, pero aparte de ese momento si siempre sucede el fenómeno en el mismo sitio hay una razón, que es la que se tiene que estudiar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Cómo considera desde su experiencia la actuación de los técnicos de mantenimiento de AENA el día que atendieron el avión?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): De Spanair.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De Spanair, perdón.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 10

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): A mí me parece nefasta. Me parece nefasta la actuación de los TMA. Además si ve su declaración a la Guardia Civil... Yo voy a la Guardia Civil a declarar y por lo menos me estudio el manual, pero no digo es que la sonda RAT se pone en marcha cuando hace frío; y dice otro: yo es que no he mirado el manual. ¿Qué opina usted de la actuación si no han mirado el manual? Hablo de los del día del accidente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, sí.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Y el otro pone hielo para enfriar la sonda. Quita una cosa, deja el TRP inoperativo y no lo rotula. Rotula el breaker Z29, no rotula el TRP, no hay constancia de que lo haya hecho. Mi opinión profesional es que esa actuación es nefasta.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Cree usted que el mantenimiento de Spanair —no me refiero solamente al equipo de técnicos, sino en general, a todo el departamento que integra mantenimiento de Spanair— cumplió con su obligación de estudiar y averiguar las consecuencias de sus actuaciones a la tripulación?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): En absoluto. No, no hicieron nada, lo que le he comentado. Una avería no se arregla sola: saca el *breaker* y lo vuelve a poner. Cuando saca el de la calefacción es normal que se enfríe. Cuando usted apaga la luz, se apaga la luz; y si la vuelve a poner, se vuelve a encender. Es lo que hicieron. Eso no es una actuación de mantenimiento. Si hay un fallo que se produce en el rodaje, cuando cantaba la RAT tenían que haber estudiado por qué. Si ellos hubiesen cogido el avión por la noche y ponen en marcha el motor, a lo mejor se les habría repetido el fallo, entonces habrían visto que eso no era, y que tenían que arreglar el avión. Pero como hemos dicho antes, avión que no vuela, no produce. Yo vi la comparecencia de un determinado señor aquí y decía que él solo se dedicaba a programar y que no sabía nada. Si ese es el concepto del mantenimiento de una compañía aérea, a mí me preocupa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Tal vez haya que dejarles claro a las compañías que si avión que no vuela no produce, avión que se estrella, tampoco.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Pero es que se la juegan.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Por todo lo que ha dicho anteriormente, ¿cree usted que se puede repetir el mismo accidente de Spanair en estos momentos en España?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Se puede repetir con otro tipo de avión perfectamente. Yo tengo constancia de muchas actuaciones de vuelo. Una cosa es que la comisión técnica haya desaparecido y otra cosa que no haya información, y hay actuaciones que son terribles, como cruzar el charco sin indicación de combustible. Llenamos el avión y después si gasta equis litros por hora, eso multiplicado por diez horas, tendremos que dar la vuelta, pero si se produce una fuga de combustible no nos enteramos. Esta es una de las cosas que me han llegado; y todos los pasajeros contentos con su bocadillo, pero de estas te puedo contar muchas actuaciones. Sí, hay que hacer algo, pero sobre todo debe imperar el último filtro, que son los pilotos, y si el avión se queda tirado y causa un perjuicio económico, esa actuación no va a causar un accidente, no va a causar muertos. Hay que apoyar la figura del comandante, aunque esté equivocado, y si un comandante se equivoca varias veces, a la calle, pero para eso se tiene que equivocar primero. ¿Quien tiene que valorar eso? La Dirección General de Aviación Civil. Me refiero a los altos cargos, porque en Aviación Civil hay personal excelente, muy bueno, muy bueno, pero hay otros que no lo son tanto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Qué opina del sistema de notificaciones de AESA, desde que se creó hasta la actualidad? ¿Cómo cree usted que debería actuar un piloto?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Primero, es un sistema que dice que garantiza la seguridad del informante, y resulta que para notificar un problema en un avión, por ejemplo, tienes que decir qué avión es, cuándo ha sucedido y en qué circunstancias. Por tanto automáticamente te has identificado. Pero vamos a la segunda parte, no te van a hacer nada si no hay connivencia entre la compañía y Aviación Civil, pero esto sucede a toro pasado. Yo, como comandante, me encuentro con una avería y tengo miedo de que me despidan, y por tanto vuelo el avión. Cuando termina el vuelo decido que me voy a quejar y voy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 11

a utilizar el sistema de reporte. Hago mi reporte y el señor de Aviación Civil dice: usted ha volado con un NO GO. Si no te has matado primero o has tenido un incidente grave o lo que sea, has incumplido con la normativa. A mí ese sistema me parece que falla para el concepto de seguridad de los pilotos y de los de mantenimiento, donde hay gente muy profesional. Hay mucha gente en mantenimiento que dice: esto no puede volar. ¿Qué hace? ¿Pone el avión operativo y después hace su informe?

Le vuelvo a recordar el ejemplo de Estocolmo. La SAS dijo que el avión no podía volar NO GO. Yo no puedo decir nada. Hay esta avería y yo dije: el avión no vuela, y a mí me puede decir el jefe de flota que ponga mi número de nómina para saber quién dice que no puede volar, pero eso es una tontería, y el avión sale a volar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Digamos que el sistema casi obliga al piloto al declarar que ha hecho algo indebido.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Efectivamente, si no, corre un riesgo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted conoce el informe de la Ciaiacc, el 39/2008, que corresponde al accidente de Spanair. ¿Qué opinión le merece este informe en cuanto a credibilidad, a fiabilidad? ¿Cree usted que el informe ha cumplido mediante sus recomendaciones a aclarar o a mejorar el sistema?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): En cuanto a las recomendaciones ha tenido quejas de gente que no está de acuerdo con ellas. Parece un manual de lo que hay que hacer, pero realmente el estudio es descriptivo en muchas cosas, no entra en la avería en la forma en la que deben de entrar. No han estudiado a fondo el DFDR, porque si lo hubiesen hecho no habrían publicado... Sí, han puesto una gráfica para impresionar, pero, claro, a mí un informe que dice que un avión que está parado se mueve a 40 kilómetros por hora, me parece algo raro. Yo les escribí y notifiqué: esto lo habéis publicado, ¿me podéis explicar? A usted no le vamos a contestar, no le vamos a dar explicaciones. Un informe que tiene un error tan garrafal, no invita mucho a la fiabilidad.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Usted cree que las recomendaciones que se dieron como consecuencia del accidente mejoraron el sistema o lo ayudaron a mejorar?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No. Algunas puede que sí, pero yo creo que habría de que empezar de nuevo. Lo tendría que hacer la propia Ciaiacc, con más personal, como dijo alguien el otro día, y que hubiese un TMAI, que son fundamentales, al igual que auxiliares de vuelo. Muchas veces las averías son incluso detectadas por los auxiliares de vuelo. Tendría que hacerse un estudio real, no para tapar cosas, algo real, donde se asignen responsabilidades. ¿Que después todo ha prescrito? No sé cómo funciona la acción de la justicia, pero creo que es lo que corresponde. ¿Sabe por qué? Por 154 señores que han muerto, más los que no han muerto y todos nosotros, que antes de volar tenemos que estar tranquilos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias, señor Gordillo.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Valido.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor Gordillo, por su comparecencia y sus palabras en esta Comisión. Su comparecencia viene a estudiar el asunto y las funciones de esta Comisión desde un punto de vista distinto a como lo hemos estudiado hasta la fecha. Usted tomó la decisión de no despegar un avión porque alegaba que había un problema con una avería que afectaba a la seguridad del pasaje y de la tripulación, y por tanto se negó a que ese avión despegara. Como consecuencia la empresa lo despidió, y a partir de ahí prácticamente usted ha dejado de trabajar en la aviación comercial.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Se acabó.

El señor **FRANQUIS VERA**: Es un elemento clave. Yo comparto la idea de que el comandante es el que tiene la última palabra a la hora de tomar la decisión de si despegar o no despegar el avión si detecta que hay un fallo, una avería que pueda afectar a la seguridad del pasaje. A mí me preocupa eso porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 12

efectivamente la responsabilidad del piloto es fundamental en circunstancias como esta, y me preocupa si el sistema funciona bien o no funciona bien. Me preocupa que un comandante, ante una decisión de esa naturaleza, esté protegido o no por la normativa y por protocolos establecidos en la Aviación Civil española. Por eso digo, ¿a raíz de su despido por parte del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Aviación Civil, se produjo una investigación respecto del despido que se había producido en su caso, y sobre las razones por las que se había producido, de que usted se había negado a despegar un avión precisamente por asunto de seguridad? ¿Se abrió una investigación por parte del ministerio?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No, no, Aviación Civil no hizo nada, en ese sentido no hubo ninguna protección al comandante. Aviación Civil, contraviniendo todos los informes de Sepla, del Colegio de Pilotos y de los dos inspectores de operaciones en vuelo que había en ese momento, dijo que no —para hacer un estudio unipersonal— iban a sancionar y fueron los únicos; juzgó administrativamente la actuación de Iberia, nunca juzgó la actuación del comandante ni la ha defendido; de hecho existe una carta del decano del Colegio de Pilotos a un alto cargo de Aviación Civil pidiendo que intermediara con el presidente de Iberia respecto de mi despido, y la respuesta de Aviación Civil, que adjunto a ustedes en esta documentación, fue que el piloto, más o menos, se debía a la empresa, que se tiene que hacer un balance entre lo que tiene que hacer con la normativa y con que se debe a la empresa. Eso se contestó por la Dirección General de Aviación Civil.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No hubo ningún informe de peritaje por parte de jefes de la delegación de seguridad en vuelo de la Dirección General de Aviación Civil? ¿No hubo ningún informe respecto de las circunstancias del despido en base a una denuncia que hizo el sindicato de pilotos? ¿Usted no conoce ningún informe?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No, no, yo no conozco ninguno. Las compañías hacen un juego con los diferidos. Un diferido, por ejemplo, tiene diez días por el riesgo de que se reproduzca...

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo porque en base a este despido el sindicato de pilotos presentó una denuncia al ministerio para que investigara e hiciera un informe. ¿Según usted no se llegó a hacer este informe?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Nada.

El señor **FRANQUIS VERA**: No se aprobó ningún informe por parte del Ministerio de Fomento.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No, no, podrían haber dicho: mire, sentimos su despido, pero su actuación ha sido ejemplar o ha sido usted un mal piloto y no queremos volver a renovar la licencia. No ha habido nada de esto, sino lo contrario, una negativa a apoyar al comandante ante Iberia.

El señor **FRANQUIS VERA**: En conclusión, usted considera que Fomento no investigó lo que se había denunciado en aquella ocasión. No hubo ninguna investigación por parte de Fomento.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Buscó la orientación de si sancionaba o no a Iberia, no la actuación del comandante. La actuación del comandante es muy clara, no genera lugar a dudas. La actuación es conforme a toda la normativa, porque si no, le puedo asegurar que me habrían buscado por ahí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha dicho ya que no está de acuerdo con las conclusiones de la Comisión.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Comparte usted las conclusiones del informe final del órgano pericial colegiado?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): ¿Del Copac?

El señor **FRANQUIS VERA**: No. Del informe que se hizo por una serie de peritos precisamente encargado por el juez. Las conclusiones de ese informe, ¿las comparte usted, las conoce?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 13

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Esas no las he leído.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No las conoce?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero ¿usted le da más fortaleza o más credibilidad a este informe que al de la Comisión de investigación?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Si no lo he leído, no le puedo decir. Yo he leído otros informes de gente que ha trabajado para la asociación de víctimas, del Sepia. Esos sí los he leído, y es un poco dispar el tema, porque se habla de que si el relé, que si no sé qué, pero ninguno de los informes que yo he visto hace referencia al momento en que se produce el fallo. De cualquier forma, creo que lo habríamos conocido en el medio si hubiese algo especial en ese informe.

El señor **FRANQUIS VERA**: No se basa el juez para tomar una...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No, por eso digo que...

El señor **FRANQUIS VERA**: ... es encargado por una serie de peritos propuestos...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Lo voy a leer en cuanto salga de aquí y se lo cuento.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo porque, en líneas generales, los informes en las conclusiones coinciden unos con otros, y yo le planteo si le da usted más credibilidad al informe realizado por los peritos que al informe de la Comisión de investigación.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No lo he leído.

He leído el de Spanair, por ejemplo, al que tampoco le doy ninguna credibilidad; o sea que he leído varios informes, pero ese en concreto creo que no, porque el tema de conclusiones no me suena.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha citado ese informe de la Copac, que es el informe al que da usted credibilidad en cuanto a las conclusiones que llega.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No, es que no estoy de acuerdo con muchos de ellos. Vamos a ver, estar de acuerdo significa estar de acuerdo con el cien por cien, y con el cien por cien nunca he estado de acuerdo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Por su conocimiento y por su experiencia, ¿cuál cree usted que fue la causa del accidente?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Un avión que se ha puesto en servicio que no tenía que haberse puesto en servicio, sin ninguna acción de mantenimiento previa al vuelo que, encima, complicó la operación del avión.

El señor **FRANQUIS VERA**: O sea que usted responsabiliza directamente a la empresa.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ese avión no debió estar operativo.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: A la empresa directamente.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sabe usted que yo suelo hacer esta pregunta porque el objetivo fundamental de esta Comisión es detectar las zonas oscuras o fallos del sistema de seguridad en la navegación aérea española y aportar las conclusiones finales para intentar corregirlo de cara al futuro y, por tanto, mejorar nuestro sistema de seguridad aérea, que es fundamental para nuestro país. ¿Qué sería,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 14

bajo su experiencia y sus conocimientos —que los tiene— en el sector, lo que debería aportar la Comisión para mejorar el sistema de seguridad aérea de la aviación comercial de nuestro país? ¿Cuáles son las recomendaciones que haría usted a la Comisión?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Desde luego, la Comisión tiene que destacar la importancia de la figura del comandante independiente, lo que llamo yo el criterio facultativo al comandante. Eso se tiene que potenciar, porque el comandante es una parte, y el mantenimiento es otra parte sagrada. Los TMA deberían tener todo el apoyo, y el apoyo se manifiesta dándoles formación y dándoles apoyo en sus decisiones. Siempre hay que anteponer la seguridad a la economía, a la rentabilidad.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si no lo he interpretado mal, usted lo que plantea es blindar mucho más esa decisión del comandante cuando se niega...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Claro. Está blindada oficialmente, pero después, si no se materializa no sirve para nada. En los papeles estamos superprotegidos y la compañía es la primera que dice: Fíjese, si se remite usted a la normativa de Iberia, el comandante es Dios. Y no, después van a por él, porque eso es lo que pone en el papel, y la realidad es otra, como ya se ve. Te llaman de relaciones laborales, o tienes que engañar a mantenimiento para que ponga cualquier cosa en el parte de vuelo. Aparte, por supuesto, del tema del avión, de los fallos que ha tenido. Ahora, por ejemplo, la Comisión debería investigar sucesos y llevarlo con Boeing Mac Donald Douglas para ver por qué el sistema ha fallado antes de relé R-25. Con antes me refiero a antes en el sistema eléctrico.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si yo estoy de acuerdo con usted, y eso es lo que está haciendo la Comisión, pero ahora estamos hablando de un asunto muy concreto, que es la responsabilidad del piloto, que tiene que tomar una decisión si observa o detecta que hay fallos o una avería en el avión que puede poner en peligro la seguridad de los pasajeros. Usted ha dicho que en muchos casos los pilotos se ven obligados a tomar decisiones de despegar precisamente porque tiene presiones de la empresa, por problemas económicos, y lo que tendríamos que resolver aquí es que eso no ocurriera...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Efectivamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: ..., que el comandante tuviera la absoluta libertad y responsabilidad, bajo su conocimiento y formación, porque de su decisión depende la vida de las personas.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Estoy absolutamente seguro de que si eso se consiguiera, la seguridad en vuelo aumentaría en España muchísimo. Y le voy a insistir: un error de decisión de un comandante en el sentido de no llevarse un avión solo causa un perjuicio económico, y una persona que constantemente en su decisión se equivoque sí es sancionable. Porque no todos los pilotos son iguales, por conocimiento o lo que sea, pero lo normal es que el piloto sea el primero que quiere volar, porque le gusta la profesión y tiene que hacer su trabajo por responsabilidad hacia la compañía, pero cuando tiene una duda razonable tiene que ser apoyada. Yo en los partes de vuelo nunca he dicho: Es que no vuela el avión. No, he dicho: ¿Qué le pasa al avión? Me pasó que arranqué un motor, se paró el motor, vino el de mantenimiento y me dijo: Arranca el motor; comandante, motor arrancado, avión operativo. Bien, lo pongo en el parte. Y, a continuación le pregunté: ¿Me puede usted explicar por qué se ha parado el motor? Si no hay respuesta, el avión queda retirado de servicio. Esa es la actuación, pero con apoyo de la administración, claro. Si después resulta, como pasó conmigo, que la administración se lava las manos, estamos indefensos. Y vuelvo a insistir —me va a perdonar que a lo mejor sea personal—, esa cabeza de turco, Miguel Ángel Gordillo, para bien y para mal es muy conocida en la aviación comercial española, y saben que un piloto que no cumple las órdenes de la empresa, mientras que siga esa cabeza de turco, sencillamente se la juega, exactamente como me pasó a mí. Creo que lo que habría que hacer es quitar esa cabeza de turco y que los pilotos sepan —porque ya no es un tema de reconocimiento— que su actuación va a ser defendida siempre que sea profesional y si se demuestra que ha sido correcta.

El señor **FRANQUIS VERA**: Por eso le insisto, porque me parece una parte esencial de lo que tiene que aportar esta Comisión. Por eso le pregunto a usted directamente si en estos momentos en nuestra aviación comercial existen los protocolos y la normativa que garantice y proteja la decisión del comandante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 15

de esa naturaleza: que se niega a que el avión despegue precisamente por proteger la seguridad de los pasajeros. ¿Existe en esos momentos garantía en la normativa y en el protocolo?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): La normativa existe escrita, pero no existe de hecho. No se aplica.

El señor **FRANQUIS VERA**: Y cuando hay una denuncia ante el ministerio, no actúa el ministerio.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muy bien. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis.

Veo que ha llegado el representante del Grupo Vasco. ¿No sé si quiere hacer alguna pregunta, señor Barandiaran? (**Denegación**). Nada, pues seguimos entonces.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidenta.

Muchísimas gracias, señor Gordillo por comparecer en el día de hoy y además, como dijeron mis compañeros, por ser tan claro en su exposición, argumentando sin ningún tipo de tapujo cosas que usted piensa que ocurrieron, que produjeron el accidente y que deberían subsanarse.

Yo también creo que el sentido objetivo de esta Comisión es intentar transmitir —eso es quizás lo que hemos escuchado de comparecientes anteriores— que la seguridad aérea española es segura y que no debemos crear una alarma que no exista, independientemente de que haya este tipo de casos. Muchas de sus declaraciones me han dejado una sensación de alarma y de pensar cómo estamos, porque entiendo que cada compareciente va a trasladar su exposición en función, coloquialmente, de cómo le vaya el cuento, de qué responsabilidades haya asumido o que tuviese en aquel momento o conocimientos o experiencia, pero es cierto que en muchas de las cosas que ha reflejado hoy usted aquí otros comparecientes han dicho todo lo contrario. El presidente de la Ciaiac dijo que el informe es lo que mejor que hay y enfoca la culpabilidad hacia los pilotos, al fallo humano. Otros comparecientes dicen que es un fallo absolutamente sistémico, donde también el factor humano imagino que quedará englobado en el fallo sistémico dentro de todo el engranaje, de ese famoso queso de los agujeros. Otros, como usted, han dicho que efectivamente no se ha producido un correcto mantenimiento con las correspondientes inspecciones, que es también humano, es la parte de los técnicos. Y realmente el suyo es un relato muy frío y la a vez muy pasional, muy candente y muy caliente, que me presenta muchos interrogantes respecto a otros comparecientes, y creo que efectivamente es bueno que en determinados momentos y en determinadas comparecencias se nos dé un poco —permítame la expresión— un revolcón por tanto dato que estamos escuchando y tantos comentarios y argumentos dispares que tendremos que ir desggranando, poco a poco, para ver si llegamos a un objetivo común, que es sacar unas buenas conclusiones.

La Ciaiac decía que era un fallo humano, la Copac no. Yo señalo siempre que hay gran diferencia entre los dos informes y todos los comparecientes me contestan que, efectivamente, la Copac no disponía de toda la información como para hacer un informe más amplio, más detallado y más concreto o un contrainforme —digamos— del informe de la Ciaiac. ¿Opina usted que quizá sea así?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Puede ser así, pero a lo mejor con un informe más completo no hubiesen cambiado mucho las cosas. Porque ahora hay datos suficientes, pero hubo una intervención judicial y había datos suficientes para haber abierto quizás otra vía que no sea centrar la culpa en los pilotos. No lo sé.

El señor **FOLE DÍAZ**: Por aquí también han pasado representantes de la empresa que desconocían absolutamente todo lo que pasaba.

Ha hecho una serie de afirmaciones, señor Gordillo, que le voy a refrescar para eliminar cualquier tipo, no de duda, sino de sensación de incertidumbre o de intranquilidad más bien. Decía que estaba habiendo unos recortes salvajes de gastos dentro de las compañías aéreas, y que esos gastos no se identifican en un solo departamento, sino que al final afectan a toda la estructura y a toda la complejidad de la seguridad y de la navegabilidad aérea. Pero no creo que un responsable vaya a enfocar su reducción del gasto en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 16

la seguridad; podrá haber, como también explicó usted, un tema de *caterings* y logística donde se puedan reducir gastos, aunque nunca en la misma cuantía que en aspectos de personal o de mantenimiento de seguridad. Pero ha utilizado calificativos como: personal sin escrúpulos para obedecer lo que le obliguen. Yo no quiero marcharme de aquí mañana, que entre en un avión y vea que le comandante es un señor sin escrúpulos que va a pilotar hasta Galicia, ni quiero pensar tampoco que los técnicos que veo continuamente en los aeropuertos haciendo su trabajo son personas sin escrúpulos. Además, el comandante vuela conmigo, me lleva y vuela, con lo cual entiendo que tendrá su integridad como para que sepa que se está jugando la vida también —tendrá que saber separar—, aunque coincido con usted en que quizás haya que cambiar un poco o mucho...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Las palabras, sin escrúpulos, es un término que yo he utilizado, pero a lo mejor se puede poner otro adjetivo. ¿Usted cómo calificaría a un jefe de flota que le dice a un comandante que está actuando mal porque un avión que tiene un *NO GO*? Tenía que haber obligado yo a apuntar al TMA —el ASAS, el manual español del ASAS— cualquier cosa con su número, y coger su responsabilidad y traerme al pasaje. Ese tipo de persona que es jefe, que además lo llamamos nosotros los contratistas por otros motivos, porque se prestan a eso con un sueldo fuera del convenio de Sepia, precisamente extraordinario de la compañía..., o sea, que sí, que ese adjetivo a lo mejor es: sin escrúpulo. Use usted el que quiera, pero desde luego, señoría, el hecho es ese, que un jefe de flota —estamos hablando de los jefes ¿verdad?— que es capaz de decirle a un piloto que obligue a uno de mantenimiento a contestar cualquier cosa, a mí me parece que el adjetivo sin escrúpulos a lo mejor se queda corto.

El señor **FOLE DÍAZ**: Lo que me queda claro es que quizá fue confusión mía de a quién dirigir ese calificativo. Estamos hablando ya de los que dan órdenes o de una parte del organigrama de la empresa más alta. No del piloto, no del comandante, no del técnico, etcétera.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Dentro de la pirámide, a nivel medio.

El señor **FOLE DÍAZ**: Entiendo. Por eso le decía que me preocupaba, además mucho, que pudiese ocurrir eso.

Usted nos decía al principio de su exposición que pensáramos y reflexionáramos, como si estuviéramos allí, en lo que pasó. Yo le voy a rebotar la propuesta. Usted es piloto, con amplia experiencia, como dijeron mis compañeros, y a lo mejor nos refresca algo para sacar también alguna conclusión: ¿Usted que hubiese hecho? ¿Se hubiese saltado los protocolos?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): ¿En este caso de Spanair?

El señor **FOLE DÍAZ**: Sí. Usted es el piloto del vuelo.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Si yo hubiese sido piloto del vuelo habría apuntado en el parte de vuelo por qué se pone en modo vuelo el avión.

El señor **FOLE DÍAZ**: Evidentemente no lo hubiese volado.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No. Mientras que no me contestan al parte de vuelo yo no puedo salir.

El señor **FOLE DÍAZ**: Bien.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Es como le dije lo del motor antes, ¿por qué el motor no arranca? ¿Por qué el avión está en modo vuelo? Además lo sabía el piloto, que por eso regresó. O sea, la clave es que ese señor, el comandante actuó bien, regresó, porque sabía que eso era anormal. Y después en el taller le apagaron la luz, aparte de quitarle algunas cosas más. Si no hubiesen quitado la luz, habría regresado de nuevo, pero en ese momento de salida, media hora, yo ahora es verdad que me acusó de haber dedicado muchísimas horas a esto, pero el piloto solo tenía media hora, más otras funciones como atender el pasaje y tal. Entonces, yo creo que el piloto lo ha pagado, lo del *flap* solamente es lo que ha sucedido, pero desde luego la actuación del piloto ha sido bastante correcta.

El señor **FOLE DÍAZ**: Si no recuerdo mal, una de las recomendaciones que hicieron después del accidente de Detroit era que deberían no quitarse competencias al comandante a la hora de tomar este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 17

tipo de decisiones o incluso a la hora de establecer lo que son las listas de verificación para poder recomendar o no que un avión pudiese salir. ¿Usted cree que había que haber tomado esas recomendaciones?, y claro haber modificado en su momento..., porque, al final —no quiero poner yo piedras en lo que se está diciendo—, esa es una de las conclusiones que podemos sacar, que se cambie y que se dote al comandante de más responsabilidad o de más competencias para hacerlo; al final estamos engrandeciendo el factor humano de un posible fallo, no sistémico ni técnico, porque al final va a ser la responsabilidad de él. Es decir, tengo estos datos...

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Es que es lo contrario. Es que la responsabilidad es suya, es el último escalón, *the reason*, o sea, es la última barrera.

El señor **FOLE DÍAZ**: O sea, usted cree que sí.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Entonces es que después de esa última barrera está el barranco. Hay que potenciar esa barrera. O sea, puedes poner unas barreras de plástico, los bolardos esos de plástico —que hacen ‘popopopon’— y las luces y tal, pero al final tienes que poner el muro si no quieres caer que por el barranco, y ese muro tiene que ser fuerte y que pare el impacto. En ese sentido sí hay que potenciar al comandante; eso sí, con su responsabilidad y después hay que pedir explicaciones: ¿y usted? Y usted y usted.

En ese accidente ha habido dos cosas: que el avión no tenía que volar, después se ha producido el accidente. También hay otros problemas que no se han tenido en cuenta. Nosotros los pilotos tenemos unas velocidades para operar, una se llama V-1, se llama la velocidad de decisión. Por criterios de economía de las compañías se crea una pista falsa dentro de la pista real. Barajas tiene 4000 metros, pues se crea una pista que tiene 2000 o 2500 metros, que es compatible con el viento, con la temperatura, para bajar las velocidades de despegue. En resumen, la velocidad V-1 es una velocidad que permite, con un fallo de motor, que te quede pista suficiente para quedarte o te queda pista suficiente para seguir volando con un fallo de motor. Pero resulta que hay una pista ficticia si lo permite el peso, cuando el avión es ligero eso sucede normalmente, cuando el avión pesa mucho, se usan los 4000 metros. Entonces, esa velocidad V-1 con una avioneta o un avión ligero, por ejemplo en Barajas, en esa pista despegó o aterrizó cuatro, cinco o seis veces seguidas. En el avión de Spanair, los pilotos tienen metido que en V-1 por narices se van al vuelo; si el piloto hubiese abortado después de V-1., el piloto tira, el avión levanta el morro pero no despegó, ¿por qué? Porque no tiene la velocidad porque con el *flap* arriba la velocidad eran 174 nudos, no eran 154 nudos. Entonces el avión no despegó. En ese momento, el piloto sigue volando. ¿Por qué? Porque tiene metido en su cabeza que después del V-1 hay que seguir volando, porque le quedaba pista para quedarse. Si en ese momento hubiese abortado el despegue, se habría quedado en la pista o se habría salido un poco de la pista. Si se hubiese salido un poco de la pista, ¿saben dónde estaría este señor? En la cárcel por incumplir la normativa de vuelo. Hay otras cosas. El accidente no es solamente el relé. Hay que estar en ese momento y lo que vale es lo que ha hecho el piloto en ese momento, porque yo ahora digo que hubiera hecho o no hubiera hecho, pero habría habido una posibilidad de que hubiese abortado el despegue. Pero resulta que el que volaba era el copiloto, no era el comandante y no siente el avión. Hay muchos factores, pero hay más cosas que se deben cambiar. El tema de la V-1 lo tengo ya muy criticado ante el Colegio de Pilotos y no hay ninguna respuesta. Hay una norma general internacional, pero también puede influir en accidentes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, señor Gordillo, por la aclaración, que creo que ha sido muy gráfica para todos. Le voy a hacer otras dos preguntas.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir terminando.

El señor **FOLE DÍAZ**: Sí, gracias. Voy a ser muy breve.

Decía que posiblemente con las condiciones que hay ahora y después de las recomendaciones no cumplidas o los protocolos no modificados, hay muchas probabilidades de que esto se vuelva a repetir y decía que hay que hacer algo. ¿Qué? Aunque ya ha avanzado algunas cosas, lo preguntamos por si alguna se le ha quedado atrás.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): No, creo que lo que yo pienso está más o menos hablado y me ofrezco a colaborar con quien sea para aportar ideas y soluciones. Tenemos colectivos como Sepla, el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 18

Colegio de Pilotos, Asetma y otros más que, aunque algunos sean sindicatos, tienen la parte profesional muy avanzada y muy estudiada. Entre todos debemos cambiar esa norma. Mi opinión es una de muchas y ahora me lloverán las broncas, pero hablo de corazón y basándome en mi experiencia. Creo que hay que cambiar cosas y está en la mano de sus señorías poner todos los medios para que esto no vuelva a suceder. Ese es el objetivo. Yo he intentado darles mi punto de vista para ver si de alguna forma puedo influir en ese concepto, porque creo que es importante la seguridad para que ustedes dos minutos antes del despegue estén relajados pensando que si toca, toca, pero que han hecho todo lo que está en sus manos y que el comandante esté tranquilo y también el copiloto y para que el técnico de mantenimiento haya puesto el avión o lo haya parado. ¿Sabe quién se queja después? Ustedes: Es que salimos tarde; es que el embarque no sé qué...; es que... Los primeros que se quejan son los pasajeros. Es así. Me refiero a un retraso por una avería técnica y no por el aeropuerto. Entonces, vamos a ponernos todos en nuestros sitios y a trabajar.

El señor **FOLE DÍAZ**: Ya la última pregunta, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Si es muy breve. Treinta segundos, señor Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Yo quiero decirle que después del primer día de comparecencias, al día siguiente, cogí un vuelo; tuvieron que cambiarnos de avión y fui un poco intranquilo; aunque, a partir de ahí, a pesar de los ruidos que escuche, voy tranquilo cuando me desplazo en avión.

Se ha cuestionado mucho por diferentes comparecientes la independencia de la Ciaiact y la posibilidad u oportunidad de crear un organismo multimodal que quizá mejorase las investigaciones posteriores cuando hay un accidente o un incidente. ¿Cree usted que sería conveniente la creación de un organismo de este tipo?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Me da igual la forma. Son las personas que están dentro las que deben tener el conocimiento y la ética suficientes para actuar de forma independiente. Esa es la clave. Me da igual que dependa del Estado o que sea alguien... (**pronuncia palabras que no se perciben**). Lo primero es que sean profesionales, que sepan de qué están hablando; que tengan ética, por supuesto, conforme a la normativa; y que se pongan en la piel de todos.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, señor Gordillo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Fole.

El compareciente nos ha entregado un esquema y le pediría al señor Gordillo que lo explicase brevemente, porque yo me pierdo con este esquema conceptual.

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): Pero si lo he hecho bien. (**Risas**).

La señora **PRESIDENTA**: Sí, seguro. Es la presidenta, señor Gordillo, sin ninguna duda. ¿Puede usted explicarlo un poco?

El señor **GORDILLO URQUÍA** (piloto): El esquema tiene cuatro líneas. La primera sería la actuación del avión en tierra. La R 2-5 recibe una corriente de 115 voltios. Con corriente el solenoide posiciona en cuatro contactos en una posición que se llama tierra. Esa posición permite que a través del *breaker* que sacaron, a Z 29, llegue la alimentación a la calefacción de la sonda que en tierra tiene que estar en frío, porque calienta tantísimo que si no está ventilada se quema. El TRP, que es el panel de gestión de potencia de los motores, funciona automático. Coge el avión, siente la temperatura y ajusta la potencia en el despegue en función de esa temperatura. Eso es con el avión en tierra. El TOWS si hay una configuración, que ve usted que es independiente, es la línea de arriba del Z 29, el TOWS directamente avisa de cualquier configuración errónea.

Cuando el avión despegue, hay un sensor en la pata del avión que se abre e impide que el relé esté alimentado, es decir, se queda sin corriente. Da igual que la pata abra el circuito o que el cable esté cortado por un fallo, pero el hecho es que, cuando pierde alimentación el relé, se posiciona en modo vuelo, en el que normalmente los aviones están volando. En ese momento el Z 29 transmite corriente a la calefacción y esta calienta, el panel de potencia sigue en automático y el TOWS ya no avisa, porque el *flag* se retrae y no se chiva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 19

¿Qué pasó después, que es la tercera línea? Por la razón que fuera, porque no llegase corriente o el circuito estuviese abierto con el avión en tierra, el relé R 2-5 se posicionó en modo vuelo. Como se posicionó en modo vuelo y el *breaker* estaba cerrado, la RAT se calentaba, que es el chivato que tiene el TOWS, porque el TOWS no avisa porque está en vuelo. El TRP sigue funcionando en auto, pero el chivato de la calefacción de la RAT se enciende y avisa al piloto de que estaba calentando y el relé no está en su posición.

La cuarta línea es la acción de mantenimiento. El fenómeno es el mismo. Si hay 0 voltios o el circuito está abierto o en ajuste de marcha del motor izquierdo, el relé está posicionado en modo vuelo, pero el Z 29 ha abierto el circuito, *breaker* abierto. Al estar el *breaker* abierto, la RAT no calienta, con lo cual no hay chivatazo. El TRP está en manual, con lo cual al piloto le aumenta la carga de trabajo y el copiloto está más angustiado o tiene más carga por tener que ver qué potencia tiene que poner en manual, los ajustes y demás. El TOWS sigue sin avisar porque está en modo vuelo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gordillo. Ha sido muy esclarecedora su comparecencia.

Una pausa de cinco minutos y empezamos con la segunda comparecencia. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR FERNÁNDEZ SERRANO (DIRECTOR DE COMUNICACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN 2008), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001347).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, seguimos con las comparecencias acordadas para el día de hoy, en este caso con la de don Antonio Fernández Serrano, director de Comunicación del Ministerio de Fomento. Ha sido informado de sus derechos y obligaciones, conforme al marco de la Ley Orgánica 5/1984. Le hago saber en este acto que la Presidencia va a salvaguardar sus derechos, pero le recuerdo también que tiene la obligación, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio. El formato sigue siendo el de siempre, pero lo digo en voz alta para que conste y lo sepa también el compareciente: diez minutos de una breve introducción por parte del compareciente y, luego, los grupos, de menor a mayor, tendrán diez minutos para preguntas agrupadas o independientes, que contestará el señor Fernández Serrano. Cuando usted quiera. Tiene diez minutos para su exposición.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Buenos días, señorías.

Permítanme arrancar mi intervención expresando, en primer lugar, mi solidaridad y respaldo a los familiares de las víctimas del accidente del avión de Spanair. Con todo el respeto a los afectados directos por la tragedia sufrida en Barajas aquel 20 de agosto, comparezco hoy aquí con el ánimo de aportar la información de que dispongo y aclarar las dudas que puedan tener respecto a lo sucedido en aquellos días.

Cuando tuvo lugar el accidente yo ocupaba el puesto de director de Comunicación del Ministerio de Fomento, responsabilidad que desempeñé desde el 5 de mayo de 2008 hasta el 7 de abril del año 2009, día en el que la ministra, doña Magdalena Álvarez, cesó en su cargo. El día del accidente me encontraba de vacaciones; en aquel momento estaba en mi casa, en Córdoba. La primera noticia de lo sucedido me llegó por una llamada de teléfono de una televisión; si no recuerdo mal, de una redactora de informativos de Televisión Española. La periodista preguntaba si había pasado algo en Barajas. Me explicó que habían recibido una llamada de un conductor que circulaba por una de las autopistas cercanas al aeropuerto, alertando de una gran columna de humo. Lógicamente, no pude confirmarle nada. Le expliqué que era la primera noticia que tenía al respecto y me comprometí a hacer las averiguaciones correspondientes con los responsables de AENA. No hubo lugar para averiguaciones. Nada más colgar con la redactora, recibí una llamada del responsable de comunicación de AENA advirtiéndome de que había habido un accidente en Barajas. En esa primera llamada no pudieron darme muchos datos, solo el de que, al parecer, se había estrellado un avión al realizar las maniobras de despegue y que, aun cuando no disponían de mucha información, todo apuntaba a que era un accidente serio, con víctimas mortales. Avisé de inmediato a la ministra, a la cual pillé, precisamente, montada en un avión, a punto de despegar, en el aeropuerto de Mallorca. Si no recuerdo mal, creo que estaba en un avión destino a Málaga, del que pidió bajar. Cogió el primer vuelo que había hacia Madrid. Ella acababa de recibir también aviso de los responsables de AENA. Lógicamente, me dio instrucciones para que me fuera de inmediato a Barajas. En los siguientes minutos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 20

tuvo lugar un frenético cruce de llamadas con el responsable de comunicación de AENA, que iba confirmando el alcance de lo sucedido, al tiempo que mi teléfono recibía un aluvión de llamadas de todos los medios de comunicación.

Salí de inmediato en mi coche para Madrid. Mi pareja iba conduciendo y yo iba enganchado al teléfono, actualizando la información con el aeropuerto y respondiendo, en la medida en que me era posible, a la ingente demanda de datos que recibía de todos los medios. Era sencillamente imposible atender de manera adecuada todas las peticiones de información. Les daré un dato que puede parecer anecdótico pero que les permitirá hacerse una idea de la situación. En el coche, camino del aeropuerto, trataba de responder a las llamadas perdidas y a los mensajes que me dejaban los periodistas en el contestador. Pues bien, mientras atendía a una sola llamada, el servicio de contestador del móvil se llenaba de nuevo. En poco más de tres horas llegué al aeropuerto de Barajas, donde ya se había establecido una sala de crisis en la que estaba el ministro de Trabajo, que era en aquel día el ministro de guardia en Madrid. Al poco tiempo, llegó la ministra de Fomento y también acudió al aeropuerto el ministro del Interior, señor Rubalcaba, y, finalmente, el presidente del Gobierno. En aquellos momentos todos los periodistas pedían concretar el número exacto de víctimas y, sobre todo, disponer del listado de pasajeros, información de la que no disponíamos y que solo estaba en poder de la compañía aérea. Calculo que pasadas las nueve de la tarde compareció el presidente del Gobierno para dar un mensaje institucional de pésame a los familiares de las víctimas. A continuación, la ministra atendió a los periodistas facilitando los datos que teníamos hasta ese momento. Tras atender a los medios, nos desplazamos a Ifema, donde se había establecido la morgue, para la recepción de los cuerpos, así como salas de atención para los familiares de las víctimas. He tenido que hacer memoria y recurrir a las hemerotecas para recopilar los datos que les estoy ofreciendo, pero les aseguro que la visita aquella noche a Ifema no la olvidaré jamás en mi vida.

En los primeros días tras el accidente, las intervenciones periodísticas se centraron, básicamente, en tratar de contar las historias personales de los fallecidos, así como en elucubraciones, más o menos acertadas, en las que los periodistas recababan la opinión de expertos en la materia para tratar de explicar lo que podía haber sucedido. Un periódico —he tratado de localizar la información y no la he encontrado, pero creo que fue *El Mundo*— publicó informaciones que cuestionaban la actuación de los servicios de emergencia del aeropuerto. La información se basaba en una grabación entre el aeropuerto y el 112 y dejaba en muy mal lugar a AENA y, por ende, al ministerio. La comprobación posterior con los datos del aeropuerto evidenció que la información que se había facilitado por el periódico era incompleta. Aquella publicación abrió, sin embargo, un lastimoso debate, que entiendo debió herir sobremanera a los familiares de las víctimas, acerca de si las administraciones implicadas, básicamente la de la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento a través de AENA, habían actuado con diligencia y según los protocolos previamente establecidos. El 29 de agosto compareció la ministra de Fomento aquí, en el Congreso de los Diputados, para explicar los datos de que disponía hasta ese momento. La Comisión duró casi cinco horas y fue emitida en directo por Televisión Española. La ministra dio información pormenorizada de todos los datos disponibles, haciendo hincapié en las inspecciones que se habían llevado a cabo del avión y la compañía con anterioridad al accidente. La ministra relató también, para despejar cualquier duda, todos los datos de la activación del plan de emergencia, detallando minuto a minuto y de acuerdo a los registros que había grabados, cómo fueron avisados los diferentes actores involucrados en el protocolo: el Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto, el Centro de Gestión Aeroportuaria, el 112, que ciertamente llamó antes de que lo llamaran, a los cuatro minutos de haberse producido el accidente, y porque igualmente ya había recibido una llamada de un ciudadano alertando del mismo, servicios médicos, Policía y Guardia Civil.

Entre la infinidad de datos que aportó la ministra, repasando toda la información disponible, explicó someramente que la compañía pensó en cambiar de avión antes del despegue. Ese dato —al que yo sinceramente no había dado más relevancia— fue, sin embargo, el elegido como titular al día siguiente por todos los medios, que además enfocaron sus informaciones diciendo que Fomento culpaba a Spanair de lo ocurrido, que la ministra descargaba las culpas en la compañía aérea. Sorprendentemente, la compañía Spanair sacó al día siguiente un comunicado negando que hubiera tenido intención alguna de cambiar de aeronave. Rápidamente, todos los medios interpretaron que Spanair desmentía a la ministra. Lógicamente, la nota de prensa de la aerolínea hizo que los periodistas que llevaban el caso le pidieran explicaciones. Algunos medios cuestionaron ya directamente toda la comparecencia de la ministra. Algunos llamaron preguntando si la ministra iba a dimitir tras haber mentido en sede parlamentaria por un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 21

asunto tan grave. Se la acusaba de falta de sensibilidad, de falta de respeto a las víctimas, de vergüenza política, de todo lo que ustedes quieran imaginar.

Lógicamente, los datos de la comparecencia de la ministra procedían de la información disponible de AENA, por lo que decidí con AENA sacar una nota de prensa explicando que había una grabación en la que quedaba perfectamente claro que Spanair, efectivamente, había barajado cambiar de avión. Pues bien, los medios, a pesar de sacar la nota, seguían llamando cuestionando dicha nota y diciendo que no entendían cómo no podían oír la grabación, que qué escondíamos, que qué pasaba. Finalmente, tras chequear el asunto con AENA y hacer una consulta telefónica al abogado del Estado preguntando si podía difundir dicha grabación, me dijeron que esa conversación formaba parte del funcionamiento de operaciones de Barajas y que su difusión en nada comprometía la investigación ni la normativa de la OACI, la Organización de Aviación Civil Internacional, y que además su publicación contribuiría a serenar el debate, ya que poco ayudaba a dar certidumbre al Sistema de Navegación Aérea que se dudara de las palabras de la ministra del ramo, máxima responsable de ese mismo sistema. Eso fue el 30 de agosto. La grabación se facilitó —la facilité— a los principales medios audiovisuales. No recuerdo a cuáles, pero desde luego a las tres televisiones generalistas —Televisión Española, Tele 5 y Antena 3— y a las principales radios. El mensaje de audio lo mandé yo mismo desde mi correo electrónico del ministerio y tras hablar uno por uno con los responsables de redacción de cada medio.

Spanair, a continuación, tras salir esas informaciones publicadas en los telediarios y en los informativos de la radio, tuvo que salir a matizar su comunicado explicando que lo que quería decir era que jamás tuvieron el ánimo de cambiar el avión porque supieran que había un problema, sino que el cambio de avión propuesto se debió a la operativa interna de la compañía, que era algo casi rutinario que sucede con cierta frecuencia en el día a día de los aeropuertos. Ni aquel día ni en los siguientes nadie puso el grito en el cielo, ni se señaló ningún problema porque se hubiera difundido aquella grabación.

Con todo ello, señorías, quiero decir que de filtración, nada de nada. La RAE define el verbo filtrar, en su tercera acepción, como divulgar indebidamente información secreta o confidencial. No parece que hubiera ánimo alguno por mi parte de ocultarme si se ofreció la información a diferentes medios, fui hablando uno por uno con los responsables y mandé la grabación desde mi correo electrónico, lo cual ha dejado una traza más que evidente si alguien hubiera querido rastrear el asunto.

Más adelante salió publicado en distintos medios el video con las imágenes del accidente, unas fotografías que considero muy desafortunadas y que levantaron la indignación de los familiares de las víctimas, entre las que se veían restos del avión, maletas de las víctimas y efectos personales de los pasajeros dispersos por el campo. Asimismo, apareció una cinta de los pilotos hablando entre ellos. Y finalmente, el 16 de septiembre se publicó el borrador del informe preliminar de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Este último documento sí que era expresamente confidencial, según la normativa aeroportuaria, por lo que su difusión fue tildada con toda razón como una filtración. El malestar de las víctimas y sobre todo la utilización de las informaciones con un uso partidista para tratar de erosionar al Gobierno dieron lugar a que se generalizara aquellos días el hecho de hablar de filtraciones.

El 29 de septiembre la Asociación de la Prensa de Madrid organizó unas jornadas para abordar la gestión informativa que se había hecho del accidente. El objetivo era hacer una reflexión deontológica entre los profesionales del sector sobre los fallos que se podían haber cometido en la cobertura del accidente. Les confieso que desde que me invitaron a asistir a aquellas jornadas no me gustó nada la idea. Pensaba que para poder analizar de manera serena lo que había sucedido hacía falta más tiempo; sin embargo, recibí instrucciones de la Secretaría de Estado de Comunicación indicándome que debía asistir. En el curso del debate alguno de los intervinientes habló de las diferentes informaciones publicadas, calificando todo —de manera general— como filtración. En un momento dado en que se refirió a las grabaciones en las que Spanair barajaba cambiar de avión como filtración, yo le interrumpí y dije que esa cinta la había dado yo, que no entendía lo que quería decir al hablar de filtración. Expliqué, tratando precisamente de enriquecer el debate periodístico —que se suponía que era de lo que se trataba aquel foro—, cómo había estado analizando si podía o no facilitar dicha grabación y que, finalmente, entendí que era un ejercicio de transparencia facilitarla a los diferentes medios.

La mayoría de los periodistas presentes captaron perfectamente el sentido de mis palabras, pero algún medio digital tituló, de manera muy poco profesional a mi juicio, que yo había confesado ser el autor de las filtraciones, de manera generalizada. Al día siguiente, diversos medios impresos y algún otro digital cuya línea editorial no era precisamente favorable al Gobierno socialista titularon de igual modo, siguiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 22

la senda marcada el día anterior por el digital que les indico. A modo de prueba, si me permiten, les leeré, por ejemplo, el titular de aquel día de la Agencia EFE: Fomento reitera que se actuó con transparencia y niega haber filtrado información. Eso fue el día de las jornadas. Europa Press hizo un título descriptivo: Fomento facilitó a las televisiones la conversación sobre el cambio de avión para aclarar una mala interpretación. Sin embargo, al día siguiente *El Confidencial*, dijo: Fomento admite, por fin, haber filtrado información sobre el accidente de Spanair. Y el *ABC* tituló: Fomento admite que filtró la cinta. Como resultado de aquellas jornadas y de aquel desafortunado titular, hoy me encuentro compareciendo ante esta Comisión.

Hasta aquí la información que les puedo detallar. Les pido disculpas de antemano si he podido cometer alguna imprecisión o baile de fechas que, de haberse producido, se deben a un fallo de mi memoria. Créanme que no es fácil poner en pie todos estos datos de manera ordenada y pormenorizada diez años después de que tuvieran lugar.

Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición para aclararles cualquier duda que les haya podido generar mi intervención o por si pudiera aportar cualquier otro dato que pueda resultarles relevante.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Fernández.

¿Señor Barandiarán? (**Denegaciones**). No interviene. Pasamos por tanto al Grupo de Esquerra Republicana. Señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, presidenta.

Señor Fernández, gracias por su comparecencia. La verdad es que no he podido escuchar del todo su intervención porque ha habido una urgencia relativa a otros puntos que figuran en el orden del día del Pleno. Esto es lo que tiene ser un grupo pequeño con diversas responsabilidades simultáneas, lo cual no quita para que hayamos estado mirando toda la documentación, así como algunas de las citas que usted ha hecho y acabo de escuchar. Tengo que decir que hay un elemento fundamental, sobre todo porque estamos intentando trabajar no solo respecto a lo que pasó y cómo pasó, sino en la gestión de todo el proceso para que no se produzca algo muy dramático, como es el mayor sufrimiento de los familiares de las víctimas. Es decir, que por encima del sufrimiento que significó este suceso, hay otro sobrevenido, y es que cuando aún hoy acuden a la web de *El País* se encuentran con la secuela de este tipo de cuestiones, por lo que algo tendremos que hacer para que no se saquen estos videos después de sucesos de este tipo, cosa de la que hablaremos después, cuando lleguemos a las conclusiones.

Aquello de que la causa de la causa es la causa del mal causado es algo muy habitual en derecho; lo estudié en su momento. A partir de cuál fue la causa y quién es el responsable mayor yo veo que el mal causado existe, y me parece haber reconocido que usted filtró la grabación quizás a fin de hacer bien, aunque no fue así. Usted filtró una documentación que estaba bajo secreto de sumario, lo cual es un delito. No entiendo que en estas circunstancias y en el fragor del combate político —conocemos la dureza del combate político y que muchas veces se usan armas de todo tipo— a nadie se le pasase esto por la cabeza, porque en ese momento la prioridad eran las víctimas y asegurar que las mismas no sufriesen. Por tanto, vuelvo a repetir: ¿Usted filtró esta documentación?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No, para nada la filtré. No sé si ha tenido oportunidad de oír la parte en la que explico que considero que lo que hice no tiene nada que ver con filtrar sino con un ejercicio de absoluta transparencia. Consulté a AENA, a la Abogacía del Estado y para nada se interpretaba que aquello fuera una filtración. Eso no estaba bajo secreto de sumario, no formaba parte de la investigación porque era material... Créame, yo no soy experto en esto y me ha costado mucho ponerlo en pie. Han pasado diez años y, créanme —siempre dice uno que no se acuerda—, cuesta ponerlo en pie. De hecho, muchos de los razonamientos que he tenido que hacer ahora mismo vienen de las propias crónicas que me criticaban. Si ustedes las leen —el titular es desafortunado, a mi juicio—, explican lo que yo he venido a explicar aquí: que yo dije que había consultado con la Abogacía del Estado y que aquello se podía dar. No sé si puedo reproducir el video de ese día. ¿Le importa que reproduzca un minuto y medio del telediario y oigamos la grabación?

La señora **PRESIDENTA**: La Presidencia no tiene ningún inconveniente si sus señorías así lo entienden también. ¿Qué tiempo tiene el video, señor Fernández?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Se lo voy a poner porque usted habla del daño que el video hizo y que yo admito que facilité —no que filtré—

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 23

a los medios de comunicación y, sin embargo, sí podía hacer daño a las víctimas que la ministra compareciera en el Congreso y quedara en cuestión absolutamente todo lo que había dicho, porque la compañía aérea salió al día siguiente diciendo que ellos no habían barajado cambiar de avión. Les invito a que lo busquen y encontrarán el comunicado de la compañía.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Cuál es la duración del vídeo?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Un minuto.

La señora **PRESIDENTA**: Pues póngalo ahí.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Es una noticia del telediario del día que yo les di el vídeo.

Se escucha el audio del vídeo al que se refiere el compareciente:

Voz en off 1: ¿Spanair?

Voz en off 2: Sí.

Voz en off 1: Mira, como la 5022 se nos ha dado la vuelta, ahora vamos a cambiar la matrícula.

Locutora: Es el momento en el que el jefe de operaciones de Spanair pedía a la torre de control de Barajas un cambio de avión minutos después de que se detectara la avería en el MD-82. Dos minutos más tarde, la torre de control confirmaba el cambio.

Voz en off 1: Sería como 5025 «hotel, foxtrot, sierra».

Voz en off 2: Espera.

Voz en off 1: Vale. Estos ya son cambios.

Voz en off 2: Vale, venga.

Locutora: En la grabación también se escucha cómo Spanair pide un cambio de puerta para que pueda desembarcar el pasaje.

Voz en off 1: Me puedes poner en la puerta Charlie 49 para sacarlo por ahí, que tengo ya ahí a las personas y todo.

Locutora: Antes de colgar, el jefe de operaciones de Spanair advierte a la torre de control de que si se soluciona la avería volvería a llamar.

Voz en off 1: Ahí lo vamos a dejar porque no sé yo si te tengo que llamar porque a lo mejor se soluciona el problema técnico.

Locutora: Los técnicos tardaron treinta y tres minutos en revisar el avión, entonces se produjo la segunda llamada anulando el cambio.

Voz en off: Tenemos que deshacer otra vez lo de «hotel, foxtrot, sierra». A ver, la salida 5022 el «hotel, foxtrot, papa» y llego como cuatro o cinco, o sea que se va a mantener.

Locutora: A primera hora de la tarde Spanair aseguraba que en ningún momento se pensó en cambiar el avión accidentado, como demuestra esta grabación. Apenas dos horas más tarde Spanair ha reconocido que planteó el cambio siguiendo el protocolo habitual en casos de avería.

Voz en off 3: Cuando se interrumpe el programa de cualquier vuelo por cualquier incidencia, por cualquier motivo, que puede ser meteorológico, puede ser operativo, puede ser de origen técnico, una de las políticas habituales es ver si tenemos un avión que pueda sustituir al que está interrumpido en su programa, y eso es lo que hemos hecho.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 24

Locutora: Otra llamada, la de AENA a los bomberos, confirma también que el plan de emergencias se activó a tiempo.

Voz en off 4: Llamo de AENA, de Coordinación Madrid-Barajas.

Voz en off 5: Sí, dígame qué es lo que ha pasado.

Voz en off 4: Vamos a ver, creemos que es un accidente de una aeronave fuera de pista y necesitamos que despluguéis medios al control Alamán, al punto de reunión tres.

Voz en off 5: Vale.

Locutora: Emergencias recibió la llamada a las 14:33:50, ocho minutos después del siniestro.

De esa segunda grabación no tengo ni idea, sobre la llamada del plan de emergencia. Yo facilité ese vídeo en el que, con la conversación que oyen entre el piloto y no sé si es la torre de control o el centro de gestión aeroportuaria —el órgano del aeropuerto—, se le comunica que van a cambiar de avión. Creo que contribuía bastante a la serenidad de las víctimas, así lo entendimos desde luego. Lo que hizo Spanair no lo entiendo: sacaron un comunicado, que les invito a que busquen —ya han visto que es el telediario nacional—, en el que se dice que la ministra había mentido. Créanme que se generó bastante revuelo en aquel momento y se cuestionó todo lo cuestionable. Aquel vídeo se dio con el ánimo de aclarar.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Siguiendo en esta línea, usted dice que consultó con la Abogacía del Estado.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Correcto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Tiene alguna documentación que confirme esto?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Sabe qué abogado del Estado le dio esta...? La Abogacía del Estado es muy genérica. ¿Qué abogado del Estado dijo que esto no estaba...?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): La comparecencia tuvo que ser o un viernes... Era fin de semana, con lo cual no estábamos en el ministerio. Hubo llamadas de teléfono por la mañana... No sé si han tenido la oportunidad de trabajar con medios en cuestiones de este tipo, para los cuales todo es para ya, corriendo. Spanair saca un comunicado en el que se dice que se había cambiado el avión. Todo el mundo te bombardea pidiéndotelo... Se tomó esa decisión y, efectivamente, no tengo ninguna documentación. Dicho lo cual también le indico, respecto a lo que ha dicho sobre que había un procedimiento abierto y estaba bajo secreto de sumario, que cuando se produjo la filtración del borrador preliminar de la comisión de investigación, que sí era confidencial, se abrió una investigación y, de hecho, a mí me vino a ver la Guardia Civil: revisaron mi teléfono, intervinieron los teléfonos y miraron los teléfonos del ministerio, los míos y los del gabinete de comunicación. Cuando pasó esto, no; no sería tan secreto. El juez archivó... Por lo menos contra mí no hizo nada y, de hecho, creo que archivó la causa. A mí me dijo que no había ningún problema en mandar esa cinta. Ha habido juicios, casos...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es cierto que su función es y era proteger a la ministra, sin duda. Esta es la función que tienen personas de extrema confianza; es decir, ante cualquier elemento político hay que intentar proteger, pero en esos momentos había una causa mayor, que eran las víctimas, a ver si me explico. Ante el reciente accidente y la situación que se produjo, podían esperar a proteger a la ministra unos días, ¿me explico? En aquel momento lo fundamental estaba centrado en las víctimas y en la gestión de este proceso. Este es el elemento que nos cuesta entender. Para el futuro está muy claro que las autoridades han de tener una especial dedicación y, ante cualquier acción y reacción, no perjudicar a personas que están sufriendo en una situación compleja; además, saben que cualquier filtración —esto es un accidente de gravedad— irá al juez. Esto, sin duda, abrirá un proceso, en el cual, a mi modesto parecer, no se actuó adecuadamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 25

Paso a la siguiente pregunta. El médico del SUMA nos aseguró en su comparecencia de la semana pasada que las grabaciones entre su central y el helicóptero no se grababan. Sin embargo, la señora Librero Pintado, depositaria de las grabaciones del aeropuerto de Barajas como directora de navegación aérea en 2008, afirmó en su comparecencia en esta Comisión que ella, que podía tenerlas por la otra parte contratante, no las filtró. ¿Usted nos puede echar luz sobre quién filtró esto? Porque, evidentemente, si no era el SUMA tenía que ser AENA, que eran los dos elementos, no puede haber nadie más.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo solo pasé esa cinta. Al reproducirse —no sé si más adelante—, se abrió todo el debate de las filtraciones y es verdad que se ha producido una sensibilidad al respecto y no se quiere sacar cintas. Yo saqué esa cinta el 30 de agosto. Les animo a que encuentren algún periódico que exprese el 1 o el 2 de septiembre que fue una barbaridad sacar esa cinta. Lo que encontrarán es la barbaridad de Spanair: a qué jugaba, qué hacía Spanair sacando una cosa semejante.

Respecto a la cinta que dice usted sobre el plan de emergencias, no sé quién sacó todo lo que salió, pero todo era para evidenciar o tratar de probar que el plan de emergencias no había funcionado y que la Comunidad de Madrid había actuado muy bien y el Ministerio de Fomento, mal. No sé quién la saco, pero yo desde luego no, y si hubiera sido alguien de mi departamento y lo pilló le corto la cabeza, ¡qué quiere que le diga! Primero, porque no pueden pasar las cintas, pero solo falta que pasen las cintas para decir que lo hicimos muy mal. Es obvio. Todas esas cintas del plan de emergencias ponían de manifiesto una supuesta descoordinación del mismo: se tardó en llegar a atender a las víctimas, el punto de reunión se había ubicado en otro diferente... Esto abrió un debate —lo que me pareció de sumo mal gusto, desagradable, porque era cuestionar lo que se hizo y eso sí podía causar un gran sufrimiento a las víctimas— sobre la posibilidad de que porque alguien hizo mal su trabajo su familiar pudo morir, pero que si se hubiera hecho algo un minuto antes se podría haber actuado. Yo le digo que, de verdad, de esas cintas no tengo ni la más remota idea y que, por el contenido de todas esas cintas, dudo mucho que salieran del lado de AENA ni del lado del ministerio.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última pregunta sobre esta cuestión, sobre la filtración que usted reconoce. Hay otra que no, pero reconoce una.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo no reconozco ninguna filtración.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No caeremos en la semántica.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Es que dice que filtró AENA. Una cosa que es secreta.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En otras circunstancias, si usted se encuentra en la misma situación, viendo lo que ha pasado, el sufrimiento de las víctimas, ¿usted lo volvería a hacer?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): A día de hoy, evidentemente no.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En otras circunstancias parecidas. Usted es responsable, junto a la ministra u otro ministro, en esta situación.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo considero que aquel día actué bien, aquel día; a la luz de los acontecimientos y como ha sucedido parece que fue desafortunado. Ayer, terminando mi texto, intentando trasladar lo que quería transmitirles, creo que queda muy claro cuál es mi ánimo, ánimo que no me estoy inventando. Les animo a que lean la crónica de EFE de aquel día o de Europa Press de aquel día en las que cuentan exactamente lo que yo he dicho. Que expliqué, que hablé con el abogado del Estado, con Navegación Aérea, que lo dieron los medios, que lo dieron otros, que llamé, que eso no era una filtración. **(Lee un documento)**. «Fomento ha facilitado a las televisiones la conversación sobre el cambio de avión para aclarar una mala interpretación». EFE: «Fomento reitera que actuó con transparencia».

Si me dice si lo volvería a repetir hoy, hoy no lo repetiría, evidentemente. Para mí no es plato de gusto estar aquí hoy, señor Olòriz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 26

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No lo dudo. Nada más.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz.

Por el Grupo Ciudadanos, el señor Ramírez tiene la palabra.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Gracias, señora presidenta. Buenos días, señor Fernández.

Yo voy a empezar donde acabó el señor Olòriz. ¿Usted cree que ese día actuó bien? Dicho de otra forma, ¿usted está contento con su forma de actuar en esos días, el día del accidente y posteriores?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Si me lo plantea así, no. Visto con perspectiva, el tratamiento informativo que se dio en los medios de comunicación al accidente me parece muy lamentable. Ahora, si me pregunta si yo me considero responsable de todo aquello, me imagino que, por supuesto, mi granito de arena pondría, para hacer alguna cosa y también alguna cosa mala, pero tal y como sucedió todo aquello, no fue afortunado. Pero también si me lo pregunta —y si me permite se lo voy a decir—, y son ustedes los representantes de la ciudadanía y no quiero yo empezar formando gresca, créanme que todo el debate periodístico se calentó mucho con lo que suele pasar en estas cosas de cruce político, de la utilización partidista. El primero fue el señor Granados, que era entonces consejero de Presidencia o no sé qué era en la Comunidad de Madrid —el señor Granados, del PP—, y el día 1 o el día 2, a continuación de la comparecencia de la ministra, salió diciendo lo bien que había actuado la Comunidad de Madrid —eso fue una rueda de prensa, no fue filtración de nada— y poniendo en cuestión todo lo que había actuado AENA, según él mal. Después la cinta no corroboró que fuera así. Yo no sé en qué ayudaba eso a las víctimas, el abrir ese debate de si yo fui muy bueno y tú fuiste muy malo. Yo, probablemente, pude actuar mal en algunas cosas, pero creo que el debate y todo el entorno se contaminó, como suele pasar, por muchos actores que rodean y por muchos intereses que hay cuando sucede un acontecimiento de este tipo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Su responsabilidad era ser director de Comunicación del Ministerio de Fomento, con lo cual entiendo que tenía toda la información de lo que se estaba produciendo, de lo que se había producido, número de víctimas, personas que estaban en un listado. Nos ha dicho que, aproximadamente, a las seis de la tarde todavía no tenían la información porque eso, lógicamente, lo tenía la compañía aérea. He leído alguna de sus declaraciones hablando de la complejidad, porque Spanair decía que incluso habían viajado pasajeros con billetes gratuitos, que tenían *overbooking*, ¿a qué hora tuvo Fomento, en este caso, el listado de víctimas mortales en este accidente?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo no me acuerdo pero creo que no lo tuvo el día del accidente; creo que lo tuvo al día siguiente o a los dos días. En la tarde aquella, en el gabinete de crisis tenía usted que ver la tensión de los ministros... faltaba coger a la gente de Spanair por el pescuezo. Y mandaban a un representante comercial de no sé qué; en fin, allí ningún directivo de Spanair de verdad dio la cara o se presentó allí o asumió su responsabilidad. Y de datos, nada. Yo creo que aquel día no teníamos los datos efectivos de los pasajeros, que era muy importante porque sí se sabía más o menos el número de víctimas porque se iba sabiendo por los cuerpos que iban apareciendo. Una de las impresiones más grandes que yo me he llevado en mi vida fue cuando fuimos a Ifema. Nos metemos en la vorágine de dimes y diretes, de hablar, de contar a los periodistas, pero cuando yo de verdad me di cuenta de lo que había pasado fue cuando a las doce o la una de la mañana llegamos a Ifema. Era verano, el 20 de agosto, y yo venía de Córdoba con un polo, en manga corta; entramos al salón de Ifema que habían habilitado de morgue y, claro, la morgue es una cámara frigorífica, pero eso no lo reflexionas antes, y te encuentras todos los cadáveres allí puestos, tapados, muchos eran fragmentos. Cuando ves aquello... No sé ni a qué venía esta argumentación que le estoy haciendo. ¿Cómo era su pregunta? A ver si consigo retomar el hilo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No se preocupe. Lo preguntaré de otra manera, ¿cree que la forma de comunicar a los familiares de las víctimas fue la adecuada?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Ah, sí, usted me preguntaba cuándo tuvimos el listado de pasajeros. El listado no lo tuvimos ese día y era muy importante porque se sabía que había 150 o 200, pero no estaban identificados. La identificación, el poner nombre a cada uno de los cuerpos —los cuerpos estaban calcinados y en unas condiciones absolutamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 27

irreconocibles en la mayoría de los casos— se hizo por dientes, etcétera. Yo recuerdo ese día en Ifema que te llegaban familiares y te pedían si podías buscar si alguno de ellos era el suyo. Y te daban datos. Yo recuerdo uno del que tuve que hacer la gestión; te decían: tenía un reloj Rolex y tal. Y yo estuve llamando al consejero de Sanidad —no me acuerdo de su nombre, uno moreno, que después ha tenido lío. Le decían Josele o Jochele, una cosa así— pidiéndole datos: por favor, averigua si uno de los ingresados... Porque encima, para colmo, también se tardó mucho en decir quiénes eran los que estaban ingresados en los hospitales. Bueno, se tardó mucho... Era mucho para las víctimas, pero es que no es fácil un operativo de este tipo. Los que no murieron fueron ingresados en hospitales y eran unos diez o doce, pero tampoco teníamos la identificación clara de quiénes eran los que estaban en los hospitales. Lo que me preguntaba esta señora era: por favor, mirad si de los que están en la UCI alguno lleva un reloj marca tal. Y yo llamando, me pasaron con la enfermera de la UCI y mirando uno a uno si tenían reloj; la mujer allí al lado y yo diciéndole: reloj, no; reloj, no. Ninguno era, finalmente el suyo estaba fallecido. Quiero decir con esto que no era tan fácil el listado. Lo fácil ahora es decir que Spanair lo hizo muy mal, pero, por lo visto, en otros accidentes que ha habido en casi todos se ha tardado también una barbaridad en sacar la lista de pasajeros.

No sé cuál es la complejidad que tenía aquello. Yo de todo este asunto me desligué en el año 2009; he estado en otros menesteres y no he tenido nada que ver con el ministerio. Al principio lo seguía más porque tenía interés en conocer cómo iba evolucionando, pero también aquello fue decayendo en los medios de comunicación, fue desapareciendo y yo ya no tenía mucha información. Ahora, al venir a la Comisión, he leído la comparecencia de la ministra cuando estuvo aquí con ustedes y me he enterado de que ella promovió una modificación normativa por la cual creo que ahora las aerolíneas están obligadas a facilitar con antelación la lista de pasajeros. En aquel momento costó mucho que la dieran. No fue esa noche, seguro que no, y yo le diría que tardaron dos o tres días.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Yo, señor Fernández, le quiero decir que en esta Comisión ha comparecido algún familiar que sufrió precisamente el doble calvario: primero, que había perdido a familiares; segundo, que no lo sabía y eso le producía una inquietud, un miedo, un desasosiego. Y lo transmitía con la crudeza de lo que estuvo sufriendo en el aeropuerto de Gando, en Gran Canaria, para poder conseguir una plaza y venir a Madrid a ver si por suerte, por un milagro, alguno de sus familiares había sobrevivido. Por desgracia, nos confesó que no, que ninguno había sobrevivido; aquel día, el compareciente del que estoy hablando perdió a su hermana, a su cuñado y a dos sobrinas. Desde luego, a mí me parece que esto producía una doble victimización. En ese sentido, tengo claro que no existía ningún protocolo de comunicación en el ministerio para este tipo de sucesos.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No. Y, si lo había, desde luego yo no lo conocía.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Si no lo conocía usted, que era el director de Comunicación, me preocuparía mucho. O sea, si existe un protocolo de comunicación y el director de Comunicación del Ministerio de Fomento no lo conocía, me preocuparía mucho. ¿No existía entonces?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Le insisto, no sé si existía o no. Yo no lo conocía.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Digo en 2008, no digo hoy. ¿En 2008 existía ese protocolo? ¿Usted tenía conocimiento de que existiese un protocolo?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bien. ¿Tiene algún conocimiento de que se haya modificado, que haya un protocolo a día de hoy?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No lo tengo, pero me imagino que sí lo habrán hecho. Por ejemplo, cuando yo llegue al ministerio, que ya había pasado lo del *Prestige* —le pasó al Gobierno del PP en 2005—, había protocolos establecidos para situaciones como las del *Prestige*; todos los protocolos del mundo mundial. Y se creó Salvamento Marítimo y se le dotó de muchísimos medios precisamente por si pasaba alguna cosa de estas otra vez. Ahora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 28

mismo Salvamento Marítimo se dedica más que nada a rescatar inmigrantes, pero el origen fue por si pasaba un *Prestige*.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Entiendo que en su responsabilidad como director de comunicación —y voy a volver el primer punto y aquí acabo— usted tenía acceso a toda la información, a todas las comunicaciones que se habían producido.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No, ni muchísimo menos.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Solo tenía acceso a la cinta que, como dice usted, pasó a los medios de comunicación. Solo tenía acceso a esa cinta, nada más.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación en el Ministerio de Fomento en 2008): Yo tenía acceso a nada y a todo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No se puede tener acceso a nada y a todo. Me tiene que explicar eso, si no le importa.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo tenía un interlocutor, que normalmente era el responsable de comunicación de AENA, y yo le iba contando los datos; yo le iba contando y él me iba diciendo. En cuestión de cintas, dimos esto, pero entonces no había ningún debate abierto de si se podía pasar o no pasar cintas.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Lo que le estoy preguntando es si tenía acceso a la información.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Teníamos acceso a cierta información, no a toda, porque en un momento, después de lo de la cinta, creo que cuando salió el video...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Dicho de otra forma, ¿tenía usted acceso a más información de la que pasó a los medios de comunicación?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Déjeme que le explique.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: He hecho una pregunta sencilla, señor Fernández. Es que usted ha dicho: yo solo pasé una información, yo no he filtrado.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sí.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Voy a entrar en la semántica. Usted dice: yo no he filtrado, lo único que pasé fue esta información. ¿Ésa es la única información de la que usted disponía?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No, yo disponía de muchísima información, lógicamente.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bien. Pues yo le quiero decir que la segunda acepción del la Real Academia de la Lengua dice claramente: filtrar es seleccionar datos, aspectos para configurar una información. Entonces, perdone que se lo diga, usted filtró información, según la Real Academia, que es la fuente que usted ha utilizado para exonerarse del concepto filtrar en este caso. En cualquier caso —y acabo con esto, presidenta y señor Fernández—, me parece que el proceder del Ministerio de Fomento a nivel de comunicación viendo lo que sucedió el día 20 agosto 2008, viendo a los familiares y el sufrimiento que pasaron por sus fallos de comunicación, por ese debate político, en lugar de pensar en todo el sufrimiento que se estaba produciendo en esas setenta y dos horas después del accidente, me parece vergonzoso. Se lo tengo que decir claramente, vergonzoso.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 29

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ramírez.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra el señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señor Fernández Serrano. Yo quería empezar con una reflexión. Usted ha dicho que concedió o que dio o que filtró, según la RAE, una información a los medios de comunicación para aclarar una disputa o un debate que había surgido a raíz de un comunicado de Spanair porque creía que podía hacer mucho daño a las víctimas el hecho de que se pudiese en tela de juicio la comparecencia que la ministra había hecho aquí, en el Congreso de los Diputados. Yo, sinceramente, creo que el daño a las víctimas, al margen del hecho en sí de que perdieran a familiares, amigos y demás, es precisamente la actuación posterior de la Administración, en la que el máximo responsable era el Ministerio de Fomento y, por tanto, la ministra de Fomento. Es decir, las víctimas han tenido un acceso sesgado a la información y en muchos casos tardó; se les ha dado la información de manera muy fría y se han visto totalmente desamparados por todas las administraciones. Han tenido que ver cómo, dos años después del accidente, el organismo oficial que tenía encargarse de investigar ese accidente, que depende del Ministerio de Fomento, ha sacado un informe que echa balones fuera, que no indaga las causas. A día de hoy, diez años después, estamos en esta Comisión de investigación precisamente porque los familiares de las víctimas no han recibido ningún tipo de amparo, ningún tipo de apoyo de la Administración, de la cual en aquel momento el Ministerio de Fomento era el principal responsable. Ese es el daño que se les causa a las víctimas. Los familiares de las víctimas también quieren esta Comisión para que se pongan soluciones a todo lo que falló en aquel momento y que no vuelva a pasar, que es una cosa que no se ha hecho. Al parecer, esas son las conclusiones que se van sacando de todos los comparecientes que vienen aquí, y este es uno de los objetivos centrales de esta Comisión: que no se vuelvan a cometer esos errores. Y lo que parece es que el Ministerio de Fomento, en aquel momento del Partido Socialista, no tomó nota ni fue capaz de poner soluciones a todas aquellas cosas que habían pasado. Es una reflexión que le hago. Quiero decir que entiendo o puedo entender su buena voluntad, pero es incuestionable el daño a las víctimas a causa de la negligente actuación, desde mi punto de vista, de la Administración y muy concretamente de quien era principal responsable de Aviación Civil, que era el Ministerio de Fomento, donde usted era responsable de comunicación. Quería dejar esto claro porque creo que los familiares han sufrido mucho y no precisamente porque la ministra hiciera aquí una comparecencia de una manera o de otra.

Entrando en las preguntas, querría preguntarle en primer lugar si nos podría decir quién formaba el gabinete de crisis en 2008, tras el accidente del 20 de agosto, y quién ordenaba la información que debía darse a las familias y a los medios de comunicación.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Si me lo permite, quería decir algo respecto de la introducción que usted ha hecho. Sinceramente, carga toda la responsabilidad en el Ministerio de Fomento y en la ministra...

El señor **VILA GÓMEZ**: La máxima autoridad.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sí, sí, yo entiendo lo que usted me dice. Todos los datos de la investigación procedían de la Comisión y la Comisión era un ente absolutamente autónomo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ahora discutiremos sobre eso.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Eso es lo que siempre se me trasladó a mí y, créanme, en la etapa en la que yo estuve la Comisión era Dios. En lo que años después sacara o dejara de sacar la Comisión, me pierdo porque yo ahí ya no estaba. Si hubo errores y hubo negligencias, como usted dice, todo ha pasado por la justicia, creo que ha pasado ya por primera instancia, por segunda, por la audiencia, por Estrasburgo, por varios sitios...

El señor **VILA GÓMEZ**: Por Estrasburgo no.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Creo que ha pasado por varias instancias y en ningún sitio se ha determinado ningún tipo de responsabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 30

El señor **VILA GÓMEZ**: De ahí el desamparo del que le hablo por parte de la Administración, tanto de justicia como gubernamental, hacia las víctimas. Pero bueno, aquí estamos entrando en opiniones personales y le ruego que me conteste a la pregunta.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Usted me preguntaba por quién formaba el gabinete de crisis. Como gabinete de crisis, el 20 agosto, día del accidente, allí estaban, que yo recuerde —aunque en su comparecencia la ministra, cuando estuvo aquí, citó a cuatro—, Corbacho, eso seguro; luego la ministra de Fomento, recuerdo que llegó Rubalcaba, eso seguro, y por último llegó el presidente del Gobierno, al que lógicamente cuando llegó se le dieron todas las explicaciones y datos que había. Recuerdo que también estaba por allí el director del aeropuerto. En fin, por personal de la Administración o por falta de representación, desde luego no era, pero eso no era el gabinete de crisis. En los días siguientes se habilitó lo que yo sí extiendo que era como un gabinete de crisis. Quiero recordar como anécdota que al día siguiente, visitando Ifema, recibo una llamada —cuando yo estaba con lágrimas en los ojos intentado atender a las víctimas— de Casa Real diciendo que desde el ministerio se indicó que yo era la persona adecuada y que al día siguiente había que preparar una visita de sus majestades, los reyes, a las familias. Por tanto, todo este lío me cae también, con perdón. La visita de los Reyes se realizó al día siguiente y visitamos lo que era el gabinete de crisis, que yo no sabía ni que existía y luego me he enterado de que existe en todos los grandes aeropuertos e instalaciones. Había una sala allí escondida, como un búnker, metida tras una escalera y que desde fuera parecía como la entrada a los cuartos de la limpieza. En ese búnker había pantallas y había de todo, y lo visitamos un grupo reducido, el rey Juan Carlos y la reina Sofía, la ministra, creo que la presidenta de la comunidad de Madrid también y no sé quién más venía, y allí estaba el gabinete de crisis, allí estaba el director del aeropuerto y personal especializado.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Ese era el único gabinete de crisis que se constituyó?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Que yo sepa, sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted, como responsable de comunicación del Ministerio de Fomento, que entiendo que tenía una participación primordial en el gabinete de crisis, acaba de decir que no conocía el gabinete de crisis.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo no formaba parte del gabinete de crisis, desde luego.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero ha dicho usted antes que no sabía ni que se había formado, ¿o le he entendido yo eso?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): A lo mejor es mi desconocimiento de estas cosas, pero yo no sabía que existía eso, sinceramente. A mí el martes, cuando llegué a Madrid, me dijeron que iban a conducir a sus majestades a la parte del gabinete de crisis, a la sala tal. No sé si estoy metiendo la pata, la verdad, porque no sé si esa sala es secreta.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo no me refiero a la sala. Quiero decir si usted sabía que existía un gabinete de crisis...

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sí, yo sabía que estaban coordinados, y nos llevaron allí, a un búnker que había que, créanme, era curioso de ver, con pantallas y con...

El señor **VILA GÓMEZ**: Ese gabinete de crisis es el que entiendo que decidía qué información se transmitía los medios, a las familias, en qué orden. ¿O usted decidía qué información transmitía a los medios?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): La información que se transmitía a los medios era una cuestión absolutamente mía.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Única y exclusivamente suya, personal?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 31

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Mía, en coordinación con los responsables de comunicación de AENA y en función también de la demanda de los periodistas, pero créame que no teníamos tanta información como ustedes creen. Todo lo que te preguntaban los periodistas...

El señor **VILA GÓMEZ**: La que tuvieran, da igual la cantidad.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Los periodistas lo que querían saber era qué había pasado. Aquello fue un accidente, tendría unas causas y tendría un origen y seguramente se podría haber subsanado si se hubieran conocido esas causas, pero en ese momento nadie sabíamos qué había pasado. Si lo hubiéramos sabido, no habría pasado el accidente. Lo que de verdad demandaban los periodistas era una información que nadie podía dar, y se hacían muchas elucubraciones hablando con el piloto, hablando con el especialista de no sé dónde, hablando con uno que estuvo en el vuelo de Detroit...

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero digamos que quien toma la decisión sobre qué información se trasmitía era usted, no le venía una orden directa del gabinete de crisis o de algún superior.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): En ese momento, las informaciones, una vez que pasó, eran más sobre tratar de responder a las demandas de los medios...

El señor **VILA GÓMEZ**: Ya, pero ¿quién tomaba la decisión de cómo se respondía a esas demandas?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): En función de lo que fuera, hablaba con quien fuera. Por ejemplo —estoy improvisando, no me acuerdo de si esto es real o no—, a mí me llamaban Lara Otero —la persona de *El País* que hacía las informaciones de esto— o Marisa Recuero de *El Mundo* —recuerdo a esas dos personas porque después he mantenido amistad con ellas y una buena relación—, y me contaban: He hablado con el del Sepla y me dice que eso puede pasar por no sé qué y no sé cuántos. Y me contaban una cosa de la que yo no tenía ni idea: por la configuración de los TOWS, del *flap*, del no sé qué y del relé 25. Y yo le decía: Bueno, ¿y qué quieres que te diga? Contestación: Hombre, mira a ver si me puedes decir algo, a ver si me puedes atender. Y yo hablaba directamente con la gente del aeropuerto, que en ese momento me pasaba a la gente de AENA y les preguntaba: ¿Esto tiene algún sentido? Y me podían decir algo y yo trataba, más o menos, de darle un criterio. Pero preguntaban: ¿tenéis alguna respuesta oficial a eso? Pues no, no la tenemos. Y créanme que eran muchas elucubraciones de ese tipo y nosotros de eso no podíamos alumbrar nada.

En lo que sí hubo mucho debate y mucha guerra abierta sobre datos fue en cuanto al plan de emergencia: si llegaron antes los bomberos, si llegaron antes las ambulancias, si llegaron a las tres y veinticinco, si llegaron a las tres y veintiocho, que tres minutos más tarde llegó la primera ambulancia pero se habían citado en un sitio que después parecía que estaba más lejos de lo que se pensaba. Entonces, la Comunidad de Madrid interpretó que eso estaba mal, que se había elegido un sitio muy malo. Sin embargo, el ministerio, AENA, decía que era el sitio bueno, que allí era donde había que citarse para después llevarlos a todos juntos. Es decir, que después cada cosa es muy compleja, no es: vamos a quedar donde fue el accidente...

El señor **VILA GÓMEZ**: Si me permite, le voy a rogar un poquito más de concreción en las respuestas porque tiene usted mucha labia; me gustaría un poco más de concreción, si es posible. Que sepamos nosotros, se filtraron a los medios de comunicación —y aquí incluyo las grabaciones que usted ha reconocido que facilitó a los medios para intentar aclarar este malentendido...

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): La grabación, una.

El señor **VILA GÓMEZ**: La grabación. Sabemos también que se filtró el vídeo del accidente, que sigue colgado a fecha de hoy en *El País*, como ha dicho el compañero Olóriz; las grabaciones internas del aeropuerto...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 32

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Ese vídeo, por ejemplo, yo no lo había visto y, cuando se filtró, tuve conocimiento de que sí lo habían visto...

El señor **VILA GÓMEZ**: ... del día 20 de agosto —déjeme terminar, por favor— y también un borrador de informe preliminar que hizo la Ciaiac, que se filtró sin conocimiento de todos los miembros del pleno de la Ciaiac, como nos han confirmado vocales que han pasado por aquí, y en concreto uno de los vocales, Valentín Villarroel, que pasó por aquí hace un par de semanas. Usted antes ha dicho que las informaciones que se filtraron generalmente venían a, digamos, beneficiar a la Comunidad de Madrid porque ponían como negligente al Ministerio de Fomento. Sin embargo, siguiendo esa misma línea argumental que usted ha dicho, el borrador de informe de la Ciaiac, donde ya —el que se filtra sin que pase por el pleno— se apunta a que la responsabilidad es de los pilotos, a mi juicio, beneficia al Ministerio de Fomento. Si encima le añadimos que esa filtración supuestamente iba acompañada de un número de fax del Ministerio de Fomento, lo que le pregunto es si el informe de la Ciaiac, siguiendo su línea argumental, teniendo en cuenta el número de fax, lo filtraron desde el Ministerio de Fomento.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo no lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted no tenía conocimiento de ese borrador de informe preliminar de la Ciaiac?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo tenía conocimiento de que el borrador estaba terminado, pero...

El señor **VILA GÓMEZ**: No, no estaba terminado. Era un borrador precisamente porque no estaba terminado y se filtró sin el conocimiento del pleno.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): De que había borrador, de que se estaba elaborando el borrador, pero que yo un día me desayuno con que está el borrador en los periódicos.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y usted por qué tenía conocimiento de ese borrador si se supone que la Ciaiac es independiente del Ministerio de Fomento? Usted, como responsable de comunicación del Ministerio de Fomento, ¿por qué sabía que existía ese borrador sin terminar?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sin terminar no. Yo no he dicho sin terminar. He dicho que existía ese borrador; yo no sabía si estaba terminado o sin terminar.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y por qué sabía que existía ese borrador?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Porque es el procedimiento, tienen un plazo para sacar el borrador.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero ¿usted lo tenía?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): A mí las consultas que me hacían muchas veces los medios eran preguntas sobre normativa: ¿Qué es la OACI? Y les explicaba: Mira, la OACI es un organismo independiente que hace tal cosa. Lo que a mí me contaban, yo lo trasladaba, y la OACI tiene obligación de sacar un borrador con unas conclusiones preliminares y tiene un plazo, que no sé qué plazo era.

El señor **VILA GÓMEZ**: Claro, pero ese borrador se filtró antes de ese plazo, apuntando unas causas que dejaban fuera otras muchas. No lo conocía el pleno, hay un número de fax del Ministerio de Fomento, y yo le vuelvo a preguntar, ¿usted o desde el Ministerio de Fomento o alguien le ordenó que filtrara ese borrador de informe preliminar?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 33

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Absolutamente no. Es más, cuando eso salió publicado en uno de los periódicos —porque no lo publicó un periódico, lo publicaron varios— aparecía un membrete con un número de teléfono del ministerio...

El señor **VILA GÓMEZ**: De un fax del Ministerio de Fomento.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Pues yo le puedo asegurar —no sé si han tenido aquí a alguien que lo corrobore o si tienen acceso a las investigaciones judiciales o a los partes policiales— que a mí me vinieron dos agentes, creo que eran de la Guardia Civil —no recuerdo si eran de la policía— a interrogarme, a intervenir los móviles, fuimos a ese teléfono, hicieron la intervención de ese teléfono desde el que supuestamente había salido, y allí no pillaron nada. Yo no sé qué rastreo pueden hacer, no sé si realmente si de allí salió algo, podían pillarlo o no. Si de allí salió, desde luego le digo que yo no fui.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sigo.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Vila, tiene que ir terminando.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale. Se lo decía porque, como ha dicho también antes el compañero de ERC, esas grabaciones estaban en posesión de la señora Librero, que era quien tenía que custodiarlas. Supuestamente, según el organigrama, la directora de Navegación Aérea de AENA en 2008 tenía que...

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Pero el borrador creo que no.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, grabaciones y vídeos. Estoy hablando de grabaciones y vídeos.

Le pregunto dos cosas y termino con esto. En esas noticias a las que ha hecho usted referencia también se dice que uno de los vídeos que se filtraron lo había visto el gabinete de crisis.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sí, eso es lo que le iba a decir antes.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bien. Entonces, si lo había visto el gabinete de crisis como único ente que lo había visto y lo tenía la señora Librero, yo le pregunto: ¿la señora Librero le entregó a usted esas imágenes o alguien del Ministerio de Fomento o del gabinete de crisis? ¿Sí o no?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No, a mí nadie me entregó esas imágenes. Yo esas imágenes no las vi y cuando salieron publicadas —es lo que le digo, que las había visto alguien en el gabinete de crisis...

El señor **VILA GÓMEZ**: Entonces, ¿fue el gabinete de crisis, ese que está formado por los ministros y el presidente del Gobierno, el que decidió filtrar esas informaciones? Si usted no fue ni fue el Ministerio de Fomento, ¿fue el gabinete de crisis, que era el único órgano que había visto esos vídeos que se filtraron?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Cuando vieron eso fue durante la visita de los reyes. Hubo un momento en que nos pidieron salir —porque los reyes van acompañados por unos cuantos detrás...

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, pero si yo le pregunto...

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): En un momento nos dijeron que nos saliéramos y después, cuando salió el vídeo, que llamé yo a la ministra corriendo, le dije acelerado: Ministra, que está el vídeo, un video que sale tal y cual. Y me dijo: Yo ya lo he visto. Y me explicó que cuando estuvieron en el gabinete de crisis lo vieron; lo vio la presidenta de la Comunidad de Madrid, tal y los reyes.

El señor **VILA GÓMEZ**: Un vídeo que solo tenían AENA y el gabinete de crisis se filtra y usted niega que fueran el gabinete de crisis o AENA quien lo filtrara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 34

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo no sé quién lo filtró.

La señora **PRESIDENTA**: Ya había contestado el compareciente que lo ignora. Gracias, señor Vila. Por el Grupo Socialista, señor Franquis, su tiempo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias, presidenta.

Gracias, señor Fernández, por su comparecencia y por sus palabras. El relato inicial que usted ha planteado ha sido un relato desde el mismo día del accidente hasta después sobre lo que fue un poco su responsabilidad. Usted en ese momento era director de Comunicación del Ministerio de Fomento y en esta Comisión se ha discutido mucho si hubo filtraciones o no. En concreto, se acusa de que hubo tres grandes filtraciones. Una, las imágenes del accidente; otra, la conversación entre la torre y el piloto sobre la situación del avión, y la última gran filtración la del famoso borrador acabado que terminó en los medios de comunicación. Usted reconoce que no fue una filtración, sino que —además, lo dicen los diferentes medios de comunicación de aquellos días— lo dio usted directamente a diversos medios de comunicación porque era producto de una comparecencia de la ministra.

Yo he estado leyendo los medios de comunicación de aquellos días intentando construir un relato —al margen de lo que usted pudiera explicar hoy aquí— de cuáles fueron las circunstancias de toda aquella información que se había planteado. La ministra viene a comparecer al Congreso justo a la semana siguiente; como bien ha dicho usted, comparece cinco horas, y es verdad que al día siguiente culpan a la ministra de haber señalado a la empresa, a Spanair, como la responsable del accidente por la información que da en ese momento. Hay diferentes medios de comunicación que titulan y subrayan esa información de la ministra. Usted ha dicho que, precisamente por eso, lo que se hace es justificar que la ministra no engañó en sede parlamentaria porque, en base a ese comunicado, efectivamente, se acusó a la ministra de haber engañado en sede parlamentaria. Sabe usted que eso no lo debe hacer nunca ningún responsable del Gobierno. Y usted ha dicho que esa comunicación que se envía es precisamente para concretar que la ministra no mintió en ese momento a la Comisión y, por tanto, al conjunto del país. Yo le reconozco que ahí ha sido claro y sincero a la hora de explicar por qué se produce esa comunicación del Gobierno, y además lo manifiesta usted públicamente, porque en base a esa declaración que usted plantea en este foro, el Gobierno reconoce las filtraciones, el Gobierno por fin demuestra que filtró determinadas imágenes.

La ministra Magdalena Álvarez estuvo aquí en el mes de julio y dejó claro que el ministerio no filtró ninguna información, y que además la información que tenía el ministerio también la tenían otras administraciones públicas, en este caso la Comunidad de Madrid, y por tanto esa información no la utilizaban. Usted ha dicho, y además lo recogen los medios de comunicación, que las primeras imágenes del accidente se mostraron al día siguiente del accidente en ese gabinete de crisis del que formaba parte el presidente, la vicepresidenta y algunos ministros, del que formaba parte también la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, y en el que participó además el rey, que me imagino que serán las que usted dice, que esas imágenes se pasaron al día siguiente a través de la Policía judicial al juez, y que a partir de ahí usted no tiene un conocimiento de esas imágenes y de cómo acabaron finalmente en los medios de comunicación. ¡Hombre!, si nos creemos la parte que dice el compareciente, que reconoce que eso sí lo hizo el ministerio, yo no tengo por qué dudar cuando dice que no ha filtrado el ministerio las otras grandes filtraciones de que no es así.

Quiero leer algunas palabras de lo que se decía en aquellos momentos en los principales medios de comunicación. Los responsables de los principales medios de comunicación coincidieron en denunciar un apagón informativo en las horas siguientes al suceso en asuntos como el número de fallecidos, las imágenes del accidente, que Fomento justificó en una edición judicial. Los periódicos también reconocieron ciertos errores en la consecución de la información a raíz del apagón, que llevó a confiar en ciertos expertos cuyos datos no siempre eran ciertos y plantearon una reflexión de la confusión entre la información y el espectáculo que se produjo en esos días. Aquí se critica que debido al apagón informativo lo que se produce es que los medios de comunicación, que lógicamente tienen que informar día a día de lo que estaba pasando, recurren a expertos y lo que se produce es una enorme confusión sobre las causas, que en aquellos momentos no se sabían, que produjeron el accidente, con el daño añadido que se hace especialmente a las familias, porque ya se especula, nos alejamos de la información hacia la especulación, lo que produce un daño enorme. Yo he leído esos días las cosas que se decían por parte de los expertos y la verdad es que lo que se decía aquellos días estaba dañando seriamente a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 35

afectados, a las familias fundamentalmente, si leían todo lo que se estaba publicando, que lógicamente lo leerían para tener información.

Por tanto, la función de esta Comisión fundamentalmente es saber si ha habido dificultades en la comunicación, si se ha utilizado en términos políticos esa información, si se ha utilizado para un fin político, porque comparto que, leyendo la comparecencia y la intervención de otros responsables políticos, unos se centraron mucho en el escenario del debate político sabiendo las consecuencias, incluso una semana después del accidente cuando todavía no se sabían las razones o las causas de ese accidente. Le pregunto: con la visión de estos años después, de haber gestionado un asunto complicado en términos de comunicación, porque existía —yo me imagino— la presión de los medios de comunicación para buscar información y la dificultad de darla, porque no se podía dar, entre otras cosas porque se impedía judicialmente porque estaba en una investigación y, por otro lado, porque lógicamente tampoco se quería dañar a los familiares, pero desde esa visión y con la experiencia que usted tuvo en aquellos días, ¿qué es lo que cambiaría si volviera a estar en una situación más o menos parecida respecto a cómo se gestionó la información?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Créame que no es fácil. La demanda de información y la presión que existe es enorme. Cada vez que pasa una cosa de estas me acuerdo de la crisis de Spanair. Cuando murió el niño de Almería, el pequeño Gabriel, cuando ves todos los telediarios y los programas, rellenando horas y horas, pues recuerdo lo que pasó también en este caso, aunque no tiene nada que ver. Créame, yo no sé cómo lo cambiaría —me preguntaba antes alguno de sus compañeros si yo hubiera dado ahora mismo el video—, pero por supuesto yo ahora mismo no hubiera vuelto a dar el video, ahora habría sido muy prudente. Imagino que la enseñanza tendrá que ser tirar de prudencia ante una situación de crisis de este tipo. Pero es que cuando yo actué no creí que actuara de manera imprudente. Creo que fueron las circunstancias que se produjeron después las que dieron lugar a que se hiciera toda una bola y se metiera todo en el mismo saco, porque ya le digo, si el video que yo mismo reconocí que había dado hubiera sido objeto de causa penal o hubiera sido una infracción..., porque ha habido causas penales y han mirado lo de la filtración de la Comisión y no me ha dicho nadie nada del video. Los abogados que iban en contra lo intentaron, pero no me llamaron para el video y sí me llamaron para la Comisión. Le quiero decir que yo creo que lo de la Comisión, por mucho que se empeñan en decir que era una filtración, no tenía el componente de documento calificado como confidencial o reservado por parte de la normativa. Es verdad que ahora, a la luz de las cosas, probablemente habría sido mejor no haberlo dado, pero no sé qué habría pasado entonces, Spanair habría dicho que había mentido, no sé al final quién habría resuelto el entuerto.

El señor **FRANQUIS VERA**: Cuando se sabía que se estaba filtrando información, desde el punto de vista de comunicación del ministerio, en el caso de usted, ¿se tomó alguna medida para controlar más la información? ¿Qué se podía hacer sabiendo que se estaba filtrando información, que esta era incluso reservada o dañina?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sinceramente, no podía hacer nada. Yo sentía una impotencia muy grande, créame. Yo era el primero que trataba de pedir celeridad y de repente llamaba un medio: tengo la cinta de no sé qué en la que se oye cómo el Samur hace no sé cuánto, y colgaba y decía: ¡Me cago en la puñeta! Y todo eran cintas interesadas que, en el momento en que salían de un lado y otro, uno podía medio intuir de dónde podían venir porque casi todas tenían un interés por una cosa u otra. ¿Qué podía hacer? Nada, tratar de enderezar la información, tratar de aportar la información real que tú puedas tener, que es lo que se hacía, y aguantar el chaparrón, porque créanme que en ese momento, yo por lo menos con los medios que tenía, era una situación muy difícil. Si ustedes creen que lo hice tan mal, y entiendo que desde fuera dijeran que lo hice tan mal, pregunten, por ejemplo, a las personas de *El Mundo* o *El País*, que son distintas líneas editoriales, o de *El Periódico de Catalunya*, que hizo un seguimiento también bastante exhaustivo, o a la Ser, porque yo creo que dirían que lo hice bien, fíjese lo que le digo. Ahora, el flujo de intereses cruzados que allí hay y las fuentes que tienen unos y otros, ya se me escapa; uno está en medio del pimpampum de todo, y todo lo que pasa al final es culpa del ministerio y todo lo que sale en los periódicos era culpa mía. No sé por qué regla de tres, pero bueno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 36

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted reconoce además que salió publicado en los medios de comunicación —porque fue así—, se abrió una investigación judicial en base a estas filtraciones, que usted reconoce que fue interrogado al respecto y que quedó en nada, no se pudo averiguar de dónde provinieron esas filtraciones. Una pregunta: en la sociedad en la que estamos viviendo, con todas las comunicaciones y las nuevas tecnologías, ¿cómo es posible no detectar cuando se producen filtraciones de esta naturaleza de quién proceden? A veces es difícil entender o asumir que se produzcan filtraciones y que tengan dificultades a la hora de averiguar incluso cuando hay una investigación judicial. Creo que lo que hay que aprender de todo esto es que cuando se producen acontecimientos o accidentes de esta naturaleza, la información hay que manejarla con mucha responsabilidad.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Esas jornadas periodísticas tenían sentido y probablemente lo podían tener no sé si ahora, porque ahora está el caso demasiado lejano, no lo tengo en la memoria, al año o a los dos o tres años hubieran sido buenas, lo mismo que podría haber ahora unas jornadas de lo que pasó con el niño Gabriel y seguramente todas las televisiones podían reconocer: en esto nos pasamos porque no tenía sentido una hora, otra y otra informando, que lo único que hacía era incrementar el dolor de la madre y cebarnos en el sufrimiento. Ese era el sentido de esas jornadas y creo que es lo que debería de hacerse ahora, una reflexión, lo que pasa es que eso ahora ya no interesa a nadie, a ningún medio ni a nadie cómo se hicieron en aquel momento. Yo llegué a hablar con el moderador de las jornadas —que era Fernando González Urbaneja, por si quiere usted preguntarle— sobre hacerlas pero a puerta cerrada para que de verdad fueran enriquecedoras, pero me dijo que eso tenía un interés informativo muy grande. Al final las jornadas se volvieron a convertir en un pimpampum y cada uno interpretó lo que quiso. Ya le digo que el titular de Europa Press fue descriptivo de una cosa, el titular de EFE fue de otra manera y el titular de *El Confidencial* fue directamente: El Gobierno reconoce las filtraciones.

El señor **FRANQUIS VERA**: Para concluir ya y para que quede claro ante la Comisión, usted solo reconoce no una filtración, sino solo una información que dio el ministerio relacionada con la información producto de la comparecencia de la ministra y que no tuvo que ver nada ningún responsable del ministerio con la filtración que se produjo en el borrador y en las imágenes.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No tuvo que ver absolutamente nada nadie, y de la otra la responsabilidad es absolutamente mía. La hice creyendo que actuaba de manera correcta y sin ningún tipo de tapujos.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fole, tiene su tiempo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señor Fernández Serrano, y gracias por su comparecencia. Tengo que reconocer que en un principio, como con otros comparecientes, hay veces que no sé cómo enfocar las preguntas o qué utilidad pueden tener de cara al objetivo de la Comisión —o uno de ellos—, que es esclarecer o aclarar cosas para que no vuelva a suceder un desastre como el ocurrido en 2008. La comunicación posterior al accidente no es tan inmediata en su esclarecimiento como para solucionar los problemas —de hecho, estamos diez años después aún con estos problemas—, pero sí para las víctimas y para los familiares de las víctimas, que necesitan una información al momento para saber qué pasa y para quitarse de encima la intranquilidad —si se puede— de no saber qué pasa con sus seres queridos. Ahí es donde voy a enfocar mis dudas y mis preguntas, señor Fernández Serrano.

De la actuación del Ministerio de Fomento se ha cuestionado aquí si se filtró o no se filtró. Yo puedo entender que en esos momentos hubo una locura de trasvase de información mezclada con guerrilla política entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y el ministerio, gobernados por diferentes colores políticos. Luego, había otros actores también incidiendo para ver quién era más culpable. Podemos entender que no se podía trabajar de una forma cómoda ni estar pendiente del más mínimo detalle, pero, aún así, intentaremos buscar los defectos que hubo en aquel momento para intentar mejorarlos. Decía que la actuación del Ministerio de Fomento —y vuelvo a enfocarme y a hacer énfasis en las víctimas— quedó clara en la comparecencia de la ministra en esta misma Comisión con sus lagunas o sus manifestaciones —a veces incluso autocontradiciéndose—, pero sobre todo en las declaraciones que hizo en un receso que hubo en aquella Comisión. En los pasillos, la presidenta de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 37

asociación de víctimas le dijo claramente: Usted no debió ser ministra. Creo que eso resume bastante el sentimiento de las víctimas y el tratamiento que tuvieron por la actuación del ministerio u organismos que dependían de él. Usted dijo en su intervención que no sabía si existía un protocolo de tratamiento de la información en el Ministerio de Fomento. ¿Es cierto?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Es cierto.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Se trató este tema de si había o no había protocolo o cómo se debía trabajar la información en ese gabinete de crisis? ¿Es usted consciente de que fuera un tema importante para el gabinete de crisis no solo el esclarecimiento de la causa del accidente, sino cómo se debía atender en tiempo real a los familiares?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Yo no formaba parte del gabinete de crisis, con lo cual no lo sé. Dudo de que en ese momento trataran eso, pero no lo sé. Yo no formaba parte del gabinete de crisis, que era solamente a alto nivel de los responsables.

El señor **FOLE DÍAZ**: Entiendo su argumentación, pero, al hilo de lo que decía el compañero Vila, no era usted cualquier persona dentro del gabinete de comunicación del ministerio. Entiendo que el gabinete de crisis trasladaría al responsable de comunicación lo que quería que se dijera a los medios de comunicación, a las víctimas o a ambos, diciendo: este tema no se toca o vamos a cuidarlo un poco.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): No, no. Le corrijo. El director de Comunicación tenía relación con los medios de comunicación. Yo con las víctimas apenas tuve trato; indirectamente la información que yo podía dar iba a salir publicada e iba a llegar a las víctimas, pero yo no era responsable de dar, por ejemplo, una información sobre algún familiar que se hubiera podido encontrar herido o no herido.

El señor **FOLE DÍAZ**: No, señor Serrano, a ver si me explico.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Ni las víctimas ni los familiares eran mis interlocutores.

El señor **FOLE DÍAZ**: No, ni yo voy por ahí. Sencillamente le pregunto si se trató en el gabinete de crisis, no que le asignaran a usted la responsabilidad de hablar con las víctimas, tranquilizarlas o decirles que iba a pasar esto, que había esta información o que había este número o no. Evidentemente, entiendo y comprendo que no era su función ni su competencia, pero sí pudieron debatir cómo iban a tratar eso, quién se encargaba de ese tipo de cosas o qué departamento. ¿El propio ministerio? ¿AENA? ¿La Dirección General de Aviación Civil? ¿El gabinete de crisis trató eso?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Entiendo que eso sí lo tratarían. Le digo una cosa. Me han preguntado si no había protocolo de comunicación. Que yo supiera, protocolo de comunicación en el ministerio no lo había, pero en el Aeropuerto de Barajas sí había un protocolo de accidentes, seguro. De hecho, se montó la sala en Ifema enseguida sobre la marcha y, cuando llegamos nosotros, había psicólogos, salas habilitadas de atención... Se trató de dar a las víctimas la mejor de las atenciones que en ese momento se pudo. Seguramente se podría haber hecho mejor, pero una pérdida de ese tipo es irreparable, lo hagas como lo hagas, y entonces dar una respuesta a las víctimas sobre lo que ha pasado no es que sea muy complicado, es que es imposible.

El señor **FOLE DÍAZ**: Me viene bien eso al hilo de otra pregunta que quería hacerle, señor Fernández Serrano. Se pudo tratar o no se pudo tratar, existía o no, pero ¿se dieron instrucciones posteriormente en el ministerio para que mejorase —si lo había— o para que se elaborase —si no lo había— un protocolo de comunicación para cuando sucedieran este tipo de accidentes?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Protocolo de comunicación en el periodo en que yo estuve, no. Pero es que mi periodo ha sido muy corto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 38

relativamente. Cuando yo me fui todavía estábamos hablando del accidente y el accidente estaba bastante vivo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Y hoy también. Perdone la interrupción.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Quiero decir que cinco meses después el accidente seguía muy vivo. Salía en todos los periódicos casi a diario. Después fueron los funerales y luego recuerdo que hubo un plan de inversiones —que ya estaba en marcha, pero que se potenció— en los aeropuertos canarios. Estuvimos recorriendo todos los aeropuertos canarios y, en fin, hubo una especie de sensibilidad y acompañamiento hacia Canarias por parte del ministerio. A lo mejor todavía no era el momento para eso. Yo entiendo, aunque no lo sé, que con posterioridad seguramente la gente del ministerio habrá preparado un protocolo, igual que en el ejemplo que le he puesto del *Prestige*. Cuando yo llegué, había en el ministerio toda la documentación del mundo sobre *Prestige*: cómo actuar con el *Prestige*, qué hacer en situaciones como las del *Prestige*... Había pasado pocos años antes y sabe usted los problemas que causó y los hilillos de plastilina.

El señor **FOLE DÍAZ**: Perfectamente.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Sin embargo, sobre esto no había nada, por lo menos cuando yo estuve. Admito que yo actúe siempre con el mejor saber y con la mejor intención, pero guiado por mi intuición.

El señor **FOLE DÍAZ**: Yo quería saber sencillamente qué pasó en ese momento de crisis, en ese momento en que no se sabía a qué atender mejor: si a esclarecer las causas del accidente o a darle prioridad absoluta a la información a las víctimas, que creo que es lo que tendría que haber sido, y cuando se vio que no había un canal o que había confusión en el propio ministerio, pues alguien tendría que haber dicho: esto hay que solucionarlo ya. Eso no quiere decir que en cinco minutos o en cinco meses estuviera elaborado ese protocolo, sino que alguien debería haberse dado cuenta de que no había y que había que hacerlo.

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Seguramente estaba elaborado ese protocolo de atención a las víctimas, pero, como no era de mi competencia, yo no lo conozco. Probablemente estaba elaborado y de verdad que ese día había todos los medios del mundo. El problema no es que no hubiera psicólogos, sino que no se disponía de la información y, conforme iba saliendo, era muy dolorosa, porque había casos en los que habían perdido a dos o tres personas. ¿Qué se le dice a esa víctima? ¿Cómo se le atiende?

El señor **FOLE DÍAZ**: La última pregunta ya, presidenta. Señor Fernández Serrano, aunque ya la ha contestado en parte, por ese trasvase de comunicación que obligatoriamente tuvo que tener con AENA o con la Dirección General de Aviación Civil, ¿detectó que allí sí existían esos protocolos de comunicación? Si existían, ¿funcionaron bien? ¿Son mejorables desde su punto de vista de experto en comunicación?

El señor **FERNÁNDEZ SERRANO** (director de Comunicación del Ministerio de Fomento en 2008): Ellos tenían muchísimo más conocimiento, evidentemente, que yo. De hecho, seguramente, cuando yo les di el vídeo, si por mí hubiera sido, lo habría dado de tirón. 'Hay una grabación de esto, vamos a dársela a los medios'. Insisto, fue la gente de AENA la que me dijo: Espérate a que consultemos a ver si esto infringe o no infringe la normativa. Yo no sé a quién consultaron, pero sería a los técnicos de allí, y dijeron: Esto no contraría lo de la OACI. Yo sí recuerdo que no era malo dar aquello, porque si llega a ser malo créanme que yo no hubiera salido inmolándome en esa jornada diciendo: he sido yo. Además, no solo hago esa consulta, sino que me dijeron que preguntara al abogado del Estado, y le hice la consulta al abogado del Estado por teléfono. Después —eso no se lo he contado— es cierto que el abogado del Estado, cuando hubo lío y salió, me echó la bronca diciéndome: un abogado del Estado solo se pronuncia por escrito; lo que yo te diga es una consulta irrelevante y no la puedes utilizar. Me parece bien. Pero, como les digo, hablé con el abogado del Estado y este me dijo: Yo no le veo problema a eso, aunque, como soy abogado del Estado: tendríamos que estudiarlo, hacer un informe y dentro de veinte días te digo. Yo no tenía tiempo como para esperar veinte días, y le dije: ¿Pero tú crees que pasa algo? Y me dijo:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

25 de septiembre de 2018

Pág. 39

Mi impresión es que no; no veo ningún inconveniente. Pero cuando apareció el problema, me dijo: a mí no me echas la culpa.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Fole, y muchas gracias, señor Fernández Serrano. Señorías, mañana a las cuatro y media en la sala Sagasta seguimos las comparecencias. Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinticinco minutos del mediodía.

cve: DSCD-12-CI-85