



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 67

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. 5 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 11 de julio 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 Marín San Andrés (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001294) 2**
- Del señor Oleaga Zufiría (director del Aeropuerto de Barajas en 2008), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001295) 35**

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento del «Diario de Sesiones».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve de la mañana

COMPARENCIAS, POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022 DE SPANAIR:

— **DEL SEÑOR MARÍN SAN ANDRÉS (PRESIDENTE EN FUNCIONES DE AENA CUANDO SUCEDIÓ EL ACCIDENTE), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/0001294).**

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías.

Comenzamos la sesión de comparecencia de hoy. Se inicia con don Javier Marín San Andrés, director general de AENA y presidente en funciones desde julio a octubre de 2008.

Como saben, el formato, interviene primero el compareciente 10 minutos y luego de menor a mayor los grupos preguntan, agrupadamente o pregunta-respuesta el formato.

La comparecencia está sujeta, es obligación, y lo repito, por la Ley Orgánica 5/1984, y, por tanto, se ha trasladado al compareciente la posibilidad de comparecer acompañado de persona que designe y tenemos al fondo a dos acompañantes.

Le hago saber que es la voluntad de esta presidenta salvaguardar los derechos referidos en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica y se le advierte también al compareciente la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Cuando usted quiera, señor Marín.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Muchas gracias. Buenos días, señora presidenta, señorías.

Comparezco ante ustedes en la Comisión de Investigación para dar cuenta de los aspectos relacionados con la infraestructura aeroportuaria, primero en mi calidad de director general en funciones de AENA, no de presidente de AENA, director general de funciones de AENA en el momento del accidente, dado que actualmente desempeño el cargo de director general del negocio regulado, también en AENA también informaré de lo que se ha hecho en materia de seguridad operacional a lo largo de estos años, especialmente en Barajas, y cuál es la situación de los aeropuertos al día de hoy, especialmente el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Después de esta exposición inicial, que intentaré ajustarme al tiempo, intentaré responder a las preguntas, dentro de mis conocimientos y responsabilidades que quieran ustedes realizar y contribuyan al fin de esta comisión.

Adicionalmente, y procuraré dar toda la información posible en mi intervención y en las preguntas sobre los fines de la comisión, sí que quisiera contribuir a trasladarles mi confianza de que los aeropuertos españoles son muy seguros y se encuentran entre los más seguros del mundo.

El transporte aéreo en España ha sido y es demasiado importante como para descuidar algo inherente a su desarrollo, que es la seguridad, y yo, sinceramente, llevo muchos años en el sector y creo que en España no se ha descuidado la seguridad aérea.

Antes de comenzar mi intervención, quiero dejar constancia una vez más de nuestro respeto a la memoria de los fallecidos, así como de nuestro apoyo a los supervivientes y a las familias de las víctimas del accidente para superar el dolor de una tragedia de tal magnitud. También quiero aprovechar para recordar a los que aquel día participaron en las labores de emergencia, contribuyendo a salvar vidas.

Voy a empezar refiriéndome a la situación del aeropuerto de Madrid cuando ocurrieron los hechos. La Administración española a través de AENA había llevado a cabo un importante plan de modernización de los aeropuertos, un plan que abarcó la década de los 2000, 2000 a 2010. Entre los principales proyectos destaca la construcción de la terminal 4 y sus dos nuevas pistas de aterrizaje y despegue, infraestructuras que fueron puestas en servicio en 2006. Esta ampliación, así como la del resto de los aeropuertos españoles, se realizaron cumpliendo todas las normativas nacionales e internacionales relativas a la seguridad que existían en aquellos momentos, y además se aplicaron a la construcción de los aeropuertos las más modernas tecnologías.

Se han dado muchas cifras y a ustedes no les tengo que recordar lo importante que es el transporte aéreo para España, no solamente el transporte aéreo es importante para cualquier sociedad hoy en día, para España es especialmente importante; estamos en un extremo de Europa, tenemos dos archipiélagos y tenemos el turismo como fuente principal de ingresos, con lo cual, España ocupa en transporte aéreo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 3

uno de los principales puestos en el ranking por volumen de pasajeros y, por lo tanto, las infraestructuras aeroportuarias como uno de los elementos esenciales han sido siempre esenciales. El año pasado pasaron 249 millones de pasajeros y esto obliga a que todos los aeropuertos cumplan con la exigente normativa que se aplica a cada uno de los aspectos de la actividad aeroportuaria. Esta normativa, que va más allá de lo que España pueda legislar y que se basa en estándares internacionales aprobados por la OACI. La OACI es la Organización de Aviación Civil Internacional, como ustedes saben, de la que España forma parte desde el año 1947.

Por lo tanto, puedo afirmar dos hechos que son muy relevantes. Primero, el Aeropuerto de Madrid-Barajas en 2008 disponía de las más avanzadas tecnologías mundiales y se cumplían todos los requisitos exigidos en la infraestructura para su uso por el tráfico civil. Estos requisitos estaban acreditados por las correspondientes supervisiones de la autoridad aeronáutica, tanto para la pista 18R-36L, por la cual intentó despegar el avión accidentado, como posteriormente, tras la ampliación aeroportuaria llevada a cabo y la construcción de las dos nuevas pistas. Y, segundo, como condición necesaria a la puesta en servicio de esta nueva ampliación, el plan de emergencia del aeropuerto había sido actualizado, adaptado a la estructura del nuevo campo de vuelo y cumpliendo con la normativa vigente. El plan de emergencia vigente en aquel momento fue elaborado de forma conjunta por AENA, el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y al Delegación de Gobierno y fue homologado por la Comisión de Protección Civil de la Comunidad de Madrid en febrero de 2006.

En conclusión, en la fecha del accidente las infraestructuras del Aeropuerto Madrid-Barajas cumplían todas las normas exigibles y, dos, disponía de un plan de emergencia actualizado. Son los dos requisitos exigibles a un gestor aeroportuario.

Como hablaré después, posteriormente ha habido un proceso de certificación y otros requisitos adicionales, pero que, en definitiva, se basan en el cumplimiento también de las normas de OACI.

Han pasado casi 10 años del accidente y, sin duda, no nos vamos a olvidar, creo que nadie, pero desde luego los que estuvimos de alguna forma cercanos, no nos vamos a olvidar. Sin embargo, 10 años después se han podido tener muchos datos, se han analizado las causas de lo acaecido y, desde luego, como la OACI dice y como esta misma comisión tiene por objeto, deben haber servido todos estos datos para aprender y contribuir al desarrollo de la industria aérea.

AENA suministró a los distintos órganos competentes en la investigación toda la información disponible: grabaciones de vídeo, de audio, todo lo que había en nuestro poder se puso a disposición de los investigadores. Muchas de las personas también que ese día estaban de servicio en el aeropuerto comparecieron ante los órganos investigadores. Los aspectos técnicos quedaron recogidos en el informe de la Comisión de Investigación y a nivel judicial la valoración de las posibles responsabilidades penales se ha efectuado en diferentes instancias, con el cierre por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo.

Yo no soy un experto en investigación de accidentes, pero soy consciente de la extensa normativa internacional que hay al respecto, así como de la cantidad de manuales y guías de actuación para los investigadores publicadas por la OACI y otros organismos. Creo que la labor de investigación de accidentes es muy compleja y que para obtener conclusiones rigurosas es necesario analizar toda la información disponible, sus interrelaciones y los diferentes factores intervinientes y que se debe contar para ello con expertos en las diferentes disciplinas que intervienen. Por tanto, no tengo más que remitirme a las conclusiones obtenidas por los órganos competentes en esta materia.

En cuanto a las causas del accidente, analizadas por expertos técnicos y jurídicos, no tengo nada que aportar, ya que dichas causas fueron totalmente ajenas al gestor aeroportuario. No obstante, considero importante resaltar que respecto a la actuación del aeropuerto en la gestión de la emergencia, la CIAIAC señaló literalmente que «la respuesta de los medios del aeropuerto fue muy buena y contribuyó significativamente a salvar la vida de alguna de las víctimas». La investigación de la CIAIAC concluyó, no obstante, con la emisión de 43 recomendaciones de seguridad, de las cuales cuatro estaban dirigidas al gestor aeroportuario, en concreto las número 39 al 41. Estas cuatro recomendaciones fueron todas cerradas por la propia CIAIAC, al considerar que la respuesta de AENA posteriormente a esta recomendación había sido satisfactoria.

Es importante destacar la componente emocional y el impacto que una catástrofe como la de aquel día tiene en todas las personas que atienden una emergencia, lo que unido a la gravedad de los hechos en sí mismo, hace que la gestión de las emergencias sea una situación muy compleja. Por ello, me gustaría volver a agradecer a los bomberos, señaleros, personal de servicio médico, ejecutivo de servicio,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 4

director del aeropuerto y en general a todas las personas que ese día con su trabajo ayudaron sin duda a minimizar los efectos de la catástrofe. En este grupo por supuesto incluyo la labor de los colectivos que no siendo aeroportuarios formaban parte de las labores de emergencia, como son las fuerzas y cuerpos de seguridad, el SUMMA 112, SAMUR, bomberos del Ayuntamiento y de la Comunidad de Madrid, así como la Cruz Roja, y no solo que ese día estaban trabajando, sino a todos los voluntarios que estando libres de servicio ese día al enterarse de la catástrofe aérea acudieron al aeropuerto para colaborar y prestar apoyo.

Lógicamente, para AENA esto no se acabó con el exhaustivo análisis de lo acontecido el día del accidente. Por ello, quisiera dedicar esta segunda parte de mi intervención a esbozar lo que se ha hecho en el aeropuerto en materia de seguridad operacional, más allá del cumplimiento de las recomendaciones que hizo la CIAIAC posteriormente al accidente.

La cultura de la mejora continua es el principio básico de funcionamiento de los profesionales de AENA, siguiendo una estrategia proactiva para mejorar los resultados de seguridad, tal como establece la OACI. Por ello, continuamente se viene actuando en materia de infraestructuras, de procedimientos, de formación y de tecnología.

A fin de adaptarme al tiempo disponible en esta primera intervención, me referiré solamente al proceso de certificación de los aeropuertos, por significar un cambio sustancial en cuanto a la garantía de seguridad se refiere, dejando para la fase de preguntas la explicación de otras actuaciones que se han llevado a cabo en el aeropuerto durante estos años.

Como decía, la guía que sirve para referencia a nivel internacional para establecer los requisitos de diseño, de construcción, de operación y de seguridad en todos los aeropuertos es la OACI a través de su anexo 14. Es un documento relacionado con los aeropuertos, donde da todas las indicaciones con todas las normativas que se deben cumplir en los aeropuertos y es un documento que existe desde el año 1990 y que se va actualizando continuamente. Adicionalmente a este anexo 14, que ha servido de referencia a todos los países del mundo para construir y operar sus documentos, OACI impulsó un proceso nuevo, que era para garantizar un cumplimiento homogéneo, no solamente en la construcción y en las normativas físicas, sino en el funcionamiento del aeropuerto, en los procedimientos, en el sistema de gestión, en las garantías de calidad, en definitiva, del día a día, que minimizara los riesgos inherentes al transporte aéreo, y este es el proceso de certificación. Es un proceso lanzado a nivel mundial y que en Europa posteriormente la Unión Europea, a través de la CEAC Perdón, me voy a extender tres o cuatro minutos, pero creo que es importante para dar una visión global antes de las preguntas puntuales. Como decía, posteriormente Europa ha legislado en base a la legislación de la OACI y ha habido un reglamento europeo, que es el que ahora mismo se aplica.

¿Qué significa la certificación de aeropuertos? Pues, en primer lugar, el reconocimiento expreso y por la autoridad competente de que el aeropuerto cumple con la normativa europea internacional, no solamente la medición de las pistas, de las anchuras, de los márgenes, de las franjas, sino todo el aeropuerto y sus procedimientos. Segundo, tema muy importante en una industria globalizada, es una garantía para las compañías aéreas. Las compañías aéreas que proceden de todo el mundo, y en España operan las principales compañías, no solamente españolas, europeas, sino internacionales, tienen una garantía de que con el sello de la certificación se están cumpliendo todos esos estándares. Además, se mejora la eficiencia en la gestión, en la medida en que todos los agentes de la cadena de provisión de servicios tienen unos procedimientos únicos, se aumentan los niveles de la actividad inspectora en el funcionamiento, no solamente a la hora de abrir el aeropuerto, sino continuamente, etcétera. En definitiva, se establecen barreras adicionales para evitar que se lleven a cabo riesgos inherentes a una actividad que sin duda como medio de transporte masivo es estadísticamente la que tiene menos riesgo, pero, sin duda, con un impacto social muy importante en la medida en que los hechos puntuales significan un número de víctimas muchas veces alto.

Como decía, todos los aeropuertos de AENA se han certificado, en la medida en que España empezó en 2009 este proceso, antes de que saliera el reglamento europeo algunos de los aeropuertos se certificaron ya antes con la normativa nacional basada en la normativa de OACI, y este es el caso de Barajas, es decir, Barajas fue el primer aeropuerto que se certificó en España, se había certificado un helipuerto, pero el primer aeropuerto que se certificó fue el Aeropuerto de Barajas, se certificó primero con el Real Decreto del 2009 y a continuación, en la medida en que salió el reglamento europeo, se ha vuelto a certificar. Es decir que el Aeropuerto de Barajas ha pasado una doble certificación y, como digo, en el año 2011, en abril de 2011 se certificó. AESA, la Agencia Española de Seguridad, es la responsable de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 5

otorgar este certificado y de inspeccionar el cumplimiento de la actividad. Recientemente ha hecho la última inspección en el mes de junio.

Entre los elementos más importantes a la hora de certificar, por supuesto, es el plan de emergencia. El plan de emergencia es un documento consustancial con el documento de certificación del aeropuerto. Lógicamente, los planes de emergencia se han vuelto a actualizar para poder tener este certificado y hay una serie de cambios que se han producido, pero, en todo caso, podemos decir que los aeropuertos están certificados y dentro de esta certificación están todos los planes de emergencia de cada uno de los aeropuertos actualizado a la normativa última sobre planes de emergencia.

Acabo refiriéndome a un aspecto en el que yo creo que verdaderamente sí que hubo un punto de inflexión y especialmente en España, y es el de la asistencia a las víctimas y familiares. Yo creo que en este aspecto la Asociación de Víctimas del Accidente ha tenido un papel no solamente relevante, sino determinante, y España en este momento tiene una normativa yo creo que puntera en Europa. En lo que nos afecta a nosotros, que estamos integrados los aeropuertos en una estructura y una organización de ámbito superior, lógicamente, pues cuando hay un accidente abarca muchas más instituciones, tenemos un responsable aeroportuario en cada uno de los aeropuertos para asistencia a víctimas y familiares, el llamado RAAV, en cada aeropuerto de AENA hay nombrado un responsable y un suplente; hemos elaborado procedimientos de asistencia a familiares cuando el accidente aéreo tiene lugar fuera del aeropuerto y su entorno de influencia, por ejemplo el accidente de Germanwings, que salió del Aeropuerto de Barcelona, pero se produce en otro sitio, pues al final hay que dar asistencia a las víctimas en el propio aeropuerto, todo esto se ha procedimentado, se han mejorado los espacios disponibles en los aeropuertos para la asistencia a las víctimas, se han reforzado los simulacros para este tema específico, es decir, simulacros para asistencia a las víctimas, y se tiene una participación mucho más activa en formación, seminarios, etcétera, relacionado con esto. Como digo, yo creo que España, y en gran parte con el impulso de la Asociación de Víctimas, creo que tenemos una situación ahora mismo puntera y podremos seguir trabajando.

Termino con esto mi intervención, reiterando mi más absoluto respeto y afecto para las víctimas y sus familias y quedo a su disposición para contestar a cuantas cuestiones puedan ustedes plantear.

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

Empezamos con los grupos. La portavoz del Grupo Mixto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señora presidenta. Gracias don Javier.

Creo que tenemos que reconsiderar en esta comisión de que comparecientes que tienen mucho que informar tuvieran limitación de tiempo, porque es más cómodo intervenir después los portavoces si hubieran desarrollado, como vi que usted tenía previsto desarrollar determinadas cuestiones, que creo que no es que no haya querido, sino que no ha podido tener el tiempo, entonces, yo después se las voy a plantear.

Yo tuve al experiencia, fui 11 años alcaldesa de la ciudad de La Laguna, donde además estaba el Aeropuerto de Los Rodeos, que tantas incidencias tuvimos a lo largo de la historia, y tuve un huracán que nunca en la historia, en los 100 años últimos o 200 había un huracán de 260 kilómetros por hora, y tuve las inundaciones el 31 de marzo donde murieron entre Santa Cruz-Laguna más de 12 personas y donde nosotros teníamos un plan de emergencia maravilloso, protocolizado, y sucedieron cosas y murió gente y aquello nos hizo, no era un tema penal, no era un tema de cumplimiento de normas, nos hizo volcarnos a todos en decir: ¿Qué nos falta? ¿Qué tenemos que hacer? Yo creo que la desesperación que pueden tener las víctimas, como dice usted, el tema penal está resuelto, el tema de tal, pero al final esto no se puede quedar en las individualidades digan: no fue culpa mía, yo había cumplido las normas, tal, aquí no pasó nada, somos los más seguros, no hubo ninguna incidencia de seguridad. Al final los culpables son los pilotos por sentencia judicial, esa es la verdad judicial, y a eso se atan cada uno en sus responsabilidades. No me refiero, claramente, a usted. Y lo que nosotros queremos hoy aquí es tener la garantía de saber que se cumple todo lo de seguridad, que aquello supuso una experiencia, porque hasta ahora públicamente ni por responsables políticos ni por responsables técnicos ese accidente no ha aportado, excepto en el tratamiento de víctimas, que hemos sido punteras a nivel internacional gracias a la sucesión y a nivel europeo, no ha aportado temas nuevos y un reconocimiento de que las cosas son, la frase general es: las infraestructuras cumplían todas las normas exigibles, eso lo dijeron ayer, lo dijeron antes de ayer, y ese es el discurso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 6

Entonces, yo empiezo por lo siguiente: lo primero, ¿quién era el presidente de AENA realmente el día de agosto de 2008? Porque hay un lío entre memoria de AENA, boletines oficiales, ceses de gente que no se había nombrado, el caso suyo, el caso de doña Encarnación Vivancos, el caso del presidente que ayer se fue. ¿Quién era realmente el presidente?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): El presidente era... El sistema entonces, entonces éramos un ente público, entidad pública empresarial, entonces, el nombramiento que se producía del primer ejecutivo era de director general, lo que pasa que el presidente de AENA habitualmente, el propio Consejo de Administración nombraba presidente al director general, que había sido nombrado por orden ministerial, el nombramiento del director general se producía por orden ministerial, y el Consejo de Administración de la entidad nombraba presidente al director general.

En aquella circunstancia, que el presidente anterior, Manuel Arzuaga, dejó a primeros de julio, aproximadamente creo recordar que era el 4 de julio cuando se produce la orden ministerial, que me nombra a mí director general en funciones. Como era una situación transitoria no se me nombra a continuación presidente del Consejo de Administración, entonces, lo que estaba previsto en los estatutos era que el presidente del Consejo de Administración, que en ese caso no tenía labores ejecutivas, porque las labores ejecutivas las tenía yo, era el más antiguo en el Consejo, que era una persona del Consejo que no me acuerdo ahora mismo, pero que era el más antiguo del Consejo. Lo que pasa es que realmente durante esos meses, fueron cuatro meses aproximadamente, hasta octubre, que ya se produjo el nombramiento de otra directora general, y a esa directora general ya la nombraron también presidenta.

Ese fue el proceso, que es un poco...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Confuso.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Entonces, concretamente el nombramiento se produjo, si no recuerdo mal, el 4 de julio, con una orden ministerial donde, no sé si se publicó el 4 o el 6, y estuve de director general en funciones hasta octubre.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Dónde estaba usted el día del accidente, el 20 de agosto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pues yo había estado los primeros días de agosto aquí en Madrid y había tomado vacaciones unos días antes.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y cuándo se reincorporó?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pues mire, yo voy normalmente al sur, habíamos hecho un viaje corto y estaba volviendo y me llamó el director del aeropuerto inmediatamente, todavía eran los dos o tres minutos, e inmediatamente volví, tuve que seguir con coche, luego pude tomar un vuelo y llegué a media tarde a Madrid.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y quería preguntarle, aunque después voy al tema general, que no pude exponer, la OACI pone como requisito las famosas cámaras de pista, que ha sido una discusión. ¿Esas cámaras de cabecera de pista existían, no existían?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Primero, yo le agradezco la consideración que hace sobre la necesidad de tener tiempo, porque yo creo que es un tema que se necesita tiempo porque es un tema complicado y un tema muy interesante, porque todo lo que mejoremos en seguridad aérea será bueno. Ya le adelanto que aunque hay cosas que se conocen más y hay cosas que se conocen menos, en la Asociación de Víctimas se ha hecho mucho, y yo creo que bien hecho, en aeropuertos el accidente fue un antes y un después y todos mis directores de aeropuerto, creo que a cualquier que le pregunte, no habrá ido a una reunión donde se hable de seguridad donde yo les hable del accidente de Spanair, porque son cosas que si no se viven es difícil entenderlas, porque cuando uno habla de seguridad, habla de probabilidades, habla de riesgos, pero solamente cuando se materializa ese riesgo es cuando uno lo ha vivido y yo desde luego no lo he olvidado y desde luego he impulsado, si es que la cultura alguna vez es poca, que no lo es en AENA, de seguridad, el que se tomen todos los medios, que se verifique, se revisen las cosas, y concretamente en Barajas, como en otros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 7

aeropuertos, pero estamos hablando de Barajas, se han hecho muchísimas cosas y luego, si quieren, yo se lo cuento.

Con respecto a las cámaras, la OACI no dice nada de obligación de cámaras, no dice nada, nada, nada, o sea, no hay ninguna normativa con respecto a las cámaras, ahora bien, las cámaras son muy útiles, las cámaras son muy útiles para todo, para la operación del aeropuerto y, por supuesto, fueron.

Barajas cuando se abrió tenía una circunstancia excepcional positiva, es decir, en Barajas habíamos puesto una cosa que se llama el CGA, el Centro de Gestión Aeroportuaria, que no existía en ningún aeropuerto español, pero tampoco existía en los grandes aeropuertos europeos, lo que pasa es que en Barajas hicimos la T4, la T4 era un terminal muy moderno, el más moderno que se hacía en Europa y de ese tamaño, posteriormente hicimos la T1 en Barcelona, que era también del mismo orden de magnitud, y ahí fue el director el principal impulsor, porque es un hombre que tenía una gran experiencia en gestión aeroportuaria, hizo un concepto que es concentrar algo que parece lógico hoy día, y hoy la tecnología está mucho más desarrollada, concentrar toda la información del aeropuerto en una sola sala, desde la seguridad, donde hay Policía Municipal, Policía Nacional, Guardia Civil, vigilancia privada, todo el mundo está allí, con lo cual, la coordinación es mucho más sencilla, hasta todo, incluyendo la información que se tiene de fuera. Y con la ampliación se instalaron, había cámaras, pero el día del accidente habría 4000 cámaras, es decir, había 4000 cámaras en Barajas. Con lo cual, la información que tenemos hoy del accidente es mucho mayor de la que tendríamos desde luego si hubiera sido fuera del aeropuerto, porque si ese avión hubiera volado unos segundos más probablemente habría caído en otro sitio donde el rescate hubiera sido muchísimo más complicado y donde probablemente no solamente hubiera víctimas del propio avión, sino víctimas de fuera. Pero la realidad es que cayó dentro del aeropuerto y tenemos muchísima información. Y yo creo que la información de las cámaras...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero yo le he hecho otra pregunta.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí, pero se la he contestado. OACI no indica...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, le he preguntado si en el momento del accidente existían o no existían cámaras en la cabecera de pista.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Lo que pasa es que creo que había dos cámaras que no existían, pero no existían dos cámaras, pero eso no significa que no se viera la zona de las pistas

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo no le estoy preguntando, otra vez, lo que le preguntaba es si existían o no existían las cámaras de cabecera de pista.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí, sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Existían?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí, sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y por qué se negó en el juzgado?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, porque, a ver, a mí lo que me han..., yo no vigilo las cámaras, pero bueno, la información que me han dado es que había, no sé si una o dos cámaras, mirando hacia el norte, en la esquina derecha, que no son las únicas, que si hubieran estado instaladas hubieran visto esa parte, porque hay grabaciones que se entregaron al juzgado de toda la zona y de toda la duración de la emergencia, o sea, información visual hay muchísima. Pero esas dos cámaras concretamente habían sido desinstaladas porque eran cámaras antiguas y en un momento dado alguien consideró que sí estaban. Y esa es la explicación de las cámaras.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Estaban desinstaladas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 8

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pero antes del accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien, pero lo que estoy preguntando es eso.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, pero conviene dar la información global porque, si no, podemos dar una información parcial.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por qué se tardó cuatro años en corregir y poner el puente del riachuelo, en el 2012, del 2008 al 2012, cuando se vio cómo había sucedido todo?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Hablo del riachuelo en general, si me permite...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, es que yo quiero hacerle las preguntas concretas, si no le importa.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, yo se la voy a intentar contestar concreta.

El riachuelo cumplía todas las normas de seguridad, el riachuelo estaba en una zona donde podía estar y no incumplía ninguna norma de seguridad, y esto es muy importante porque tenemos que tener en cuenta que lo importante en transporte aéreo es el cumplimiento de las normas, porque además tenemos la suerte de que en el transporte aéreo las normas las hacen expertos a nivel mundial y tenemos la ventaja de que como es muy complicado el transporte aéreo, hay que saber de aviones, de pilotos, de pistas...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero, vamos a ver, después del accidente se considera que cuatro años después se hace esa obra y se hace esa obra porque se considera necesario. Lo único que le pregunto es por qué se tardó cuatro años.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, porque, uno, no incumplía ninguna normativa y en el momento en que se hicieron otra serie de actuaciones, por los técnicos responsables de eso se consideró que en ese momento se harían los puentes, como se hicieron durante los otros años muchas cosas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero se da cuenta la diferencia entre cumplir la normativa y aprender de las experiencias.

Entonces, le quiero hacer otra pregunta, ya para las dos cosas que...

Usted ha aclarado que el año 2008 Barajas no estaba certificada, que se certificó en 2009 y 2011. Y yo lo que le quiero preguntar, usted dice que las 43 recomendaciones que se dieron, cuatro solo fueron al gestor, de la 39 a la 41, y entonces yo quiero saber, como no ha podido usted exponerlo en su primera exposición, cuáles fueron y cuándo se implementaron, o sea, que nos cuente específicamente de la 39 a la 41 qué recomendaciones se dieron al gestor, que usted dice que solo son estas cuatro, y cuándo se implementaron.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pues mire, la recomendación 38/11 solicitaba, la leo literal: «Se recomienda a Aeropuertos Españoles que realice una evaluación de la necesidad de seguir manteniendo la valla interna que rodea la pista 36L, y si así resulta, se lleven a cabo modificaciones en dicha valla para asegurar un acceso más expedito a todas las zonas del aeropuerto situadas más allá». Esta recomendación se cerró en el Pleno de la CIAIAC el día 15 de diciembre de 2011. Había una serie de razones que los expertos juzgaron que eran las que justificaban que esa valla estuviera, que era una valla que era de antes de la ampliación y, posteriormente, esta valla se eliminó y se cerró esta recomendación.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En el 2012 entonces?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, en el 2011 se cerró por parte de la CIAIAC, con lo cual, yo creo que la valla probablemente se quitaría a principios del 2011.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 9

Recuerdo la recomendación, que evaluara la necesidad.

Segundo, recomendación 39/11. «Asistencia del servicio de incendios por parte de torre. Se recomienda a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea que se intensifiquen las labores a prestar por el personal de control de torre en los casos de accidentes que se produzcan en los aeropuertos en lo referente a la asistencia a los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios». Dicha recomendación se cerró en el Pleno de la CIAIAC del día , no tengo aquí el día, pero, en todo caso, el documento aportado y el documento que se hizo, y yo creo que en la comparecencia de la directora de Navegación Aérea de entonces, fue un procedimiento de actuación de Navegación Aérea, hoy día no es parte de AENA, procedimiento de actuación de Navegación Aérea en caso de accidente de fecha 4 de octubre del 2010.

Quiere decirle que para entender...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sígame diciendo las cuatro. Es para el argumentario.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, pero déjeme que yo le responda. Si no me deja que le responda, no van a tener los ciudadanos una información concreta.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le quiero decir, después me podrá dar explicaciones, pero yo tengo una limitación y quiero determinado un tema argumentario.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo no tengo ninguna prisa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces, estamos con dos, quedan otras dos.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bien. Quiero decirle que yo no tengo prisa de todas formas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo tampoco.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): «Importancia de respetar los procesos de toma de decisiones». Esta es una recomendación que se refiere a que «se informe a todas las personas y colectivos involucrados en la ejecución de los planes de emergencia, y que no están bajo su responsabilidad, o les instruya cuando sí estén bajo su responsabilidad, de la importancia de respetar los procesos de toma de decisiones». Bueno, pues aquí hubo instrumentos operativas, boletines informativos, formación a colectivos, hubo muchísimas reuniones después del accidente, con Ayuntamiento, con Comunidad, se vio y se aprendió, no solamente en AENA, en el Ayuntamiento y en la Comunidad de Madrid hay técnicos muy buenos de emergencias y al final todo el mundo analizó, porque al final, cuando hay una emergencia, pasados los primeros momentos, la principal aportación es de medios externos, con lo cual, la colaboración es absolutamente...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y cuándo se implementó?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Y esto se cerró, bueno, hubo muchas acciones, tengo una lista...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero ¿más o menos cuándo se dio cumplimiento?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, se cerró en el 2011 por parte de la CIAIAC.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y por parte de AENA?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, por parte de AENA hubo una serie de actuaciones...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿2012 también?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, 2012 no, cuando cierra la CIAIAC es porque AENA ya ha presentado las evidencias para que la CIAIAC

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 10

evalúe si está cerrada esa recomendación o no, es decir que el proceso es: la CIAIAC recomienda, AENA lleva a cabo actuaciones, las explica a la CIAIAC y la CIAIAC cierra el...

Y, por último, es una referida a preparación de salvamento acuático. Esta es una recomendación que sale a partir de Barajas y va orientada a toda la red, y va orientada a la red porque España es un país donde hay muchos aeropuertos cerca del mar y puede haber ríos, y entonces ahí AENA ha ido llevando simulacros, ha ido llevando actuaciones, ha ido dando formación también en algunos casos, como recomendó, primeros auxilios al SSEI, y al final esta incidencia se cerró, esta recomendación, no un incumplimiento normativo, una recomendación, en octubre de 2011 y posteriormente hubo más aportaciones y se volvió al 2015. O sea, hubo dos momentos donde hubo una serie de actuaciones y posteriormente se evaluó la necesidad y en 2015 se volvió. Y ahora mismo se ha reforzado y se hacen simulacros específicos con los medios autonómicos y medios locales especialistas porque al final tienen muchos especialistas, especialmente en zonas costeras, para los planes de emergencia.

Y esas son las cuatro, si no me he saltado ninguna, son las cuatro recomendaciones. Pero eso son las recomendaciones, luego se hicieron muchas más cosas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y esa es la última pregunta. Yo le tenía desde el principio, porque además usted había dicho, por eso discúlpeme que antes le interrumpiera, yo no soy un fiscal ni nada de eso, soy una diputada que tiene una limitación de tiempo, entonces, yo en concreto lo que le quería plantear es lo que usted no pudo explicar en la primera parte, en qué han mejorado las emergencias en el aeropuerto y en los aeropuertos españoles, no en normativa, sino en temas concretos en el caso de _____ y algunas, como la que usted ha dicho, hombre, a un ciudadano normal, a las víctimas lo que no nos parece normal es que temas que fueron detectados a raíz del Spanair, muchos de ellos se tardara cuatro años en implementar. ¿Me entiende? Yo entiendo que usted dice que se hace la propuesta del propio análisis, pero el reconocer que esto ha servido para mejorar porque había cosas manifiestamente mejorables, en otros casos culpable de que a lo mejor alguien más hubiera muerto o no.

Entonces, mi última pregunta, por la limitación de tiempo que también tengo, pero que usted ya no tiene limitación de tiempo, pero lo quería dejar para lo último, es no en aspectos normativos, sino en temas concretos que podamos entender nosotros y toda la gente que nos sigue, en qué se ha mejorado después del accidente de Spanair como un tema que no es de culpabilización de no tenerlo, sino al revés, de mayor garantía y de saber que continuamente se van mejorando protocolos, infraestructura, que esto sirvió para algo y sobre todo no tener la sensación pública de esa frase: todo estaba bien y los culpables fueron los pilotos; que yo sé que es una simplificación, yo conozco su profesionalidad y su conocimiento y de su equipo, pero también es importante a veces públicamente ustedes no han tenido la oportunidad de decir esto y no quiero que nos quedemos nosotros con la sensación, ni las víctimas ni los familiares de las víctimas, de que no sirvió para nada.

Muchísimas gracias.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Gracias a usted.

Creo que la pregunta es muy apropiada porque al final lo que importa es... Yo creo que sí aprendimos, sí aprendimos. Vamos a ver, yo quiero separar lo que es el incumplimiento normativo, que yo quiero insistir en que es muy importante que pensemos que las normas están bien hechas porque este es un sector donde hay mucha economía de escala y se hacen a nivel mundial normas por gente que piensa mucho, con lo cual, tenemos que dar por válido ese principio, es decir que los que estamos relacionados con esto tenemos que cumplir las normas, es que, si no, empezamos a entrar en el terreno subjetivo o lo que a mí me parece o podía haber pasado y especulamos y yo creo que eso es muy importante, y eso pasa en los aviones, en los aeropuertos, etcétera.

Con respecto al plan de emergencias se aprendieron muchas cosas, es decir, en los simulacros ni la formación nada es equiparable a lo que es un accidente de verdad, nada, es decir, allí se había hecho un simulacro, lógicamente, después de la apertura, un simulacro general, que hay que hacer cada dos años, pues por mucho que se simule, a la hora de la verdad intervienen unos factores emocionales y unos factores en los accidentes, fue en ese sitio, pero miren ustedes el Aeropuerto de Madrid-Barajas, cualquier otro aeropuerto de la red o cualquier otro aeropuerto extranjero, que hoy día en Google se puede ver, y vean ustedes...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 11

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted recuerda que los canarios vivimos lo de los dos Jumbos en Los Rodeos, que fue...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí. Bueno, y yo trabajaba en el Aeropuerto de Tenerife Sur cuando el siguiente accidente en el año 1980. O sea, cuando yo llegué a Tenerife, que fue mi primer trabajo, en enero de 1980, todavía se vivía, y se vive, el accidente de los dos Jumbos y estando yo allí fue el accidente en la montaña. Por eso España ha ido aprendiendo.

Pero concretamente ahora, después del plan de emergencia se hicieron muchísimas reuniones, se analizaron, se trabajó, se han cambiado procedimientos en el plan, se han hecho accesos, es decir, ahora mismo, desde aquel momento se ha hecho una red de accesos para esto, para moverse, de 10 kilómetros, es decir, hay una cuadrícula que se ha visto, por supuesto, se han hecho puentes, ha habido normativa adicional, por ejemplo en las zonas, igual que yo trato de explicar que el aeropuerto, todos los aeropuertos tienen zonas que son campo de vuelo y zonas que son propiedad del aeropuerto, pero que no hay normativa aeronáutica y que muchas veces es difícil entender, oye, ¿y por qué? No, mire usted, esa zona podía ser de fuera del aeropuerto y, por lo tanto, no tiene ninguna obligación. En esas zonas protegidas ha habido normativa nueva y se ha hecho, por ejemplo, hay una cosa que se ha hecho en toda España, que es las zonas de seguridad de extremo de pista, eso es algo que venía de la certificación, era un requisito europeo y eso ha habido que hacerlo en toda España, donde pistas más antiguas no la tenían, otras más modernas ya lo han ido teniendo, en las franjas, el alisamiento de superficies, que también se ha hablado mucho, el alisamiento de superficies ha habido normativa nueva y ha habido inversiones en Barajas para hacer eso en la zona donde hay que hacerlo, y se ha hecho. Es decir, en estos últimos años desde el accidente yo creo que en Barajas en seguridad operacional, no mantenimientos, no cosas que hay que hacer, habremos invertido 100 millones de euros desde el accidente. En estos próximos años creo, en el DORA de estos cinco años me parece que hay unos cuantos millones también.

Pero esa es una parte que ha ido viniendo y se ha modificado la normativa, pero en plan de emergencia se ha introducido tecnología, que es una de las cosas... En las cámaras que usted me comentaba. Hoy día en las cámaras hay tecnología de tal forma que las cámaras se enfocan automáticamente, no hay que estar enfocando cámaras fijas o con un operador; eso va a ayudar muchísimo porque hay un sistema automático. En Barajas se ha implantado un radar entre pistas para tener mucha más información de los aviones para los controladores, eso está instalado también, sistemas de localización para los medios internos y externos, de tal forma que en caso de una emergencia haya... Yo estos días, lógicamente, he tenido que recordar todo esto y he hablado con los responsables de seguridad operacional de Barajas, digo: ¿De verdad sabemos que la gente de la Comunidad, la gente del Ayuntamiento, saben...? El aeropuerto, porque uno piensa que el aeropuerto lo conocemos los que somos del aeropuerto. Y me decían que sí, que la gente de los medios externos, de la Comunidad de Madrid, del Ayuntamiento, saben perfectamente cómo es el aeropuerto al día de hoy para entrar, para moverse, para todas estas cosas.

Con lo cual, yo podría darle toda la lista de cosas que se han hecho en Barajas, pero sobre todo no porque no porque nos hayan obligado, hay algunas que son porque ha habido normativa nueva y hay otras que son porque el equipo de Barajas en seguridad operacional, que muchos de ellos estaban allí, seguro que el jefe de operaciones de Barajas era el jefe de los bomberos aquel día, un magnífico profesional, bomberos felicitados por todo el mundo, y hoy es el jefe de operaciones de Barajas. Este señor no ha olvidado y cada vez que yo le veo digo: no solamente lo que nos mandan, lo que consideréis que hay que hacer.

Y, mire, yo llevo desde que empecé en Tenerife en el año 80 en este sector. Yo creo que se le ha dado mucha importancia y yo he tenido ministros y presidentes políticos muchos, o no políticos, ejecutivos, nunca la seguridad aérea, nunca se ha planteado una inversión, nunca se ha planteado un requisito, nunca se ha planteado un tema de personal que alguien haya dicho: vamos a recortar en ese tema, porque es una sensibilidad enorme. Lo que pasa es que al final las cosas que hay que hacer o no hay que hacer las tienen que decir los técnicos.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Marín, le tengo que cortar. Lleva usted casi una hora solo con una de las comparecientes y quedan seis.

Les recuerdo a los portavoces y al compareciente que quien ordena la comparecencia es la Presidencia y la Mesa, conforme a los protocolos y los acuerdos alcanzados, lo que se tenga por escrito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 12

Se les advierte a los comparecientes antes de venir y en el proceso que los documentos que traen pueden aportarlos para que los grupos los tengan a la vista, es decir que todo lo que está exponiendo lo tendrán documentalmente cada uno de los portavoces. Pero insisto en que se respetan o, como dice el compareciente, que se cumpla la ley. No es el compareciente el que marca los tiempos, es la Mesa, insisto, conforme a los protocolos y los acuerdos que tenemos.

Gracias, señora Oramas.

Pasamos a Esquerra Republicana.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, presidenta. Gracias, señor Javier Marín, por su presencia.

Usted es el quinto interviniente de más de 30 y ya empezamos a tener un poco referencia y podemos comparar, porque es importante en una comisión saber quién dice una cosa, si se contradice o no.

Carmen Librero lo dejó muy claro, todo el tema de pistas y de aeropuerto es AENA. Ayer Manuel Arzuaga nos dijo: yo dejé la dirección de AENA en junio, dejé los papeles, y dejó la memoria, los papeles y la memoria, no se acordaba de nada.

Usted es un hombre de AENA, más de 25 años, si no me equivoco, trabajando y, por tanto, su memoria es imprescindible para el trabajo en AENA, sin duda, y así lo ha demostrado, dando datos.

Primera pregunta, ¿usted en aquel momento habló con Manuel Arzuaga? Era el que en los años anteriores había llevado toda la dirección de AENA, por tanto, era el responsable máximo de lo que podía haber sucedido, usted llega, llega de vacaciones. ¿No coge el teléfono y dice: oye, Manuel, que ha pasado esto. ¿Qué sabes? ¿Lo hizo?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No. Yo, vamos, sí, sí hablé con él, lógicamente, o sea, el hecho fue muy importante, no sé si le llamé yo o me llamó él, porque, lógicamente, yo me había quedado allí en julio provisional y en agosto ocurre este evento. Pero, en fin, no, yo tenía por debajo de mí a los equipos que podían hacer algo en aquel momento, con lo cual, yo no tenía nada que profesionalmente en aquel momento preguntarle al señor Arzuaga, porque, lógicamente...

Como yo le decía, hasta el día del accidente, lo importante eran dos cosas, que las infraestructuras cumplieran las normas, y el día que se fue el señor Arzuaga las normas estaban cumplidas, y tener el plan de emergencia actualizado por los técnicos que participan de los diferentes organismos y aprobado por el organismo competente, y aquello estaba. Con lo cual, hasta el día ese probablemente yo lo que le diría a Arzuaga es las normas y las certificaciones de las pistas del campo de vuelo están y están actualizadas y tenemos un plan de emergencia. Desde luego, en aquel momento todavía no había datos para evaluar la parte segunda, que es la parte del plan de emergencia. Y hacia dentro del aeropuerto, lógicamente, estaba el director del aeropuerto, su equipo, el resto de personas de los servicios centrales de AENA y, por lo tanto, esa es la forma en que seguimos trabajando.

No sé si le he contestado a la...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Aquellos días, sin duda, usted habla con él...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, con él no, con...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted ha dicho que había hablado con Manuel Arzuaga...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, pero hubo una llamada...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Que no sabía si había telefoneado él o usted y que la pregunta era: ¿Todo está en regla? ¿Los papeles que usted ha dejado..., a lo mejor en aquel momento tenía memoria, dónde están, están aquí, están allá? Y usted lo revisó, sin duda. Luego hay todo un proceso judicial, hay un proceso. Según Manuel Arzuaga, él no sabe nada de anda de nada. ¿En ningún momento, con el proceso abierto, usted habla con Manuel Arzuaga y le dice: a ver cómo está esto, cómo está lo otro, tema seguridad? ¿No habla nunca más con él? Porque él no recuerda nada.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Hombre, yo en 10 años claro que he hablado con él, pero, en fin, sobre este proceso, vamos a ver, en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 13

momento en que ocurre un accidente de este tipo, y cómo fue y de esta magnitud, llega un momento pocas horas después donde AENA ya está fuera, toda la información se suministra a los juzgados, se pone en sus manos, otra información se da a la Comisión de Investigación de Accidentes, la que solicitan, y a partir de ese momento eso tiene su proceso. Y, de hecho, hubo un proceso específico, una petición de imputación, la única que es específica hacia AENA, que fue archivada en el Juzgado de Instrucción y posteriormente recurrida y también denegada esa petición de imputación, hacia el director del aeropuerto en relación al plan de emergencia, y entonces, en ese proceso Arzuaga no tenía nada que ver, claro, si lo hubieran llamado habría ido, pero en AENA hay suficientes testimonios o evidencias para justificar el cumplimiento normativo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es un hecho, parece demostrado, que dos personas mueren ahogadas en el riachuelo, es un hecho demostrado que los bomberos tardan más de 30 minutos porque su acceso es muy difícil. ¿Usted cree que las normativas cumplían? ¿Nunca usted pensó: son insuficientes? ¿No le pasó por la cabeza: son insuficientes las normativas, han muerto dos personas?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No sé si le he entendido bien que los bomberos tardaron 30..., la cifra, que ha dicho 30 minutos que tardaron los bomberos. Los bomberos estaban tres minutos después. Está en la información dada al juzgado y en las cintas grabadas.

Con respecto al riachuelo, que es un tema también..., el llamado riachuelo, que es el Arroyo de la Vega. El Arroyo de la Vega está en una zona de las que antes me he referido, dentro del perímetro del aeropuerto, pero fuera de las zonas de protección aeronáutica, como hay otras muchas cosas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, porque tiene 40 kilómetros cuadrados, que sin estar en la zona de protección aeronáutica, están y, como les decía antes, solamente tiene que mirar usted si ese accidente hubiera ocurrido en cualquiera de las otras cuatro pistas a esa misma distancia de la cabecera de pista correspondiente y verán que en un caso está el río Jarama, en otros casos hay un edificio de una empresa de catering, etcétera, etcétera, y, si miran aeropuertos europeos, verán que a esa distancia de la pista hay una serie de instalaciones o de orografía que... Con lo cual, eso es muy importante, porque esto cumplía la normativa y, como decía antes, es muy importante saber si las cosas cumplen la normativa.

Sobre las consecuencias, señoría, a mí es un tema que me cuesta mucho entrar, porque hablamos de víctimas y hablamos de sensibilidades, pero yo me he leído todo lo que se habla del riachuelo en el plan de emergencia, todo, aun sabiendo que cumplía, estaba en una zona donde podía estar, me he leído todo lo que pone. No voy a especular sobre lo que yo pienso y podía haber pasado, pero si se leen los testimonios de la instrucción judicial, de la CIAIAC, de los testigos de Salvamento, incluso de algunas de las víctimas supervivientes, yo desde luego no deduzco que el impacto del agua fuera negativo para el resultado final de la incidencia. Tengan ustedes en cuenta que este era un avión que despegaba, que iba lleno de combustible y que cayó inmediatamente, es decir, el principal elemento, más allá de lo que es el propio impacto, en que la causa de las víctimas es la ola de calor, la explosión y el incendio. No voy a especular, pero no solamente está el testimonio que usted menciona, señoría, hay otros testimonios que conviene, por lo menos para no aseverar que el impacto fue negativo en su globalidad del arroyo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es curioso, con esa afirmación tan rotunda no entiendo por qué los cambios que se han hecho en Barajas, ha habido cambios importantes, como consecuencia, pienso, de este accidente, usted lo ha dicho, y estos cambios no han sido porque sí, han sido consecuencia de limitaciones que ustedes han observado. Esto para mí es clave. Es decir, la normativa funcionó, dice, pero en cambio, hemos hecho cambios, 2011, etcétera, por consecuencia, supongo que la normativa fue insuficiente, porque, si fue suficiente, ¿para qué los cambios?

Es una situación que a mí me preocupa, porque el papel no es la realidad, es decir, la realidad legal imprescindible a veces va muy por detrás de la realidad concreta y cuando tú gobiernas no aplicas solo la legalidad, aplicas tus ojos, tu equipo e intentas dar soluciones a los problemas. Por tanto, aquello de: la legalidad vigente fue insuficiente; lo lamentamos y hemos hecho los cambios adecuados para que no vuelva a ocurrir. Nadie de usted lo dice, o sea, todos dicen: todo fue perfecto, pero, en cambio, estos años hemos hecho una serie de cambios a partir de esta realidad. Yo, la verdad, no lo entiendo.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Si me da dos minutos, presidenta, porque creo que es importante, es decir, porque es que hemos hablado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 14

de eso antes, es decir, uno, cumplimiento normativo, absolutamente básico, segundo, vamos a analizar y vamos a ver qué se puede hacer y qué es mejorable, o, tres, hay otras normativas. El que se hayan hecho unos puentes en el río, desde luego, sería especular, pensar que eso cambiaría el resultado, es decir, bueno, simplemente se ha considerado que eso es positivo y se ha hecho. Pero, mire usted, precisamente dice la OACI, y se ha dicho en esta comisión por ustedes, que estamos aquí y que lo importante no es tampoco solo cómo se hizo aquello, sino si aprendimos algo, es decir, y entonces, si decimos que aprendimos le parece a usted que hemos hecho algo mal antes, si decimos que no hemos aprendido es que no hemos hecho anda después. Mire usted, evidentemente, se analizó el plan de emergencia, y aun habiendo cosas normativas, los expertos en su momento, incluso muchas de las cosas que se han hecho no es de los expertos que hayan sugerido cambios, son normativas adicionales que han aparecido y se han hecho, pero es que esto funciona así, la seguridad, lo hemos repetido y lo ha repetido, dice: parece que se repiten; no, no, es que la base de la mejora de la continuidad es el análisis continuo y la mejora y, por lo tanto, si se cumple la normativa, bueno, no es poco, no es poco, señoría, que se cumpla la normativa, que los juzgados dicen que no tenemos responsabilidad, tampoco es poco. Ahora bien, y si además vemos que, aun cumpliendo la responsabilidad y cumpliendo la normativa, se puede mejorar, bienvenido sea, y allí tenemos unos puentes.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Paso por alto los juicios de valor que hace usted sobre mi intervención.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No era mi intención.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted, lógicamente, puede interpretar lo que usted quiera. Yo solo le digo que usted afirmaba que la normativa de seguridad era correcta y hubo una serie de consecuencias con esta normativa de seguridad que ustedes han cambiado, por tanto, si es correcta, el cambio no tenía que ser. Pero es igual.

Mire, no, de verdad, en estos momentos parece que hay solamente dos culpables, los pilotos y los técnicos y ya está. Pues no, nosotros también hemos de encontrar qué personas en aquel momento tenían autoridad que podían haber con su autoridad limitado, al menos limitado lo que pasó en aquel día y en aquel momento. En el tema del aeropuerto hay unos hechos preocupantes, que era ese riachuelo, los puntos negros que podían generar y que pudo haber afectado aquellas personas que sobreviviendo a una situación tremenda, pudieron no sobrevivir por estas circunstancias. Y me parece que es legítimo preguntar esto, sobre todo a los responsables, porque ha costado muchísimo, en cinco personas y usted, saber quién mandaba en AENA, quién mandaba en AENA en aquel momento. Es importante saberlo. Y usted dice: yo, mandaba yo, en aquel momento mandaba yo. Pero también es correcto saber qué consecuencias tuvo el que mandaba antes de usted para prevenir estas cosas, porque perdió la memoria y, por tanto, es importante hacer este seguimiento. Y será muy importante también saber otras cosas a partir de otros comparecientes. Nuestra voluntad es esclarecer los hechos, no solamente las consecuencias, también las causas, porque, si no esclarecemos las causas, las consecuencias pueden ser erróneas.

Una última pregunta. Usted habrá visitado la torre norte de control del Aeropuerto de Barajas, diversa documentación nos dice que desde allí, desde esta torre no se ven las pistas en su totalidad, la 36L y 36R, no se ven, no se veía en el momento del accidente, yo no sé si se ve ahora o no. ¿Usted puede asegurar que se ve perfectamente, que esto es una propuesta que dicen que no es verdad saberlo?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, yo creo, ahora mismo la navegación aérea no está dentro de nuestras competencias, lo que se comentó el otro día y yo he comentado hoy, ahora mismo se ha instalado un radar de supervisión, desde luego, volviendo a la normativa, la torre de control cumple todas las normativas, lo que pasa que dentro de las mejoras se consideró que se debía poner o se podría poner, probablemente la tecnología lo ha permitido, un radar entre las dos pistas para tener más información en la torre de control.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Olòriz.
Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Empiezo por reiterarle que el propósito de esta comisión es, efectivamente, intentar ver qué cosas pueden mejorar se de cara al futuro, qué cosas pueden servir para ir poniendo sucesivas barreras que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 15

hagan los accidentes más difíciles, como hemos comentado muchas veces con ese modelo de James Reason.

Nos ha comentado que, efectivamente, en Google Earth se ve perfectamente ahora cómo es el aeropuerto y se ve perfectamente el Arroyo de la Vega y se ve perfectamente también el Jarama, a la derecha de la 36R, más grande, evidentemente, que el Arroyo de la Vega. El Arroyo de la Vega, sin embargo, está entre las dos pistas, me ha llamado la atención que ha dicho que está fuera de la zona de protección aeroportuaria, cuando está entre las dos. ¿Es así esto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Claro. De hecho, fíjese usted, la pista por la que intentó despegar este avión es una pista anterior a la ampliación, es una pista del año 1998, entonces, esa zona anteriormente estaba fuera del perímetro del aeropuerto, es decir, es cuando se amplía el aeropuerto hacia la zona de Paracuellos del Jarama y se construyen las dos pistas paralelas cuando todo ese terreno se amplía. Por lo tanto, esa zona, ahora cuesta más entenderlo para el no conocedor de las normas, pero porque, al estar entre medias de las pistas, parece que debe estar protegido por las pistas, pero perfectamente podría haber una valla y estar fuera de las pistas y cumpliría el Aeropuerto de Barajas las mismas normas. De hecho, en el Aeropuerto de Barajas puede haber entre pistas otra serie de infraestructura.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el momento de construirse la 36R, la nueva pista que entonces no estaba, ¿al hacer el planteamiento se valoró desviar el arroyo, no sé, cubrirlo de algún modo? ¿Hubo razones técnicas de ingeniería o ecológicas? No sé, ¿hubo razones que aconsejaran eso o no se valoró?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, a ver, no era yo responsable de la construcción de aquello, pero se desvió por ejemplo el río Jarama, el río Jarama se desvió en una zona, que es la que queda allí a la izquierda, que ahora se hacen simulacros con bomberos, etcétera, y este arroyo concretamente no se valoró.

Pero yo insisto en que este arroyo está en una zona donde, si usted mira, de las cosas que hay entre medias de las pistas probablemente sea el obstáculo menos agresivo con respecto a la orografía y, en todo caso, le insisto en la valoración global del impacto del agua en el salvamento de las víctimas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Hay otros aeropuertos españoles donde también entre pistas haya este tipo de...?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, entre pistas puede haber en los aeropuertos donde hay más de una pista, claro, pero sí, es decir, ahora mismo no lo tengo en la cabeza, pero es habitual. Si está dentro de las pistas, como es este caso, al final favoreció el rescate, porque está entre pistas, es una zona que podía no pertenecer al aeropuerto, pero los bomberos llegaron antes que si hubiera estado fuera del perímetro. Pero, en todo caso, ya le decía antes, el Aeropuerto de Barajas tiene una superficie que es mucho más de la que tienen aeropuertos mucho más grandes en Europa, tiene 40 kilómetros cuadrados y, cumpliendo las normas, hay instalaciones, siempre que no vulneren... Mire usted, en horizontal están los márgenes y las franjas, el ancho de la pista, los márgenes y las franjas, y en esas superficies se tienen que cumplir unos niveles de alisamiento, de pendientes, etcétera, y a partir de ahí no. ¿Y eso cómo se hace, esa determinación? Pues eso lo hace OACI en base a análisis de riesgos, donde analizan cuál es la performance de los aviones, los pilotos, los aeropuertos, el coeficiente de rozamiento, y se definen unos niveles de seguridad que no garantizan el 100% de la eliminación de riesgo, y eso como en cualquier actividad, ahí inherente lo que se trata es de minimizarlo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Me ha dicho usted, o nos ha dicho usted y nos han dicho los anteriores comparecientes que el aeropuerto cumplía entonces perfectamente la normativa OACI de la Dirección General de Aviación Civil. Es correcto, ¿no?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Tanto cuando se abrió la pista en 1998, pero, en fin, ya nos vamos, esta pista, como las otras dos pistas, pero cuando se abren las nuevas pistas, como las nuevas pistas afectan a todo el campo de vuelo, porque, lógicamente, hay unas calles de rodajes que unen todo el campo de vuelo, se certificó, y está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 16

publicado en el Boletín, en el BOE, el que esa pista está válida para el tráfico civil, con, lógicamente, certificados y aportaciones del cumplimiento de cada uno de los técnicos responsables de AENA de cada una de las áreas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En la foto de Google Earth se ve también dónde está el satélite de los bomberos, que en línea recta está muy cerca del lugar del impacto, sin embargo, como en ese momento no existían esos accesos sobre el arroyo, tuvieron que ir, tengo entendido, paralelos a pista y romper por dos sitios la valla para acceder, dando un rodeo.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Como le he comentado antes, los bomberos tardaron tres minutos, a los tres minutos de haber caído el avión, y con estas cosas que se han contado sobre la activación, etcétera, los bomberos de AENA estaban allí. Posteriormente, entraron también los bomberos de la comunidad. Yo creo que los bomberos... A ver, lo que pasa es que en Barajas hay tres parques de bomberos, como se ha dicho por parte de la CIAIAC, porque es un tema que se cuestionó, los bomberos fueron, primero, había más bomberos ese día de los que tenía que haber, es decir, el plan de emergencia contemplaba, si no me equivoco, 15 bomberos más dos jefes de dotación, y ese día había 21 bomberos más tres jefes de dotación.

Claro, cuando el avión aquel se accidenta, inmediatamente no se sabía el impacto, entonces, claro, se cuestionó el que los bomberos fueron todos, fueron todos a intentar apagar el fuego. Lo que se ha analizado después es que fue una decisión correcta, porque a pesar de haber abandonado sus parques de bomberos, fueron a donde realmente estaba la catástrofe. Por lo tanto, no todos los bomberos fueron a la vez al aeropuerto, es decir, los primeros que fueron, ahora mismo no tengo el dato de qué parque, pero los primeros bomberos de AENA, si no me equivoco, vamos, y está en la información y en las grabaciones enviadas al juzgado, fueron tres minutos después.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sobre esto quería preguntarle, porque, efectivamente, nos ha dicho lo de los tres minutos, pero hay en algunos testimonios de las víctimas donde dice que en vez de tres fueron 30. Creo que hay una de las víctimas de la parte del aparato que cayó en el arroyo, que siendo médico calculó en unos 30 minutos. No sé si esto es así, si estaba equivocado.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, yo creo que no se refiere a los bomberos. A ver, los bomberos llegaron inmediatamente, estoy buscando el tiempo exacto que dimos y que está grabado, porque todo esto se graba y son tres minutos. Si no me equivoco, el accidente fue a las casi 14:25 y a las 14:28 estaban los bomberos allí.

Lo que ha habido algún cuestionamiento es sobre la llegada de los servicios médicos, es decir que alguna de las víctimas ha considerado que los servicios médicos llegaron tarde.

En las investigaciones lo que se pone en evidencia, que ahí el primer elemento y en las investigaciones judiciales, que el primer elemento era apagar el fuego, claro, era apagar el fuego y, de hecho, como en cualquier emergencia, lo primero es asegurar la zona.

Pero los bomberos, tanto los internos, que, como digo, llegaron los unos, y luego el resto de los otros parques también fueron, y también los de la Comunidad de Madrid, entraron inmediatamente y pocos minutos después estaban allí apagando el fuego, que era lo primero que había que hacer, porque era la causa fundamental del impacto.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Son tres minutos desde el accidente o desde el aviso?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, desde el accidente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Y en tres minutos estaban apagando el fuego?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí. Si lo encuentro por aquí le voy a confirmar, pero, si no me equivoco, eran las 14:28. 14:28, bomberos del aeropuerto confirman al CGA, que, como le decía, es este centro donde está concentrada toda la coordinación, no de los controladores, sino de lo que es el aeropuerto, a las 14:28 confirman los bomberos del aeropuerto que están en el lugar del accidente. Si no me equivoco, el accidente fue a las 14:25. Esto según consta en el informe enviado al juzgado con evidencias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 17

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree usted que con las obras que se hicieron posteriormente, los puentes sobre el riachuelo y eso...? O, dicho de otra manera, ¿si hubieran existido esas obras entonces se habría mejorado el tiempo de respuesta, ya no solo de los bomberos, sino también de los servicios médicos, que quizá fueron, efectivamente, a los que alude esa víctima cuando habla de los 30 minutos?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo creo que eso en este momento es especular sobre algo que nunca podremos saber.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Se puede asegurar que se cumplen ahora en todos los casos los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia a las cabeceras del aeropuerto en caso de producirse un accidente?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Vamos a ver, durante todos estos años, como le decía, no solamente por análisis concreto del Aeropuerto de Barajas, sino por la normativa internacional y la certificación, se han cambiado, por ejemplo en el caso de bomberos hay un parque más, pequeño, no es un cuarto parque en totalidad, se ha puesto por las distancias tan grandes que hay en el Aeropuerto de Barajas, se ha introducido tecnología y se han mejorado, como le decía antes, todos los procedimientos y los mecanismos de coordinación porque Por ejemplo, los servicios médicos son fundamentalmente externos, es decir, en una emergencia es el SUMMA 112 y el SAMUR los que intervienen. Y continuamente, como le decía antes, preguntaba a los responsables y me dicen que continuamente, aparte, existen simulacros, simulacros no solamente generales, sino simulacros parciales de determinadas cosas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree usted que existía entonces y que existe ahora correcta coordinación entre el personal de los servicios de emergencia y el personal de torre?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Como le decía, se hizo un procedimiento en el 2010 nuevo de coordinación y que ya entra en la formación continua que reciben tanto los controladores nuevos que puedan ir a la torre o los que están de refrescos, como los del lado de aeropuertos que participan en la emergencia. Ese procedimiento nuevo, como cualquier procedimiento, lleva consigo una formación y unas prácticas sobre el mismo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Déjeme terminar con esto. ¿Hubo problemas para detectar el accidente desde la torre, es decir, retraso en la detección del accidente? ¿Usted cree que hubo problemas?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo creo que no. A ver, como decía antes, yo creo que tenemos muchísima información y nos vale para aprender y para analizar, porque estábamos dentro de un aeropuerto y tenemos al segundo las cosas que pasaron, pero yo creo que, ya no lo digo yo, es decir, la CIAIAC o los jueces dicen que el plan de emergencia funcionó en su globalidad muy bien.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Se sabe quién dio la alarma en la torre y en qué momento?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, en los informes en los juzgados sí está. Yo no lo tengo por aquí, pero está...

A ver, lo que ocurrió en paralelo es que, vamos a ver, ese avión cayó donde ustedes saben, que pasa la Radial 2 muy cerca del aeropuerto, entonces esa Radial 2, si miran ustedes ese mismo punto hacia el lado izquierdo de la pista en lugar de hacia la derecha, prácticamente está en al R2. Entonces, hubo una persona que avisó al 112 y el 112 de facto supo el tema del accidente de forma inmediata.

Es verdad que una de las recomendaciones de la CIAIAC ha sido que se cambiara ese procedimiento y se ha mejorado ese procedimiento y está implantado desde el 2010.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿La instalación del radar de superficie entre las dos pistas está relacionado con esto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 18

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Ayuda a tener más visibilidad y más información.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto es todo por mi parte. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Navarro. Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, la señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hola, buenos días. Gracias, señora presidenta. Gracias, señor Marín, por haber venido hoy a la comparecencia.

Antes de empezar con las preguntas que tenía preparadas, creo que hay unas cuantas de ellas que ya han salido en las intervenciones de los anteriores diputados y la diputada Oramas, y quería que por favor nos lo aclarara porque creo que es interesante que quede claro esto, sobre todo la primera es de su intervención.

Dice que la certificación del aeropuerto fue por decreto de 2009. ¿O sea que el 2008 no estaba certificado el Aeropuerto de Barajas?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): El sistema de aprobación de la puesta en marcha de una pista era diferente. El proceso de certificación que impulsa OACI se establece a través del Real Decreto 2009 y posteriormente...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y antes no había ningún procedimiento que certificara la calidad?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, de hecho, sí, como le digo, para poder poner en marcha esas dos nuevas pistas en el 2006, que, como digo, aunque la pista del accidente era anterior, pero en ese momento se revisa todo el campo de vuelo, porque, lógicamente, las pistas no son independientes, en ese momento se certifica internamente por todos los responsables que se van cumpliendo todas las normativas y Aviación Civil aprueba antes de la puesta en servicio esa pista. Eso está publicado en el Boletín Oficial del Estado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Por la Dirección General de Aviación Civil en su momento? ¿Y publicado?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. En aquel momento no existía la Agencia de Seguridad, hoy sería la Agencia de Seguridad, la AESA.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Publicado en el BOE?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí, sí. Hay dos resoluciones, tiene también la del año 1998, que es sobre esta pista.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hablando de publicaciones en el BOE, ha dicho usted que a usted le asignaron como director...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): General en funciones.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Director en funciones por orden ministerial. ¿Qué orden ministerial fue esa? Porque no la encontramos publicada y la hemos buscado. Hemos encontrado la de dimisión o cese del señor Arzuaga, hemos encontrado la del nombramiento de la señora Vivancos y en la misma, en el mismo acto se le dice que es a favor suyo, se le da a usted de baja, pero no encontramos su... Si la puede hacer llegar a la Mesa, para no estar perdiendo tiempo.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Por supuesto, sí. De hecho, yo no recordaba el día exacto y ayer...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Pues se lo agradeceríamos, porque no la encontramos en el BOE.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Probablemente lo tenga y le pueda dar el dato de la pueda exacta. Creo recordar que es 4 o 6, me entra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 19

la duda si es 4 o 6 de julio. No sé qué día se publicó, ahora bien, lo que sí sé es que yo tengo la orden ministerial.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hablaba usted antes de que las cámaras que estaban en la cabecera de las pistas, alguien, no se sabe quién, las apagó.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En el plan de emergencia aeroportuaria de AENA, en la evaluación de riesgos, ahí se especifica que según datos estadísticos el mayor número de accidentes aéreos sucede en las pistas, como es lógico, en el despegue y en el aterrizaje, con lo cual, quiere decir que pasa en la cabecera de la pista. Entonces, ¿cómo es posible que teniendo esto en el plan de riesgos, ustedes tuvieran apagadas las cámaras de cabecera de pista?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, a ver, sobre el tema de las cámaras, las cámaras de cabecera de pista no estaban apagadas, es decir, las cámaras...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Dijo antes que estaban inactivas.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, que no estaban, que no había...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No había?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, vamos a ver, déjeme que le explique. En Barajas, como le digo, ese día habría 4000 cámaras, es decir, había 4000 cámaras. Desconozco por qué algunas cámaras que no eran relevantes ni para la información de los controladores, porque los controladores no usan esas cámaras, no pensemos que se controla en Barajas con las cámaras, esas cámaras son y sirven sobre todo...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, esas cámaras para el plan de emergencia, sí.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Eso es.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Para grabar todo lo que suceda durante un accidente.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Eso es, exactamente. Entonces, para el plan de emergencia con las cámaras que había ese día hay información muchísima.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí. Pero la pregunta que yo le hago, según el plan de emergencia, en la evaluación de riesgo se dice, y además lo especifica, que una de las zonas donde más accidentes ocurren es en la cabecera de las pistas durante los despegues y durante los aterrizajes. Mi pregunta es: ¿Cómo es que no había cámaras en la cabecera de pista cuando en la evaluación de riesgos se reconoce que es una zona sensible donde hay mucha probabilidad de que ocurran accidentes?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, pero no había unas cámaras, no es que las quitaran ese día, no había unas cámaras y había otras cámaras. Lo que pasa es que había unas cámaras perimetrales...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Mi pregunta es, en la cabecera... Es que la pregunta... Yo sé que había 4000 cámaras

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí había cámaras, tenemos imágenes...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero, ¿en la cabecera de pista había cámaras?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 20

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí había en cabecera.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿En la pista 36R y 36L?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, vamos a ver, lo que a mí me han explicado, es decir, yo voy a tratar de explicárselo lo mejor posible, insisto, allí había 4000 cámaras, había unas cámaras que habían estado en un sitio, que eran cámaras antiguas, en una instalación anterior a una determinada renovación de cámaras, y que alguien pensó que podían estar y no estaban, pero había otras cámaras que grabaron todo lo que allí pasó, con lo cual...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero no en la cabecera de pista, porque esas imágenes no están.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Esas imágenes no están de todo lo que yo he visto, de lo que hemos visto nosotros...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, de cabecera de pista, bueno, yo ahora mismo no he visto las grabaciones, pero de toda la zona del accidente y de la cabecera de pista, hombre, hay grabaciones de todo el accidente, precisamente...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero no de esa zona. Bueno, vamos a seguir.

Según dijo usted antes, los planes, los siguientes planes de emergencia que hubo después del que se aplicó en el año 2008 y el que estaba aprobado y vigente en aquel día, han ido corrigiendo cosas porque han ido aprendiendo. Es que a mí me siguen generando dudas lo del riachuelo, es decir, ¿por qué no se ha cambiado el curso del riachuelo? ¿Por qué no se ha desviado? En ese riachuelo se ahogaron dos personas, es decir, fue un condicionante añadido a las causas del accidente. ¿Por qué, teniendo esta experiencia de haberse ahogado ahí dos de los pasajeros, por qué no se ha mejorado en eso el plan de emergencia?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, yo he intentado explicarme, que fuera de las zonas de protección de obstáculos, insisto, el que ese avión cayera dentro del aeropuerto, a mi juicio favoreció las labores de rescate. Esa instalación, en la otra pista de la derecha hubiera sido fuera de las instalaciones y en el río Jarama, es decir, con lo cual, hubiera sido muchísimo más complicado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero bueno, estamos en el caso de que fue en esa pista.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pero déjeme un momento, porque voy a añadir algunas informaciones, textos literales, en este caso de la CIAIAC, a partir de testigos...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, pero, espere, señor Marín.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, pero déjeme...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, espere, porque yo conozco también el informe de la CIAIAC ya, pero estamos hablando ya de experiencia, me da igual lo que diga el informe.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, esta es una experiencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Y si se cumple, y es importante que se cumpla la normativa, pero lo que tiene que ser son los procedimientos seguros. Independientemente de lo que diga el informe de la CIAIAC, de si se ha cumplido, de si no se ha cumplido, quién tuvo o no causa, lo que es verdad, o sea, lo que es real es que en ese riachuelo se ahogaron dos personas. Mi pregunta es: teniendo la experiencia de que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 21

en ese riachuelo en caso de accidente, como ya pasó, se pueden ahogar personas, ¿por qué no se cambia el curso del riachuelo para evitar ese peligro?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Simplemente una introducción, no de valoraciones, sino de testigos y de informaciones entrecomilladas. «La evacuación de las personas que se encontraban en el cauce del arroyo, ya que fuera de allí las víctimas fueron alcanzadas por el fuego o por la onda de calor emanada de la explosión».

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero eso no contesta a lo que yo le estoy diciendo.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, hombre, sí afecta.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, porque yo no le estoy dando más importancia al riachuelo que al incendio, que es esa es otra, yo no le estoy dando más importancia al riachuelo que al incendio ni a que se rompiera el avión.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, pero es que, si me permite, déjeme seguir. Hay también algún testimonio de algún superviviente que dijo: «El Arroyo de la Vega me salvó la vida al evitar que me quemara con las llamas provocadas por la explosión del avión». Quiero decir con eso...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, se ha hecho un balance de la gente que se salvó...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Quiero decir con eso, antes, ante la pregunta de otra señoría, no he querido entrar en este tema porque creo que es un tema sensible. Podrás especular qué hubiera pasado, que pueda volver a ver, y es un tema delicado, pero lo que...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero yo no le he pedido a usted que especule, no, ni yo tampoco he especulado, yo lo que le pregunto es..., que yo creo que es sencilla la pregunta...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Por eso. Pero no solamente está el tema de las dos víctimas, porque eso es una información parcial sobre las consecuencias, que puede llevar a llegar a una deducción que no es correcta si no se tiene todo, si no entramos en las consecuencias, y dejamos las consecuencias a un lado porque, evidentemente, son emotivas y especulativas, porque nunca sabríamos qué podrá pasar, ese arroyo, se lo he explicado, es un arroyo que está dentro de la zona, está fuera de la zona donde hay una protección aeronáutica e, insisto, en el Aeropuerto de Barajas hay zonas entre medias de las pistas donde hay un edificio de catering, que cumple la normativa y está más o menos a la misma distancia, pero de otra vista, hay hasta una mina desde el año 60, que ya está en desuso, entre medias de las pistas, y si usted mira aeropuertos... Por lo tanto, no solamente está este arroyo, hay otro arroyo, que es el Arroyo de las Zorreras, que también cruza...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero el que preocupa aquí es el que está entre las dos pistas.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, pero, sinceramente, señoría, yo creo que se han tomado las medidas que racionalmente los expertos han considerado y han propuesto, que es hacer más accesos, entre ellos los puentes, y con ello yo creo que se ha mejorado, siguiéndose cumpliendo las normas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: La pregunta que tengo ahora es una pregunta sobre las imágenes y las grabaciones de las comunicaciones de ese día. ¿Quién custodiaba en ese momento las comunicaciones y las grabaciones de Aeropuertos Españoles, y en concreto el de Barajas, el 20 de agosto de 2008?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, a nivel local, lo que pasa es que las informaciones se pusieron inmediatamente a nivel judicial.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no. ¿Quién era dentro de la estructura y el organismo de Fomento...?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 22

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, a nivel del aeropuerto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Quién era la persona que se encargaba de custodiar, el cargo que estaba en su función custodiar las imágenes y las comunicaciones de ese día?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No le puedo contestar la persona concreta, alguna persona del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, no se acuerda.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no me acuerdo no, no lo sé, porque sé que una persona responsable.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Según las comparencias de la semana pasada, que estuvo la señora Carmen Librero, dijo que ella como directora de Navegación de AENA, como cargo estaba en sus funciones la custodia de esas grabaciones y de las comunicaciones de ese día, en el momento de que se estrelló y posteriormente una vez que se apagó el fuego. La pregunta es que, si ella las custodiaba, ¿ella era la responsable?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): ¿De la parte de ella? ¿De la parte de Navegación Aérea?

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, de la parte de ella no, vamos a ver, según la comparencia de doña Carmen Librero...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, pero yo creo que ella se refirió a la parte de las comunicaciones de la torre de control, que es la competencia de Navegación Aérea, yo me refería en mi contestación a la parte de la cabecera de pista, es decir, a las cámaras de vídeo, a las comunicaciones con los bomberos, etcétera. Las de la torre de control las custodia la Dirección de Navegación Aérea, las otras se custodian a nivel del aeropuerto. Vamos, esto se lo va a aclarar el director del aeropuerto enseguida, probablemente él mismo es el que tiene la responsabilidad de custodiar las cintas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que quisiéramos saber el responsable de esto porque casi 10 años después del accidente todavía cuelgan en dos medios de comunicación, en la página de El País están todavía las imágenes de la cámara de AENA que grabó el siniestro y en la página de la SER todavía están las grabaciones de las voces de cabina. Entonces, de alguna manera queríamos saber si usted sabía o sabe o nos puede decir de qué manera se pudo filtrar a los medios estas grabaciones y estas comunicaciones.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pues no lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. ¿Tampoco estuvo bajo su mano ni bajo su responsabilidad las grabaciones?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Las grabaciones no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y no sabe si las pidió el Ministerio?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): ¿El Ministerio? No creo. No, vamos, desde luego el Ministerio no.

Vamos a ver, a partir del día en que ocurrió el accidente yo desde luego me encargué de que se pusiera toda la información a disposición de la CIAIAC y de los jueces y es que yo no intervine ni en la preparación de las..., el Aeropuerto de Barajas suministraba la información, les llamaron a declarar la CIAIAC y los juzgados, dieron toda la información. Y le digo una cosa, yo por supuesto a los juzgados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 23

no me llamaron, no fui, pero a la CIAIAC, yo no he hablado en mi vida con nadie de la CIAIAC, nunca. Sé de algunos miembros que han pasado por allí, nunca en mi vida he hablado con la CIAIAC.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien. Entonces vamos a las grabaciones, que eran competencia de la señora Carmen Librero y, por lo tanto, era subordinada suya, era directora de Navegación Aérea.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pero las grabaciones de la torre.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De las comunicaciones de la torre.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo creo que usted se refiere a la grabación aquella del avión cuando despegaba.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hubo varias, una era en cabina y otra en las comunicaciones que había desde la torre de control hacia todos, por ejemplo hacia los servicios de emergencia, a los bomberos, que preguntaba dónde se había estrellado el avión, que, por cierto, que dijo usted que se veía bien desde la torre y según las grabaciones solo se veía una columna de humo y tuvo que ser un avión que en ese momento aterrizaba quien dijo que era un avión de Spanair que se había estrellado en la cabecera de pista, y también usuarios de la Radial, quien llamara al 112 y el SAMUR quien llamara al CGA para avisarles.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): En relación con ese tema que está comentando, creí que se estaba refiriendo a una imagen de vídeo de una de las cámaras. Si se refiere a las grabaciones, tenga usted en cuenta que esas grabaciones eran internas del aeropuerto, externas del aeropuerto, con lo cual, esas grabaciones, no solamente estaban dentro del aeropuerto, sino también fuera del aeropuerto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. O sea que puede haber sido alguien externo quien las filtrara.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No digo que haya sido, pero quiero decir que esas cintas, habrá custodia de cintas por supuesto en AENA y habrá custodia de cintas en otros intervinientes.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Pues entonces vamos a hablar de la custodia de cintas de AENA que se filtraron. La pregunta es: ¿Ustedes iniciaron investigaciones internas para averiguar quién fue y por qué se filtró esta cinta?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pero, ¿qué cinta es la que usted se refiere, la de la caída del avión?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Las grabaciones que eran cuestiones de AENA.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo creo que aquella cinta, vamos, yo no me acuerdo, de verdad, decían antes que venimos desmemoriados, yo he procurado recordarlo todo, ese detalle de la cinta yo creo que en algún momento dado esa cinta se decidió, no recuerdo que esa cinta se viera, es decir que era la caída del avión, no lo sé, pero, sinceramente, no me acuerdo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Yo hablo de las comunicaciones. Me acaba usted de decir que desde la torre había comunicaciones internas y comunicaciones externas.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo no tengo constancia de que se haya filtrado...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Creo que le he entendido que cualquiera que estuviera en comunicación externa podía haber pasado esas grabaciones. La pregunta es: ¿A usted el juez...? Como dice que no sabe, que no sabe si..., le he preguntado si en su momento abrieron proceso de investigación o de sanción o lo que haya tenido que... ¿El juez no obligaba a AENA a que hiciera esta investigación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 24

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. El juzgado analizó este tema, yo siento no haberlo recordado, el juzgado lo analizó en una pieza específica y dijo que no fue posible determinar culpable.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En el juzgado no fue posible, pero obligaba a AENA a que hiciera la investigación. ¿Ustedes la hicieron?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, la hizo el juzgado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿El juez no obligó a AENA a hacer la investigación?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, no, el juzgado hizo la investigación. El juez, una vez que instruye una causa o un determinado elemento, ya es el juez, ya pasa a mano judicial y ya, no me conozco el proceso entero, pero llamaría a las personas responsables, las preguntaría, las preguntaría estas preguntas...

La señora **VALIDO PÉREZ**: El juez, por ejemplo, a lo mejor no encontró responsable, pero desde luego quedó demostrado que había imágenes y grabaciones que se filtraron porque, si no, no hubiera sido del proceso.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pero esas grabaciones que usted dice yo no tengo ningún dato para pensar que fueron filtraciones de AENA. Como le digo, son comunicaciones donde hay más gente que habla, bueno, de AENA, por lo tanto, no tengo yo constancia de que eso fuera una filtración de AENA. Pero lo más importante es que el juzgado lo analizó y aquí, yo por lo menos...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Como directivo de AENA desde los inicios de la ampliación del aeropuerto, me estoy refiriendo al Plan Barajas 2000, ¿nos puede decir el desnivel que hay entre la pista 36L y 36R cree usted que supuso un riesgo adicional para la supervivencia de las personas que se subieron ese día al avión, al JK 5022, o sabe por qué es el motivo porque existe ese desnivel?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Los desniveles que hay en Barajas son los que la OACI dice que tiene que haber.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no le estoy preguntando eso, independientemente de que cumpla o no, ¿usted cree que ese desnivel...? La OACI puede a lo mejor decir que cumple o no cumple, pero ante la realidad topográfica del aeropuerto, se puede ser más seguro.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, la realidad topográfica, perdone, señoría, es la que OACI analiza. De hecho, para decir el ancho que hay que proteger, porque, en definitiva, sobre una pista así hay que proteger una zona así y a lo largo lo mismo, analiza los riesgos y analiza los accidentes a nivel mundial, las probabilidades que hay de que se salga...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Esta es la última pregunta.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): ... y en base a eso define. El que haya habido un accidente, desgraciadamente, el transporte aéreo, como digo, estadísticamente es el más seguro, pero cuando ocurre un accidente, lo vamos a mirar, pero eso no puede llevarnos a pensar que debemos cambiar... Seguro que a nivel de OACI alguien ha analizado ese impacto y habrá servido para ver si se hacen un poquito más anchas las zonas de protección.

La señora **PRESIDENTA**: A ver, señor Marín, bien. La pregunta mía era: ¿Cree usted que el desnivel que hay entre esas dos pistas y que cumple con la normativa OACI, cree usted que pudo haber sido un condicionante más para aumentar el daño o fue un riesgo adicional para la supervivencia de las personas que subieron en el vuelo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 25

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): De verdad, el que pueda decir eso es entrar en el terreno de la especulación. Es que yo no voy a especular, mi obligación es cumplir las normas y hacer que la gente las cumpla.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Me queda una más, pero bueno.

La señora **PRESIDENTA**: Termina, señora Valido. Está pasada de tiempo sobradamente. Somos muy generosos aquí en la Mesa.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Franquis.

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

Bienvenido al señor Marín y agradecerle sus palabras y su información que ha dado hoy a la Comisión.

A mí me gustaría enfocar las preguntas en tres apartados. Usted asumía, como bien ha dicho, de forma accidental la responsabilidad de la Dirección General de AENA, que hay que recordar que es una red de aeropuertos. Y desde el punto de vista estructural de la gestión me gustaría preguntarle: la certificación es un proceso que se da a los aeropuertos, un proceso que acaba en la obtención de un certificado a nivel de aeropuerto individual, los tiene cada aeropuerto. Consciente de esto, ¿qué tipo de supervisión o control lleva AENA en toda la red, en su conjunto, para conseguir este objetivo de esta certificación individual de cada aeropuerto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, efectivamente, el proceso de certificación no es AENA, el proceso de certificación es por cada aeropuerto. Nosotros tenemos 46 aeropuertos, de esos aeropuertos los civiles tenemos una certificación que aplica este reglamento y esa es la certificación y la inspección que hace posteriormente la Agencia de Seguridad. Nosotros como empresa tenemos una Dirección de Operaciones a nivel central que supervisa que esos certificados y que esos cumplimientos se vayan manteniendo. Yo creo que la ventaja de que seamos una red es que no solamente están los técnicos de seguridad operacional que hay en cada aeropuerto, sino los técnicos que hay a nivel de servicios centrales y que además el aprendizaje que se produce en un aeropuerto puede pasarse a otro aeropuerto.

Probablemente en AENA, por su configuración, _____ aeropuertos 250 millones de pasajeros, seamos uno de los operadores aeroportuarios del mundo con más personal en seguridad operacional, tanto a nivel aeroportuario como a nivel central.

El señor **FRANQUIS VERA**: La siguiente pregunta era cuál es la ventaja de gestión en red, pero usted ha contestado también a esta pregunta.

Centrándonos en el Aeropuerto de Madrid, especialmente a los planes de emergencia, por lo que he visto desde su explicación a lo largo de la Comisión, los bomberos del aeropuerto son esenciales en las primeras fases de activación de un plan de emergencia. ¿Quién decide el número de bomberos que tiene que haber en cada aeropuerto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Mire, el número de bomberos, concretamente en este caso hay número concreto, dotaciones que establece la OACI. Los aeropuertos se clasifican en función de la dotación de bomberos que tienen, hay una numeración, entonces, en función del número de bomberos hay una clasificación de operación de SEI, de Servicio de Extinción de Incendios, en función de esa clasificación pueden operar unos vuelos o no. En España el tipo de tráfico que tenemos es un volumen, tráfico comercial, aviones bastante similares, con lo cual, para poder operar los aviones que operan, tienes que tener los bomberos que dice la OACI y, por lo tanto, no puede haber menos. Si por cualquier causa los bomberos enferman o cualquier otro motivo, inmediatamente hay que reducir la categoría del aeropuerto y comunicarlo de forma inmediata a través de un sistema de comunicación internacional para el mundo aeronáutico inmediatamente se dice: hemos pasado de categoría X a categoría Y porque hay menos bomberos. Entonces, las compañías aéreas saben que esa reducción de número de bomberos se ha producido y, por lo tanto, ellos deciden si van a operar o no, pero, en todo caso, es inmediato.

Por lo tanto, determinadas normas de funcionamiento su alteración lo que reduce es la operación del aeropuerto, pero nunca la seguridad, es decir que si el número de bomberos relacionado con _____ se disminuye, se reduce la operatividad de ese aeropuerto, pero nunca los niveles de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 26

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha hablado antes que creo que las operaciones de simulacros son cada dos años, si no recuerdo mal su respuesta anterior. ¿Se cumplía estrictamente que cada dos años se hacían esos simulacros en el Aeropuerto de Madrid?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. El Aeropuerto de Madrid se hizo a finales de 2006, se hubiera hecho otro en otoño de 2008, evidentemente, el accidente fue mucho más allá de lo que cualquier simulacro puede enseñar y lo que se estableció es un sistema con las instituciones que participaron en la emergencia, Comunidad, Ayuntamiento, etcétera, y unos grupos de trabajo especializados para analizar el accidente.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Qué tipo de formación antes del accidente recibía por parte de AENA el personal del SEI? Hablaba usted de formación, en concreto, hablaba usted antes de forma general, pero, ¿en concreto qué tipo de formación recibía y cada cierto tiempo?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, el personal del SEI yo creo que están los controladores en un aeropuerto, aunque no pertenezcan a planteamiento de AENA, y están los bomberos, digamos que son los que tienen más normativa asociada establecida por OACI, entonces, por supuesto, tiene una labor activa en simulacros, tiene una labor activa en horas de formación en las diferentes actuaciones que cumplen los bomberos, que es un elemento esencial para el funcionamiento del aeropuerto.

El señor **FRANQUIS VERA**: Tenía aquí apuntado, efectivamente, las cuatro recomendaciones que hace la Comisión de Investigación, usted ya ha hablado ampliamente sobre este asunto y, si no recuerdo mal, ha dicho que se han cumplido las cuatro recomendaciones.

Pero de las conclusiones del informe técnico de la Comisión de Investigación, hay algunas conclusiones que se refieren exactamente al servicio de emergencia del aeropuerto. La 34 dice que la respuesta a la emergencia por parte de los servicios del aeropuerto y los medios externos fue buena, aunque no se ajustó estrictamente al plan de emergencia. ¿Podría explicar a qué se refiere esta conclusión?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Antes me parece que he comentado algo, esto se refiere a que ante la magnitud de la catástrofe todos los bomberos del aeropuerto van a intentar apagar el fuego. Bueno, pues en el sentido estricto pudieran haberse quedado porque en los minutos siguientes había aviones en el aire que tenían que aterrizar, como se comenta por todos los que lo han instruido, consideran que es elogiable que donde estaba la emergencia real era donde se había caído el avión y es un tema que al final la conclusión es positiva, pero conviene que se revisen los procedimientos y saber que al final los planes de emergencia hay que intentar cumplir, pero en este caso la consecuencia fue positiva y yo creo que elogiable, donde había que apagar el fuego y había víctimas era allí. En todo caso, por aclarar también ese tema, los bomberos no salieron del aeropuerto, no estaban en sus parques, en los tres parques de bomberos que tienen, pero estaban dentro del aeropuerto, con lo cual, en una eventual incidencia, habrían reaccionado inmediatamente y se hubieran desplazado a la siguiente incidencia, pero realmente eso era bastante improbable.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sí, porque la conclusión 77 habla, efectivamente, de ese asunto, lo que usted plantea ahora, todos los efectivos del SEI que se encontraban de servicio intervinieron en las labores de salvamento y extinción del incendio en el lugar del accidente y el aeropuerto estuvo 20 minutos desprovisto de este servicio. ¿Es la referencia que usted hacía?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Eso es realmente no estaba previsto porque los bomberos estaban allí. Una vez que se incorporaron también los bomberos de la Comunidad de Madrid y se fue controlando el fuego, algunos de los bomberos fueron a los parques internos del aeropuerto.

El señor **FRANQUIS VERA**: Otra de las conclusiones del informe técnico dice que se produjeron problemas de comunicación, y aquí se ha hablado ya anteriormente, entre la torre y el SEI por descoordinación con las frecuencias empleadas, y aparece también como una recomendación. ¿Se ha corregido eso?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 27

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Como eso se corrigió a través de la recomendación, una de las cuatro recomendaciones, y es el procedimiento del 2010 de Navegación Aérea. Pero quiero, entre otras cosas, insistir en que de los análisis se ha visto que ese tema no tuvo impacto en la ejecución del plan de emergencia.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha sido consciente de la importancia que está dando la comisión el control de la orografía del terreno del aeropuerto, ¿no?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): ¿De la? Orografía, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: De la orografía del terreno del aeropuerto. Aquí prácticamente todos los intervinientes han hablado de este asunto. ¿Quién decide los criterios a la hora de aplicar en materia de obstáculos cuando se planifica un aeropuerto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Cualquier aeropuerto, y nos parecerá unos que están en un sitio, con orografía más complicada o no, se les aplica la misma norma, la norma de OACI, que aplica en Barajas y que aplica en todos los aeropuertos. Solamente en aquellos casos que pudiera haber una excepción porque es un aeropuerto que por sus condiciones orográficas es imposible cumplir al 100% la normativa OACI, es necesario analizar si hay un estudio de riesgo, con procedimientos, etcétera, que minimice ese riesgo para poder utilizar ese aeropuerto, aun no cumpliendo exactamente al 100%. Pero, en todo caso, la aplicación de la norma en toda España es la misma, es la de OACI, y cuando hay que hacer ese estudio de riesgos para algún caso particular, porque la orografía es muy complicada, no se puede mitigar ese riesgo, se hace un estudio de riesgo donde participan pilotos, controladores, ingenieros, para al final proponer a la Agencia de Seguridad Aérea un procedimiento que mitigue la probabilidad de riesgo adicional.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha sido consciente que se ha hablado mucho del Arroyo de la Vega en el aeropuerto. Efectivamente, está confirmado en la Comisión de Investigación que hubo dos muertes precisamente por ahogamiento y, claro, después de un accidente tan importante como ese, que se viva al accidente, que se viva al incendio, que finalmente fallezca por ahogamiento, lógicamente, produce cierta preocupación y, lógicamente, las víctimas y creo que se ha demostrado en el conjunto de la Comisión.

Aunque se haya cumplido la normativa desde el punto de vista de AENA, ¿se va a tomar alguna medida o se ha tomado alguna medida suplementaria, aunque no aparezca explícitamente en las recomendaciones por parte de la Comisión de Investigación, para que este tema, que hemos visto que ha producido una consecuencia, desgraciadamente, en dos personas fallecidas por este motivo, no por causa del accidente, no por causa del incendio, sino por ahogamiento, para evitar esos obstáculos que se ven y que en este caso ayuda a la hora de decir de qué estamos aprendiendo cuando ha habido un accidente de esta naturaleza, nos ayudará esto a en el futuro evitar este tipo de muerte?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Como comentaba, el Arroyo de la Vega se analizó dentro del impacto del plan de emergencia y posteriormente hay una serie de actuaciones en accesos, puentes, etcétera, que está relacionado con la asistencia de este arroyo.

El señor **FRANQUIS VERA**: El plan director actual del Aeropuerto de Madrid creo que se aprobó en 1998. ¿Es correcto, el actual plan director?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. Hay un plan director ahora en tramitación.

El señor **FRANQUIS VERA**: Que tiene una vigencia el plan director en torno a los 10 años, 15.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. A ver, en todo caso, el plan director, en definitiva, es el documento estratégico de planificación, sobre todo por reserva de espacios, en la medida en que el día que haya que hacer una determinada ampliación de un aeropuerto, entonces la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas que se hizo no requiere ampliaciones en terreno más allá de las que tiene, de hecho, el plan director, actualmente en tramitación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 28

se refiere a ampliación de terminales que hará falta en su momento, no ahora, y no a ampliación de campo de vuelo. Con lo cual, está vigente el actual, que corresponde con la ejecución del campo de vuelo actual.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Tiene una vigencia normalmente a 10 años, 15 años, tiene una vigencia el plan director de un aeropuerto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, pero, como le digo, depende también... Ahora mismo está todo tramitándose porque formalmente en este momento habría que tramitarlos cada menos años, lo que pasa es que cuando no hay cambios no hay una... En todo caso, ahora mismo están tramitándose todos los planes directores nuevos, los que estaban más antiguos están ahora mismo en tramitación de las diferentes fases, o información pública o tramitación medioambiental, etcétera.

El señor **FRANQUIS VERA**: Imagino que en esta nueva relación del nuevo plan director de Madrid se incorporarán muchas de las recomendaciones, de lo que se ha aprendido, como usted hablaba al principio del accidente de Madrid, imagino que en ese nuevo plan director, que al fin y al cabo, efectivamente, es un plan que encarga AENA, pero que aprueba el Ministerio de Fomento, lógicamente, significará lo que va a suponer el Aeropuerto de Madrid en los próximos 20 años. Me imagino que se va a incorporar todo lo que se ha aprendido, desgraciadamente, de las consecuencias del accidente.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí pero bueno, efectivamente, el plan director nuevo que se tramite incorporará todo aquello para los próximos años, pero, en todo caso, es importante que sepamos que el aeropuerto está certificado y que durante estos años se han hecho muchísimas cosas, es decir, he comentado algunas, pero bueno, he comentado los nuevos caminos y viales, los 10 kilómetros de la malla de accesos de los tres puentes, cuando la Confederación Hidrográfica del Tajo nos autorizó, el nuevo radar de precisión en la zona entre pistas 1836, sistema de frenado de emergencia en las pistas de aterrizaje, sistema de vigilancia óptica en el campo de vuelo, mejora de los sistemas de vigilancia del aeropuerto con la señal ADSB, que envían las propias aeronaves, mejora de la señalización del campo de vuelo, mejora en balizamiento de pistas y calles de rodaje, regeneración de pavimento de las pistas y mejora del tratamiento superficie de las mismas, instalación de nuevos equipos, anemómetros, etcétera, meteorología, nivelaciones y adecuaciones del terreno en las superficies de seguridad de pista, márgenes, zanjas y áreas de seguridad de extremo de pista, mejoras en la red de hidrantes del aeropuerto para que las cubas de combustible necesiten moverse menos por el medio del aeropuerto, sistema electrónico de determinación de vulneración de las superficies limitadoras de obstáculos para prever que no se construyen edificios fuera del aeropuerto que vulneren las superficies de protección, ampliación de las áreas de seguridad de extremo de pista, de fondo de pista, han cambiado la normativa, adecuación en general del entorno.

Como le decía, en seguridad operacional desde estos años, solo en seguridad operacional en el caso del Aeropuerto de Madrid-Barajas se han invertido 117 millones. En el Aeropuerto de Barajas, de todas formas, desde el año 2008 hasta el 2018 se han invertido 958 millones, es decir, después de haber ampliado el aeropuerto, de haber hecho las pistas, 958 millones. Y 117 son concretamente medidas de seguridad operacional. Por supuesto, las otras inversiones al final de alguna forma u otra redundan también en seguridad, pero 177 serían identificables con estas medidas.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Qué perfil profesional y qué experiencia tenía el director del Aeropuerto de Madrid en el 2008?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, pues el director del aeropuerto, que es taba ese día de servicio, que era el director y que ese día estaba en Madrid trabajando, es uno de los profesionales más respetados en el mundo aeroportuario, una persona funcionario del cuerpo de ingenieros aeronáuticos, posteriormente se incorporó a AENA cuando AENA se creó, y estaba en el Aeropuerto de Barajas, primero fue director de Operaciones de toda la red aeroportuaria, en fin, director adjunto del aeropuerto y luego director del aeropuerto, es decir, toda su vida profesional dedicado a los aeropuertos. Un hombre muy reconocido en el sector.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Franquis, tiene que ir...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 29

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha insistido, como otros comparecientes que han sido responsables de AENA, de que AENA tiene la cultura asumida de la seguridad preventiva y que prácticamente es un asunto que tiene prioridad en los presupuestos de AENA y, por tanto, es un tema que cuando hay que recortar, no es precisamente que se recorte en esta área, que esta cultura está extendida en el conjunto de los directivos responsables de AENA. Pero hay un problema de sensaciones, porque al final solo con ratificar insistentemente que se cumplió la normativa en aquel tiempo, no se traslada a la sociedad española, en definitiva, que se han adoptado las medidas necesarias, que se cumple y que accidentes de esta naturaleza puedan crear la sensación de que no se está haciendo o de que hay zonas oscuras en la seguridad área de nuestro país. ¿No cree usted que además de cumplir la normativa, como se ha insistido en la comparecencia de los responsables de AENA, AENA debería ser algo más didáctico a la hora de comunicar, de explicar a sectores concretos y también a la sociedad española de que es absolutamente claro y un elemento esencial de la entidad la cultura de la seguridad preventiva? ¿No cree que quizás habría que hacer un esfuerzo de comunicación en ese sentido, como AENA y en cada uno de los aeropuertos?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Como le decía al principio de mi comparecencia, el transporte aéreo es muy importante para este país, yo estoy convencido de que se da mucha importancia a todos los niveles, pero, desde luego, si alguien tiene la duda, los que estamos en ello y estamos convencidos tenemos que hacer todo el esfuerzo para poder comunicar y trasladar esa confianza. Hoy están volando casi un millón de personas por los aeropuertos, de un aeropuerto a otro, con lo cual, desde luego, los que gestionamos no estaríamos nada tranquilos si pensáramos que los niveles de riesgo no están minimizados. Pero creo que no es solo que nosotros estemos convencidos, sino que si podemos ayudar a convencer y, desde luego, yo me pongo a disposición y a todo mi equipo para poder trasladar y pensaremos en alguna medida que podamos trasladar más popularmente, por decirlo de alguna forma, cuáles son los niveles de seguridad y cómo se trabaja en los aeropuertos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Una última pregunta, y ya acabo. ¿Cuál fue el trato de AENA a los familiares de las víctimas del accidente?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Como decía, el tema de las víctimas, de trato a las víctimas, creo que podemos sentirnos orgullosos al día de hoy de la normativa. Sin duda, habrá que seguir haciendo cosas porque hemos dado un salto. Yo creo que ese día había, no de AENA, precisamente una de las cosas que se ha mejorado es definir las funciones de cada uno y que era una de las cosas que... Sin duda en un caso de estos la contribución y el interés de todo el mundo es indudable, pero creo que, como todo, hay que definir responsabilidades, para que cada uno en ese momento no improvise, sino que se ponga...

Con lo cual, ahora van a tener ustedes al director del aeropuerto compareciendo, él les podrá decir más el día a día, pero yo creo que en ese asunto yo creo que podemos saber que tenemos todo mucho mejor que teníamos entonces.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Popular, señora Bento.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, presidenta. Gracias, señor Marín, por su intervención.

Mire, yo creo que intervenir la última siempre tiene las pegadas de que la mayoría de mis compañeros han hecho ya preguntas que yo también tenía en la mente, pero también permite por sus contestaciones hacer matices, yo voy a intentarlo. Creo que la clave en esta comisión es la palabra, el verbo aprender. Usted lo ha nombrado, ha hablado de aprender, ha hablado de aprendizaje, pero para aprender hay que saber y nosotros necesitamos saber y necesitamos saber lo que pasó porque si no sabemos es muy difícil aprender.

Usted ha hecho muchísimo hincapié, y además me parece que no es un tema menor, en que se cumplieran todas las normas, se cumplieran todas las normas, tanto Barajas, su plan de emergencia utilizado, eso está bien. Pero también nos ha dicho que la seguridad evoluciona y que se aprende. Yo creo que para aprender no hay que tener miedo, las normas se cumplieran, eso nos da a todos tranquilidad, pero si se puede aprender de una tragedia como la que pasó en Barajas ese 20 de agosto, igual es que las normas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 30

también tienen que cambiar y yo creo que todos los que estamos aquí tenemos esa actitud, de verdad, o sea, yo sé que a usted su responsabilidad le obliga a insistir en eso, yo lo entiendo perfectamente, yo quizás haría lo mismo si estuviese en su lugar, pero no sé si puede de verdad intentarlo, no le pido especular, simplemente su opinión, porque usted es experto, usted lleva toda la vida en AENA y nosotros queremos aprender. Entonces, a ver si por favor le pido que nos ayude porque usted sabe que si estamos aquí hoy, si estamos debatiendo en esta Comisión de Investigación, ha sido porque ha habido una Asociación de Víctimas que ha sido inasequible al desaliento y nosotros creo que le debemos eso a la Asociación como diputados, extraer todas las conclusiones, que lo único que queremos es, de verdad, mejorar y contribuir, como usted, estoy segura, lo ha repetido muchísimas veces, mejorar la seguridad, pero estamos en la obligación. Yo me siento, de verdad, responsable de que las conclusiones que saquemos de esta comisión verdaderamente ayuden, yo quiero las normas se cumplieran, pero es verdad que las normas se pueden quedar cortas y se tienen que modificar. De hecho, yo después de varias intervenciones estoy convencida de que se cambiaron cosas, muchísimas cosas como consecuencia del accidente y, por lo tanto, se aprendió.

Aquí se ha insistido mucho sobre el terreno que existe entre las pistas, yo solamente quiero decir una cosa, no sé si el río, usted dice que puede hasta incluso ayudar, no sé, yo no voy a hacer calificaciones, no soy experta, solamente creo, después de lo que he escuchado, que si a lo mejor entre las pistas el terreno fuese plano, las cosas se podrían paliar, porque no cabe duda que hay un terraplén y no cabe duda que el avión cayó al vacío sin sustento, y eso, desde mi punto de vista no creo que haya ayudado, yo creo que la orografía no ha ayudado y, por lo tanto, no sé si será necesario cambiar la normativa o no, pero en el ánimo de todos nosotros está eso, que realmente, si el espacio se protege, más ancho, usted lo llegó a indicar, la zona de protección, igual mejoramos en seguridad. Y esas son las cosas que nosotros queremos saber, que si realmente podemos contribuir a algo, pues hacerlo.

Yo ahora me voy a centrar en otro aspecto. Usted nos dijo, y compañeros también se han centrado mucho en qué pasaba en AENA, quién dirigía AENA en ese aspecto, porque la situación era un poco extraña. Aquí tuvimos ayer al señor Arzuaga y nos dijo, es verdad, él viene de otro sector, usted no, él viene del sector bancario, está 10 años en el sector bancario, bien, pero usted no, entonces a mí me parece importante saber quién estaba al frente, porque usted dijo: estoy de vacaciones, me llaman, inmediatamente acudo a Madrid al aeropuerto. Pero, ¿quién estaba al frente realmente de ese gabinete de crisis que no tengo ninguna duda que se constituyó en AENA?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pues, efectivamente, como usted dice... Vamos a ver, primero, el aeropuerto es el que actuaba y, afortunadamente, porque podría haber estado también de vacaciones, el director no está siempre en el aeropuerto...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, sí, 20 de agosto.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Y hay unos sistemas de delegación, pero en este caso no aplicaron, con lo cual, el director del aeropuerto estaba allí y para mí, dentro del análisis de esto...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Fue él el que estaba a la cabeza?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí, sí. Él estaba en su despacho, él me llamó inmediatamente, hay unos niveles en el plan de emergencia, él tiene la dirección estratégica, por decirlo de alguna forma, debajo hay un operativo, etcétera. La directora de Navegación Aérea, que era Carmen Librero, también se incorporó inmediatamente al Aeropuerto de Barajas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y usted también estaba?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Y yo vine, a las pocas horas estaba allí y cuando yo llegué había otras personas que estaban también allí ya porque la magnitud de la tragedia fue muy grande.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 31

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y en el Ministerio de Fomento se constituyó un gabinete de crisis paralelo?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): La gestión de la crisis se constituyó allí, es decir, dentro del plan de emergencia, y en aquel momento, si no recuerdo mal, el nombre es el comité asesor, es decir, en aquel momento el director del aeropuerto en la estructura de..., es el director del plan y se constituye un comité asesor inmediatamente y en el comité asesor se incorporan la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, Protección Civil...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Ministerio de Fomento?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Y Ministerio de Fomento también. La propia Comisión de Accidentes interviene de forma inmediata, es decir que todo el que tiene algo que ver con eso, y a partir de ese momento... Y ese es el órgano institucional en el plan de emergencia. De hecho, yo he vivido esta tragedia, viví el atentado un poquito antes en el parking de Barajas a diciembre del 2006, bueno, pues yo siempre me he incorporado cuando he estado aquí, pero el órgano asesor está formado por personas con cargos determinados a nivel local para la gestión.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Le hago la pregunta porque ayer el señor Arzuaga, yo lo copié literalmente, nos dijo que AENA tenía pocas relaciones con el Ministerio de Fomento. Lo dijo así, yo lo copié, no digo ni que sea sorprendente ni nada, pero fue lo que dijo. Entonces, claro, yo no sé si a los responsables de AENA desde el Ministerio se les dio algún tipo de orden, si hubo comunicación constante. Yo imagino que sí, pero claro, después de decirlo...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Yo lo que puedo decir, por supuesto que el Ministerio tiene la Dirección General de Aviación Civil, la Secretaría General de Transportes, que yo creo que era la estructura que había entonces, Secretaría General, no era una Secretaría de Estado, y estaba la ministra. La ministra se incorporó al Aeropuerto de Barajas, la ministra en aquel momento, y estaba en el aeropuerto poco rato después.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y la compañía aérea, algún miembro de la compañía aérea?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): La compañía aérea, estaba el representante en Barajas, que también forma parte de ese comité asesor que le decía antes, lógicamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muy bien. Ya un poco para centrarlo porque a mí la verdad que me pareció un poco sorprendente.

En relación al plan de emergencia, usted dice que se había actualizado y que se hacían simulacros, la normativa contempla cada dos años. El señor Arzuaga ayer nos dijo que se hacían muchísimos, muchísimos, muchísimos simulacros. Dentro de ese plan de emergencia yo entiendo que a lo mejor hay zonas dentro del aeropuerto que se puedan considerar puntos negros. ¿O no? O más conflictivos.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Bueno, más que puntos negros, a lo mejor actuaciones que requieren simulacros específicos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y la zona en la que se produce el accidente era una de esas zonas?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No tengo... Mire, para que se haga una idea, nosotros en Barajas... El general, que es el que se moviliza a todo el aeropuerto, los medios externos, etcétera, hay que hacerlo cada dos años.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, eso sí.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Pero luego se hacen parciales. En concreto en Barajas desde aquel momento se han hecho 580 simulacros, algunos generales y otros parciales, y van desde simulacros, ahora ya en los últimos años hacemos hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 32

los simulacros de atención a víctimas, es un tema parcial, pero que también hay que simular, porque el problema de las emergencias es que el día que se producen, nada es reproducible, pero desde luego si no lo has intentado simular es mucho más complicada su ejecución correcta.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entonces, ¿no sabe usted si...?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Entonces, ahora mismo simulacros específicos en este punto no sé si se habían hecho, pero desde luego simulacros generales...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Antes del accidente se había hecho alguno o usted no lo sabe?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí, sí, simulacros...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿En ese punto?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, en ese punto no lo sé.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No lo sabe.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No lo sé, pero simulacros generales sí se habían hecho, lógicamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Hombre, evidentemente, lo que pasa que...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Y parciales habrá, pero bueno, sobre ese punto...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No sé, nosotros desde el conocimiento que tenemos, nos parece que esa zona no parece que fuera afortunado que pasara ahí concretamente, da la sensación de que todo contribuyó a...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Le recordaría este tema que le digo, es decir, los despegues y los aterrizajes son un momento de riesgo en la aviación y todavía el despegue tiene un tema más, y es que tienes el...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Combustible.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Combustible, exactamente. Con lo cual, las zonas de la derecha, de la izquierda, de cada una de las pistas, yo creo que, si mira aeropuertos y mira, hoy día con Google se puede ver, verá que el sitio donde se produjo el accidente no tiene una orografía especialmente mala.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No. Y es un tema de mirar en...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo se lo pregunto porque no lo sé, lo que pasa es que las consecuencias de la orografía da la sensación de que afectaron a que de alguna forma la tragedia fuese a más, eso da la sensación. Usted apuntó antes las condiciones meteorológicas cuando se le preguntaba por el riachuelo, porque había una ola de calor. ¿Usted cree que eso pudo también influir?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, bueno, yo la ola de calor me refería a la ola expansiva del impacto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¡Ah! Vale. No sé, es que me quedé...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 33

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, no, me refería a que el impacto fue la principal causa de..., como es en cualquier accidente en un despegue con combustible, al final el fuego es... A eso me refería.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Al final los simulacros yo creo que en los aeropuertos, usted lo dijo, los planes de emergencia son esenciales, son fundamentales. Entonces, claro, que se produzca un simulacro justamente en esa zona yo creo que contribuye a que se vaya reforzando la seguridad en la zona. Pero bueno, si no sabe...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): No, bueno, de todas formas hay que tener en cuenta que... Vamos a ver, ahora se hacen simulacros por ejemplo en temas acuáticos, esa es una de las recomendaciones que ahora se hace.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es lógico, porque es que se ahogaron dos personas.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, por eso. Hubo una recomendación y la recomendación se ha cerrado y ahora mismo se hacen, y se hacen allí y se hacen en otros sitios de España.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno, nosotros somos canarios muchos y los aeropuertos casi todos están al lado del mar, o sea que también, más allá de que esté el río, también hay aeropuertos muy cerquita del mar.

En relación a la atención que se dio a las víctimas, yo creo que aquí es una de las lecciones en las que se ha aprendido muchísimo, además de la mano precisamente de la Asociación de Víctimas de esta tremenda tragedia, tenemos un nuevo protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas. Pero si nos vamos a ese momento, ¿usted sabía cuál era la sala que tenía previsto el plan de emergencia para atender a las víctimas?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): El conocimiento del plan de emergencia lo tenía que conocer el director del aeropuerto y el director del aeropuerto seguro que lo sabía. El director del aeropuerto tuvo una actuación con respecto a las víctimas, bueno, que ahora mismo la propia situación actual no le otorga. Quiero decir con ello que tuvo una participación importante en lo que estaba en su mano y, desde luego, como digo, en este esquema general de lo que debe hacer cada uno con las víctimas, que ahora se ha plasmado en la regulación en vigor, el director del aeropuerto no tendría esas actuaciones...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero, claro, yo entiendo que si se constituye el gabinete de crisis, por eso he empecé preguntándole por ahí, si se había constituido el gabinete de crisis.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, eso es.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Evidentemente, él estaba al frente del mismo, pero el resto estaría en la toma de decisiones.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Allí estaba ya Protección Civil, estaba ya la Comunidad de Madrid, estaba ya...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero en relación a la atención a las víctimas...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Vamos a ver, pues la sala, lógicamente...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Era muy pequeña.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Era muy pequeña, eso ya se ha mejorado, y la persona que fue a comunicar los primeros datos que tuvimos, porque la compañía aérea tardó en dar una lista, etcétera, fue el director del aeropuerto, el que fue a ver a los familiares, fue el primero que fue a ver a los familiares, acompañado de Protección Civil y de alguien

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 34

de la compañía aérea, pero fue el director del aeropuerto el que comunicó los primeros datos a las familias.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo entiendo que la asistencia era muy mejorable y, de hecho, se ha mejorado muchísimo, pero las víctimas se quejaban mucho de cómo se les había atendido y sobre todo cómo se les había dado la información. Por eso, si usted dice que fue el director del aeropuerto, él viene después y se lo preguntamos a él. Pero, ¿quién decidió el dónde, quién decidió cómo se les decía a las víctimas? Porque de entrada parece que ellas dicen que solo...

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Todas esas preguntas se las van a poder hacer ahora a él, pero yo creo que...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿El gabinete de crisis no tomó esas decisiones, sino fue...?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí, sí. No, yo creo que en el comité asesor, más que gabinete de crisis, el comité asesor creo que se llamaba, es donde se tomaron esas decisiones, que, afortunadamente, ahora están mucho más reguladas. Ahora mismo el aeropuerto tiene una persona responsable, que es el RAAV, responsable de ayuda a las víctimas, y luego hay una persona que se llama el PECO, que es la persona de contacto, que es de la Comunidad...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, de contacto, que es la que se dirige a las víctimas.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Eso es.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero eso vino después.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Exactamente. Por eso digo, todo aquello en aquel momento no estaba organizado de esa forma y, por lo tanto, como ha dicho usted, se ha mejorado mucho, afortunadamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: También ha hablado usted de la inversión que hacía AENA, de la ampliación del Aeropuerto de Barajas, la T4, las dos pistas nuevas. Para dar respuesta al tráfico de viajeros, se pensó, me imagino, también en la seguridad del aeropuerto, de sus servicios internos. ¿Se incrementó la plantilla a la vez que se incrementaban las pistas y la terminal?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sí. El Aeropuerto de Barajas, pues justo esta ampliación era la mayor ampliación que se hacía en España y requería más personal. Creo recordar que fue superior al 30 % el incremento de plantilla de AENA que se incorporó. Por supuesto, contratamos servicios externos también para el nuevo terminal, etcétera, mantenimientos, etcétera, pero concretamente de AENA fue superior al 30 % el incremento de personas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: En relación a los planes de emergencia, ¿cree usted que se han mejorado desde el 2008?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sin ninguna duda, yo creo que sin ninguna duda, y el de Barajas, con la experiencia seguro que sea mejorado todavía más. El procedimiento de elaboración al final es similar, lo que pasa que, bueno, igual que AENA ha aprendido, las instituciones de fuera también seguro que en estos años han evolucionado. Se prepara por la comunidad autónoma, por los ayuntamientos afectados por AENA, y luego lleva un proceso de aprobación que acaba en AESA, antes acababa a nivel regional, ahora acaba en AESA. A mi juicio eso es bueno porque se tiene una visión integral de los planes de emergencia. Se ha introducido tecnología en cuanto a guiado, coordinación, etcétera, y, en definitiva, son mucho mejores que eran entonces.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿O sea que podemos concluir que usted cree que tanto Aviación Civil como el sistema aeroportuario ha aprendido, ha sacado lecciones de la tragedia del JK 5022?

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Sin ninguna duda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 35

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Sí? Muchas gracias.

El señor **MARÍN SAN ANDRÉS** (presidente en funciones de AENA cuando sucedió el accidente): Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Bento. Muchas gracias, señor Marín.

— **DEL SEÑOR OLEAGA ZUFIRÍA (DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BARAJAS EN 2008), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/0001295).**

La señora **PRESIDENTA**: Entramos al siguiente compareciente, que lleva 45 minutos esperando.

Seguimos. La comparecencia viene en el mismo formato que las hemos tenido hasta ahora, 10 minutos de exposición del compareciente y luego los grupos de menor a mayor, 10 minutos en formato preguntas juntas o por separado para que responda el compareciente. La comparecencia está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984 y, por tanto, se ha trasladado al compareciente la posibilidad de poder comparecer en compañía de alguien, que en este caso ha venido solo el señor Oleaga. Se hace saber explícitamente que esta presidenta va a salvaguardar los derechos referidos en el artículo 1.2 de la citada ley. Y se le advierte también, igualmente, de la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Nos ha entregado su comparecencia, que la haremos pasar a sus señorías por el método normal de la documentación.

Y cuando usted quiera, señor Oleaga, tiene la palabra.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Buenos días, señoras y señores.

Comienzo mi exposición presentándome. El día del accidente del avión de Spanair ocupaba el puesto de director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, desempeñaba el cargo desde noviembre del año 2001. Anteriormente, desde 1996 había sido director adjunto en ese mismo aeropuerto.

Mi actividad profesional como ingeniero aeronáutico en el mundo de los aeropuertos españoles públicos había comenzado en el año 1980. Primero fui ingeniero de mantenimiento y operaciones en el Aeropuerto de Vitoria, después fui ingeniero de mantenimiento responsable de Instalaciones Especiales en el organismo autónomo de Aeropuertos Nacionales y, por fin, antes de pasar a Barajas, fui director de Operaciones de todos los aeropuertos en los Servicios Corporativos de la Red de Aeropuertos de AENA. En el año 2013 me jubilé.

Como complemento a esta descripción de mi carrera profesional añadiré unas pinceladas históricas de mi paso por Barajas, donde durante los largos años de mi servicio allí se produjo una evolución llamativa de los parámetros que muestran la actividad vital de un aeropuerto.

El tráfico de Madrid-Barajas en el año 1996, que es cuando yo fui allí, era de unos 23 millones de pasajeros, en el año 2007, año récord de mi periodo directivo allí, fue de aproximadamente 52 millones de pasajeros. En el año 2006 se completó una ampliación de capacidad necesaria, pasando de tener el aeropuerto las cuatro pistas actuales y el conjunto de terminales de hoy en día.

El crecimiento del tráfico y la paralela expansión de instalaciones obligó a hacer un gran cambio en la forma de gestión del aeropuerto. Fruto de ello fueron los esfuerzos dedicados a gestionar el tiempo real por medio del Centro de Gestión Aeroportuaria H24, con sus particularidades tecnológicas, más y mejor tecnología y de procedimientos más formalizados, más cooperativos y más consistentes. Dicho CGA desempeñó un buen papel durante el accidente.

Para entender el desafío de dirigir Barajas me parece interesante mencionar el tamaño físico y organizativo del aeropuerto. Físicamente es un polígono, asimilable a un cuadrado de 10 kilómetros de norte a sur, por 4 kilómetros de este a oeste, lo que hace de él un cuadrado muy extenso, de 4000 hectáreas. Trabajan allí cerca de 40000 personas a turnos, que pertenecen 1000 de ellas a AENA y el resto a más de 700 empresas y organismos diversos. Allí se proporcionan todos los servicios de una gran ciudad: energía eléctrica, alcantarillado, agua, policía, tiendas, etcétera. Debo añadir que los aeropuertos, y sobre todo los más grandes, son probabilísticamente candidatos a que ocurran toda clase de sucesos. En el periodo en que fui parte de Barajas, hubo de enfrentarse a muchos de ellos. Por señalar algunos de cuando trabajé en Barajas: la bomba de ETA del año 2001 en la Terminal 2, la bomba de ETA del año 2006 en la Terminal T4, la huelga de controladores del año 2010, la apertura de las tres nuevas pistas y los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 36

terminales T4 y 4S. Pero por su dramatismo de todos ellos, para mí el suceso más difícil de superar fue el del accidente del JK 5022.

En lo relativo a un accidente, la responsabilidad de un gestor aeroportuario se centra en, primero, tener unas instalaciones que cumplan con la normativa vigente, segundo, tener planificada la actuación a seguir en caso de accidente y, tercero, que cuando este accidente ocurra, se aplique de forma correcta lo planificado. En mi opinión, todo ello se cumplió por parte de AENA y del Aeropuerto de Barajas en aquel caso.

En este sentido, la autoridad competente había autorizado en su momento la apertura al tráfico civil de la pista 36 izquierda, 18 derecha y la nueva torre de control, así como su integración en el sistema organizativo y funcional del aeropuerto, porque cumplía todos los requisitos normativos vigentes. Barajas tenía un plan de emergencia de acuerdo con la normativa nacional e internacional, que fue elaborado con participación del Comité de Autoprotección del Aeropuerto, formado, además de por el propio aeropuerto, por representantes de la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, la Delegación de Gobierno, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, fuerzas y cuerpos de seguridad, agentes handling y compañías con auto handling, y homologado, como era preceptivo entonces, por la Dirección General de Protección Ciudadana de la Comunidad de Madrid para su entrada en vigor con fecha de 9 de febrero de 2006. Y el plan se cumplió adecuadamente, tal como desde un punto de vista técnico estableció la CIAIAC, IAC, Comisión de Investigación de Accidentes, y también desde un punto de vista judicial trascendencia firme de la Audiencia Provincial de Madrid.

A continuación, voy a resumir brevemente mi actuación del 20 de agosto.

En el momento del accidente me encontraba terminando una reunión en la Terminal 2 junto a un señor británico que nos presentaba un novedoso sistema de mini radares para la vigilancia de objetos extraños y/o peligrosos en el área de movimiento de los aeropuertos. Unos minutos después del accidente fui avisado por un empleado y de inmediato me trasladé a la sala de crisis de la Terminal 4, donde, de acuerdo con el plan de emergencia, me correspondía dirigirlo. Contacté con la contigua sala del Centro de Gestión Aeroportuaria, donde el ejecutivo de servicios ya estaba ejecutando su parte de actuación como responsable del puesto de mando principal de la emergencia, y ya en la sala de crisis permanecí, dirigiendo en plan.

Debo mencionar que dicho plan establecía tres niveles de responsabilidad, el responsable de dirigir el plan o director del plan, responsabilidad que me tocaba por ser el director del aeropuerto, que se ocupaba de la dirección estratégica y la toma de decisiones de alto nivel, apoyándose en los miembros del comité asesor, responsable del puesto de mando principal el ejecutivo de servicio del aeropuerto, que se ocupaba del mando táctico, para distribuir recursos en la emergencia, centralizar las necesidades de medios y garantizar la seguridad operacional y la operatividad del aeropuerto, responsable del puesto de mando avanzado el capital de bomberos, que se ocupaba del mando operativo en el lugar del accidente, gestionando los recursos y las operaciones allí. El plan, cuya vigencia se remontaba al momento de los cambios de infraestructuras del año 2006, cuando por obligaciones normativas hubo que cambiar el plan anterior y aprobar un nuevo plan, fue cumpliéndose según las actuaciones en él previstas, practicando lo aprendido en los diversos y continuos ejercicios de formación y entrenamiento a los que obligaba el plan.

En la sala de crisis fueron presentándose los distintos miembros orgánicos del comité asesor, formado, entre otros, por representantes de la Delegación de Gobierno, Protección Civil de la Comunidad de Madrid, SUMMA 112, bomberos del Ayuntamiento, SAMUR, Guardia Civil, Policía Nacional y la compañía aérea afectada por la emergencia, mientras hacia el lugar del accidente se desplazaban un gran número de personas y recursos dedicados a la extinción y al salvamento. Es decir que, en un rasgo encomiable, muchas personas sin obligación de presentarse en el lugar del accidente, lo hicieron sin pensar en el esfuerzo y la dureza de la situación. A posteriori se les fue reconociendo el mérito de su participación.

En un momento dado, y mientras iban realizándose todas las labores destinadas a atender a las víctimas y minimizar los efectos del accidente, el interés fundamental de la actuación en la sala de crisis recayó en cómo dar noticia a los familiares de los heridos y fallecidos del accidente. Tras hablarlo en dicho comité, se tomó la decisión de que lo haría el director del aeropuerto y para ello nos dirigimos el representante de la compañía aérea Spanair, la directora general de Protección Civil y yo mismo a la sala de prensa de la Terminal T4, donde esperaban los familiares.

Comencé la lectura por los heridos y cuando terminé la lista de ellos se produjo un intensísimo y dramático momento de dolor, que aún hoy lo recuerdo con enorme tristeza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 37

Previamente, tras pedir permiso al juez de guardia, se había tomado en el comité asesor otra decisión, IFEMA ofreció sus instalaciones para trasladar allí los cadáveres y se aceptó su ofrecimiento para facilitar la custodia y el tratamiento legal de los cadáveres y también para el apoyo psicológico de los familiares que allí se desplazaron, excepto aquellos que se dirigieron a los hospitales donde estaban siendo tratados los heridos. Creo que fue una decisión acertada porque aislaba a los familiares de la presión psicológica ambiental del aeropuerto.

Para proseguir con el funcionamiento ordinario del aeropuerto había que garantizar que la pista del accidente quedase libre de obstáculos que impidiesen la operación, el resto de pistas no tenían más restricciones que las del efecto sobre ellas de las actividades de salvamento que continuaban desarrollándose. Por ello, bajo la supervisión de la Comisión de Investigación de Accidentes, CIAIAC, y del juez de guardia, se preservaron las pruebas relativas al accidente tanto en la pista como en la zona donde cayó el avión. Toda esa actividad duró hasta el día siguiente por la mañana, en la que ya se pudo utilizar la pista 36 izquierda, 18 derecha.

En esos primeros momentos tras el accidente se consideró oportuno, y además era obligatorio, recabar todos los datos que ayudasen en las posteriores investigaciones y análisis a realizar sobre las circunstancias que había en el aeropuerto en el momento antes y después del accidente, por ejemplo, las condiciones físicas de las pistas, cómo se siguieron los procedimientos antes, durante y después del accidente y la guarda y custodia de pruebas. Todo ello dio lugar a una serie de informes y registros de hechos y datos que AENA fue entregando puntualmente al juzgado y a la CIAIAC y que, supongo, obran todos ellos en su poder.

He de decir que el transporte aéreo nacional e internacional y el sistema jurídico español tienen los mecanismos adecuados para filtrar el foco cegador de la presión pública en conseguir superar lo importante de lo llamativo, lo importante son las recomendaciones técnico-operativas en España, las de la CIAIAC posteriores a los accidentes y en lo penal las sentencias de los jueces españoles competentes. No obstante, tan importante como determinar las responsabilidades, es estudiar todos los datos para evitar que se pueda repetir un accidente similar. La seguridad en aviación es un concepto dinámico basado en la mejora continua, lo que significa que siempre se debe seguir trabajando para que el pilar fundamental en la actividad aérea continúe siendo la seguridad y sobre lo que no se puede dudar. Tanto antes como después del accidente, AENA y, por lo tanto, Barajas, ha cumplido siempre la normativa internacional derivada de la OACI, Organización Internacional de Aviación Civil. En ese sentido, los aeropuertos españoles se han certificado de acuerdo con la normativa internacional, refrendados por la autoridad competente, significa que se garantizan oficialmente los más altos estándares de seguridad operacional, una mayor eficiencia gestora, una optimización procedimental, una mejora continua de las prestaciones y un reconocimiento de que se cumple con las normas internacionales de referencia en el transporte aéreo, en concreto, el Aeropuerto de Barajas se certificó el 12 de abril del año 2011, siendo yo todavía director del aeropuerto, y sé que con posterioridad renovó su certificación en cumplimiento de una nueva normativa europea del año 2014.

Dos veces he mencionado en esta exposición a las víctimas y a sus familiares, y al terminar mi exposición no puedo olvidarme de ellos. Les deseo de corazón que superen la tristeza y el dolor que estoy seguro que aún hoy sienten.

Buenos días, señores.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Oleaga.
Empezamos con los grupos. El Grupo Mixto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señora presidenta. Buenos días, don Miguel Ángel.

Tenía cuatro preguntas que usted ya las ha dicho, porque le iba a preguntar dónde estaba usted, qué responsabilidades tenía, qué operativo fue, y me voy a centrar en dos temas puntuales, que son reiterativos en esta comisión, para después pasar a unas cuestiones que le quería yo plantear.

Primero, hubo una incidencia con determinados vídeos que se publicaron de cintas en medios de comunicación, en concreto también parte del dolor es que se haya hecho explotación económica de ese vídeo, porque se ponían hasta anuncios para poder acceder al vídeo, con lo cual, supone ya un ingreso para ese medio. Sé que hubo una incidencia de quién fue la persona que filtró, pero sí sé que hubo una incidencia, y quiero que me ratifique, que una primera filtración de cintas estaban cortadas y que después ya, posteriormente, se publicaron las cintas completas. ¿Eso es así?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 38

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Que yo sepa no. Yo lo que di fue instrucción de guardar absolutamente todo porque sabía, de acuerdo a mis responsabilidades, que iban a ser necesarias para las investigaciones posteriores.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso fue usted. Pero ¿usted es consciente de que se filtraron a medios de comunicación determinadas cintas, en unos casos manipuladas o cortadas y en otro después ya posteriormente completas?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, yo no soy consciente y desde luego, no puedo asegurarlo, pero estoy casi seguro que por parte del aeropuerto no ocurrió eso.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, yo no digo que lo filtrara el aeropuerto, porque aquí hay duda de si la Comunidad de Madrid filtró una parte con cortes, después otra parte de tal. Lo que le estoy preguntando es que usted es consciente de que hubo una puesta a disposición de medios de comunicación de cinta del día de los hechos, incluso el propio juzgado intentó hacer una investigación de quién había filtrado las cintas y no pudo averiguarlo. Lo que quiero decir, ¿usted como director del aeropuerto no es consciente que hubo esa filtración y no se hizo ninguna averiguación de quién había filtrado determinadas conversaciones y determinados videos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sobre las conversaciones, sí sé que hubo filtraciones, porque después de eso me afectó a mí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cómo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Me afectó porque fui imputado, no fui imputado, hubo un intento de imputación ante el juzgado, que el juzgado luego lo desestimó, pero en el cual...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo lo contrario, no le estoy acusando a usted, lo que le quiero decir es si después se intentó averiguar cómo se había producido por un lado una manipulación de cortes y otra cuando literal de la entrega. Se lo digo sinceramente, no le acuso a usted, sino, o sea, que usted es consciente que sí hubo una filtración en determinado momento y que alguien la cedió a los medios de comunicación, en un caso cortadas y en otras íntegras.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí. Lo que puedo decir es que las comunicaciones son bidireccionales y, si es a eso a lo que se refiere, hubo comunicaciones entre el Centro de Gestión y el centro del 112. Entonces, podían salir de un lado o del otro, no tengo ni idea, y creo que está en lo cierto que el juez intentó determinar eso y no llegó a ninguna conclusión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y AENA intentó determinar internamente quién fue?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): AENA, cuando el juez nos dijo que teníamos que revisar, hicimos la averiguación y de nuestra parte no salió, que yo sepa, ¿eh?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias. También le quería preguntar, porque la señora Librero dijo el otro día que desde la torre de control del aeropuerto, negó que no se vieran las pistas 36L y 36R. ¿Usted puede decirnos exactamente si se ven o no se ven?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Las pistas se ven perfectamente, pero yo creo que lo mejor para salir de dudas es que vaya la Comisión a la torre y lo compruebe.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y entonces, ¿por qué no sabían dónde se encontraba el avión?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ¿Quiénes?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bueno, usted ha oído las conversaciones perfectamente, donde un piloto avisa al controlador del accidente y ellos no tienen visibilidad. Lo que le pregunto es: ¿Por qué no sabían en los primeros momentos dónde se encontraba el avión?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 39

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, sí lo sabían, dieron a la alarma y salieron los bomberos y vieron...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero, ¿sabe por qué fue?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ¿Por qué dieron la alarma?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sabe cómo se enteraron los controladores del accidente de Spanair?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No lo sé.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues por un piloto de otro avión. No, yo le pregunto, o sea, yo no afirmo, le digo lo que está en los documentos y en el expediente, los controladores no podían saber dónde estaba ni había visibilidad, no se sabía en los primeros momentos dónde había caído el avión. Pero bueno, sigo.

¿Quién es el que informa al Gobierno fuera del aeropuerto de que se ha producido un accidente y el calibre del accidente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Fui yo personalmente al día siguiente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Al día siguiente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vamos a ver, se cae un avión con 150 millones, ¿y no hay una llamada del director del aeropuerto al ministro del Interior, al vicepresidente o a Presidencia de Gobierno o a la ministra de Transporte?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, entonces, perdone, voy a corregir. Al día siguiente fui a informar al Consejo de Ministros. Perdona, es que no la había entendido.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por eso, me extrañaba. Entonces, ¿quién es la persona que avisa al Gobierno de que se acaba de producir un accidente y el calibre del accidente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): El plan establece cómo va la cadena de mando...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces yo le pregunto cuál fue.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pues no sé si fue Dirección General de Protección No le puedo decir, lo que sí sé es que estaban inmediatamente...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted a quién avisó, el primer superior suyo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Problema a alguien de AENA, no sé si a Javier o al señor presidente que estaba en aquel momento, ni me acuerdo quién estaba.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Entonces usted no comunicó con ningún ministro en el momento del accidente y en las horas del accidente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, pero estuvieron allí un montón de ministros, le aseguro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, lo sé, lo sé, y además sé que inmediatamente la ministra Magdalena Álvarez fue inmediatamente, se bajó de un avión y se fue inmediatamente, que no estaba en Madrid.

Y una pregunta, ¿es cierto que hubo una bronca...? Porque usted ha contado una cosa muy interesante, que es que usted y el de la compañía van para decir quiénes son los heridos, o los heridos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 40

que dicen pueden identificarse ellos mismos, porque si no, eso, y la situación que se produjo. Le pregunto, ¿hubo lo que llamamos en Canarias una bronca importante con la compañía porque no daba la lista de pasajeros? Primera pregunta. Y la segunda, que es inmediata, ¿cuánto tiempo tardó la compañía en dar la lista de pasajeros?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Solo sé que hacia las 7 de la tarde teníamos la..., no, un poco antes de eso teníamos la seguridad de que ya la lista era la definitiva...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿De pasajeros o de heridos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Ambas. Y entonces la discusión fue quién decía eso a los familiares, que estaban allí muy nerviosos, esperando que alguien les dijese algo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Decía el qué?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): La lista.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Completa?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Completa, sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y entre las 2 de la tarde y las 7 de la tarde es verdad que ustedes exigieron reiteradamente la lista y la compañía no la daba?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Hubo mucho trabajo, eso sí que le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, le estoy haciendo esta pregunta en concreto. Es que es muy importante.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Hubo mucho trabajo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: A ver, usted puede aquí acogerse a su derecho a no contarle o puede contestarme, no hay alternativas medias. Yo le estoy preguntando en concreto. ¿Hubo un enfrentamiento con la compañía porque no daba la lista de pasajeros que se le exigía por parte de ustedes?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Hubo discusión, sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y qué alegó la compañía para no dar la lista de pasajeros?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Eso ya no me acuerdo. Supongo que es que no podía terminar de cerrarla, pero eso ya es una opinión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y quién fue el que decidió que se diera exclusivamente la lista a las 7 en aquel momento de los heridos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): El comité asesor hubo una discusión y entonces en esa discusión que hubo en el comité, en esa conversación, que había más gente allí, estaba Protección Civil, estaba...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y esos son los que deciden que solo se da la lista de los heridos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, empezamos con la lista de los heridos y cuando terminamos en la lista de los heridos, entonces yo dije: estos son los heridos. Y ahí se acabó, porque se organizó una...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y cuándo se hace la lista y se publica para que la gente que tenía dudas de si estaban sus familiares en el avión o no, la lista completa de los pasajeros?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 41

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En ese momento ya había lista, o sea que al terminar esa reunión, esa reunión con los familiares, donde se dijo la lista de los heridos, ya se sabía también la lista de fallecidos y no sé cómo se desarrolló después, pero ya supieron que sus familiares no estaban.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero, vamos a ver, es que había gente que lo que quería saber es si su familiar iba en el avión o no. Lo que le pregunto es en qué momento se hizo público, porque no solo había gente en Madrid, sino había gente en Las Palmas de Gran Canaria.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pues eso no le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No lo sabe.

¿Quién tomó la última decisión en el comité asesor de dar solo la lista de heridos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, fui yo allí a dar la lista.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, yo sé que la dio, pero ¿quién decidió que se diera la lista de heridos antes de hacer una lista de los fallecidos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, había lista de fallecidos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero no se iba a dar. Se iba a decir: estos son los vivos, los demás están todos muertos. ¿Esa decisión de comunicar eso así quién la hizo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No sé si fue así. Yo lo único que digo es que me cuesta...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Claro que lo ha dicho, no yo.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Me cuesta un poco pensar en si íbamos a decir..., creo que sí íbamos a decir toda la lista después, lo que pasa es que aquello se interrumpió en aquel momento debido a la tensión que se causó cuando se dijo «estos son los que están en los hospitales». Fue una tensión tremenda.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué experiencia ha sacado usted después de haber vivido este drama? Quiero decir, ¿que la seguridad era manifiestamente mejorable, que la atención a las víctimas había que buscar? ¿Qué experiencia vital de cambiar algunas cosas sacó usted de este accidente? No estoy hablando de responsabilidades penales, no estoy hablando de culpabilidades. ¿Qué experiencia sacó usted como profesional importante, con una gran formación y una gran experiencia de este...?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Que había que hacer todos los esfuerzos para garantizar la seguridad, seguir las normas, tener todo bien preparado, formarse continuamente y una que me pareció en aquel momento y me parece importante, que es el acercamiento psicológico al accidente por parte de los que participan en el salvamento y en la extinción, ese es uno de los aspectos, y lo digo desde el punto de vista personal, más difíciles de formar. Hay que tener la voluntad y estar muy seguro de que cuando llegue eso va a haber fuerzas para aguantar la situación, que va a ser tremenda. Ese aspecto no se explicaba en la formación, creo que debería ir a la formación el preparar.

Sí puedo decir que los cuerpos, organismos, entidades que se dedican al salvamento y a las emergencias, su personal, por dedicarse profesionalmente a eso a mí me parece que están psicológicamente mucho mejor preparados que los que se dedican a la operación, que el accidente para los de la operación es una cosa que puede suceder, pero que es muy posible que suceda muy pocas veces o ninguna en su vida, pero psicológicamente hay que prepararlos también. Ese es el aspecto fundamental que yo saco.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le hago la última pregunta. De toda la experiencia que sacó del accidente de Spanair, ¿qué pudo implementar usted, que fue como si dijéramos una obsesión personal después de haberlo vivido y le parecía que era importante, y qué no pudo implementar?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 42

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Voy a ir un poquito para adelante, porque he hecho mención al Centro de Gestión Aeroportuaria. El Centro de Gestión Aeroportuaria no es más que eso que llaman un C4, un Centro de Coordinación, Comando, Comunicación y..., se me ha ido uno de ellos, pero son cuatro. Entonces, de mi experiencia laboral, durante todos estos años que he hecho mención, desde el 80 en adelante, siempre había pensado que el incremento del tráfico debería de ir acompañado con cambios que había que hacer. El Centro de Gestión Aeroportuaria del 2006 era una respuesta a eso, es decir, antes de eso ya se estaba pensando: si hay un accidente es mejor que lo tengamos todo coordinado adecuadamente. Después del accidente discutí mucho con mi gente sobre qué, entonces, algunas eran psicológicas, esta que he dicho, otras eran sobre uso de tecnologías, innovaciones. ¿Se han puesto todas? No, pero algunas, creo que AENA tiene una lista de todas las cosas, incluso algunas durante mi época que se hicieron. Yo ya no tengo las listas, estoy en casa jubilado y ya no guardo esas cosas, pero por ahí debería ir el futuro, es decir, procedimientos, protocolos, perfectamente establecidos, cosa que sucedía y sucede, mejorables siempre, mucha tecnología y presión psicológica, potencia psicológica para los que van a verse envueltos en eso. Esas serían las tres cuestiones que yo sacaría más particulares de este caso.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, don Miguel Ángel. Gracias señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Oramas.
Seguimos, el señor Margall, por Esquerra Republicana.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias, presidenta. Buenos días, señor Oleaga.

Usted estuvo muchos años en el Aeropuerto de Barajas, primero como adjunto, luego como dirección. ¿Durante todos estos años se habían hecho simulacros de accidentes en la zona del siniestro?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Que yo recuerde, en esa zona concreta no.

El señor **MARGALL SASTRE**: ¿Y por normativa se deberían haber hecho estos simulacros?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Se hacían, pero se determinaban distintas zonas.

El señor **MARGALL SASTRE**: Tengo entendido que se tienen que hacer cada dos años.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Y se hacían así.

El señor **MARGALL SASTRE**: Pero, ¿en esa zona en concreto?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, se hacían en el aeropuerto, la exigencia de la norma es en el aeropuerto.

El señor **MARGALL SASTRE**: En general.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Ese año, por cierto, no se hizo, porque el que estaba programado era para septiembre y como hubo un accidente, la propia OACI dice que cuando hay un accidente el análisis del accidente se considera similar a un análisis de un simulacro.

El señor **MARGALL SASTRE**: ¿El aeropuerto tenía instaladas cámaras de seguridad que grabasen todos los puntos oscuros, incluida la zona del accidente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Tenía cámaras de seguridad no sé cuántas, un montón, ahora, no sé si estaban en todos los puntos y tampoco sé si en aquella zona había alguna cámara.

El señor **MARGALL SASTRE**: ¿Y el responsable de la custodia de estas cámaras, de las imágenes a nivel interno del aeropuerto quién era?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 43

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pues no lo sé. Lo que sé es que inmediatamente de ocurrir el accidente mandé al responsable de Informática, me parece, del aeropuerto, que recogiese todo y lo guardase a buen recaudo para entregar a los comités investigadores, técnico y judicial, y lo tuvieron bajo llave. No sé si fue en su despacho o en el mío, y se borró lo que estaba grabado en esto una vez sacado de allí, para garantizar precisamente que no hubiese filtraciones, para proteger.

El señor **MARGALL SASTRE**: Por tanto, en algún despacho, el suyo, en el de este informático...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Estuvo la información.

El señor **MARGALL SASTRE**: Se custodiaron estas imágenes.

Ya mi compañera ha hablado del tema de las filtraciones, usted ha respondido que no sabe en todo caso quién filtró esas imágenes y que en todo caso en la investigación no se apreció que fueran ustedes o desde el mismo aeropuerto que se filtraran estas imágenes, pero se filtraron, al fin y al cabo. ¿Podría indicarnos qué procedimiento e investigación interna siguieron para averiguar quién las filtró?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, porque no me acuerdo de eso exactamente.

El señor **MARGALL SASTRE**: La zona del impacto, supongo que la conoce bien, ¿sabría decir si el acceso desde el parque de bomberos de la satélite es directo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En el informe los bomberos cuando salieron del satélite fueron a la pista y entonces, según avanzaban en la pista, eso lo pone el informe de la CIAIAC, echaron hacia la derecha porque vieron dónde estaban y entonces tuvieron que pasar la famosa valla.

El señor **MARGALL SASTRE**: Según consta, a las 14:24 horas fue el impacto y a las 15:42, casi una hora y media más tarde, salió el primer convoy de ambulancias al lugar del accidente, casi una hora y media más tarde. ¿No le parece que es mucho tiempo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es que no tengo esos datos, pero ustedes lo tienen ahí y está explicado por la CIAIAC y creo que explica muy bien cómo fue la reacción. No tengo ese dato.

El señor **MARGALL SASTRE**: Vale. Pero ¿no le parece una hora y media que es mucho tiempo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es que no tengo ese dato y no me suena tanto tiempo.

El señor **MARGALL SASTRE**: Usted y mi compañera también ya han hablado del tema de las víctimas, de los familiares de las víctimas, de cómo usted fue el que leyó el listado y que seguramente a nivel profesional fue el momento más duro de toda su vida profesional, y personal seguramente. Usted fue la persona que leyó la lista con los nombres de los supervivientes a los familiares, amontonados en una sala pequeña. ¿Recuerda cuánta gente había o podría haber aproximadamente? Y, sé que era un momento muy difícil para ustedes, para usted sobre todo, y que seguramente nunca uno está preparado para hacer lo que usted hizo, pero ¿cree que se hizo de la mejor manera posible?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Creo que sí. Entre otras cuestiones, si no recuerdo mal, la sala de atención a familiares había una en el Terminal 1, 2, 3, y otra en el Terminal 4 y, si no recuerdo mal, al ser la compañía Spanair, que operaba en el T1, 2, 3, la sala que correspondía, porque los familiares creo que tenían la tendencia y tendrán la tendencia de ir a donde está la compañía, era la T1, 2, 3. Pero no sé si fue en el comité asesor o en el puesto de mando principal, hubo una consideración diciendo: la sala de T1, 2, 3, es pequeña, vamos a trasladarnos a la sala de T4, que es mayor, para que sea mejor la situación. Y no sé cuánta gente había, pero había mucha, estaba bastante llena la sala de prensa de la T4, que es donde di la lista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 44

El señor **MARGALL SASTRE**: ¿De qué manera se gestionó la presencia de periodistas y curiosos en las zonas reservadas para los familiares tras el accidente? ¿Podría decirme cuál fue su prioridad de las medidas tomadas al respecto?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Siguieron los protocolos y uno de los protocolos exige que estén un poco aislados de la presión de fuera. Entonces, creo por lo menos, porque yo no estaba allí, pero cuando fui sí lo comprobé, estaban las fuerzas y cuerpos de seguridad impidiendo que entrasen, digo los medios de comunicación dentro.

El señor **MARGALL SASTRE**: Sí, correcto. En los años posteriores del accidente y hasta su jubilación como director del aeropuerto que era, ¿cómo mejoró el plan de emergencia y se instauraron medidas para asistir a las familias de otro posible accidente? O, dicho de otra manera, ¿de todos los errores que se cometieron qué se aprendió?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Voy a decir que Barajas está englobado en AENA, entonces nosotros hay cosas que hacíamos localmente y cosas que se hacen corporativamente y que son generales para todos los aeropuertos. Debido a la actividad de la asociación de familiares se consideró por parte de los organismos de Aviación Civil del Ministerio de Fomento que sería bueno hacer algo a favor de ellos y creo que se cambiaron las leyes, creo que en España, en OACI se hizo también, pero eso no era ya competencia nuestra. Creo que ahora hay otro sistema mucho mejor, digamos, que el que había cuando yo estaba.

El señor **MARGALL SASTRE**: No hay más preguntas. Gracias, señor Oleaga. Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oleaga.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Nos ha descrito la actuación tras el accidente, cómo se reunieron en la sala de crisis en la Terminal 4, cómo se estableció un primer nivel estratégico, que le correspondía a usted la dirección, y un nivel táctico. ¿Era así como lo determinaba el plan de emergencia vigente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí, era así.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Había habido simulacros previos, obviamente los había, en los que se producía esta reunión en la sala de crisis? Y, si es así, ¿recuerda cuál había sido el último antes del accidente?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí, hubo ejercicios y simulacros, las dos cosas. El comité asesor tenía unos grupos de trabajo en los cuales se iban mejorando los planes y esas mejoras iban directamente a los ejercicios en papel, ejercicios de campo, ejercicios de comunicaciones y algunos de los ejercicios correspondía hacerlos con participación del comité asesor. Sí, participé en unos cuantos antes del accidente, pero lo que no le puedo decir es en cuantos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Creo que usted ha recordado que en aeronáutica la seguridad es dinámica. ¿Recuerda que hubiera fallos de coordinación en el momento del accidente al reunirse en la sala de crisis que luego hayan mejorado en siguientes planes de emergencia?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Fallos no recuerdo, lo que sí sé es que se hicieron cosas diferentes y se hicieron cosas diferentes porque lo que se ve sirve para corregir, mejorar, cambiar algo que parece que no ha salido exactamente. Creo que eso es lo dinámico de la seguridad en los aeropuertos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Las cabeceras de las pistas, obviamente, son partes muy sensibles a los posibles accidentes e incidentes en las maniobras de despegue y aterrizaje y contemplando el Aeropuerto de Barajas en Google Earth, como, por cierto, nos ha recomendado el anterior compareciente, se ve cómo... Bueno, lo primero nos ha dicho que el famoso Arroyo de la Vega, que se ha mencionado mucho en esto, está fuera de la zona de protección aeroportuaria. ¿Es así?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 45

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí. Las normas del anexo 14 hacen una protección de las pistas y entonces son diversos planos, digamos, que protegen para que no haya encima de ellos obstáculos, si los hay, por ejemplo, una antena de un ILS, tiene que ser frangible, y eso OACI también lo permite. Entonces, esa zona del arroyo ya está más allá de las zonas de protección, y le aseguro que los aeropuertos de España cumplen todas esas normas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso también quería preguntarle, porque contemplando también la vista aérea, se ve que el arroyo que da entre las dos pistas, entre la 36L y la 36R. ¿Es normal o hay otros aeropuertos en España que esto ocurre, que en caso de tener más de una pista haya algún accidente geográfico de otro tipo entre ellas?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Yo, no es por alarmar a nadie, pero hay aeropuertos en España que tienen el mar pegado a la pista y eso es seguro, o sea, no es un arroyo, que normalmente tiene esto de agua, es un mar. Pero no es por alarmar, le aseguro que son seguros, a pesar de, porque así está hecha la aviación, el transporte aéreo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Porque ¿el aeropuerto en el momento del accidente cumplía toda la normativa OACI?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí. Y por eso fue certificada para abrir. La pista esa tuvo dos certificaciones, la primera fue, en el año 98 me parece, que es cuando empezó a usarse, y la recertificación fue cuando aparecieron dos pistas más, más dos terminales, que en el 2006, y todo eso recibió una certificación de acuerdo a la norma aprobada por la Dirección General de Aviación Civil, que era la competente en aquel momento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: También, siempre con la vista aérea, se ve que uno de los satélites de bomberos está muy cerca en línea recta del lugar donde se produjo el choque, sin embargo, al no existir en ese momento accesos y puentes sobre los dos riachuelos o arroyos que hay, por lo que tengo entendido, tuvieron que ir paralelos a pista y romper la valla por dos sitios para acceder a los restos y a las víctimas. ¿Es así?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí, en aquel momento fue así, sí. Normalmente el accidente en pistas, cuando les hacen la alarma salen directamente hacia la zona del accidente y según fueron avanzando vieron que estaba a la derecha. Eso es lo que entendí y creo que es lo que pasó.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Se puede asegurar que con las actuales infraestructuras construidas entre otras cosas, después del accidente se permite una accesibilidad a estas zonas sensibles como las cabeceras en menor tiempo posible?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, lo que marca la norma es las superficies protegidas tienen que llegarse en condiciones normales de operación en menos de tres minutos o algo así, entonces, eso se garantiza porque hacen muchos ejercicios los bomberos para llegar a esas zonas, que es donde el análisis estadístico y probabilístico dice que es lo más importante, de proteger.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: También quería preguntarle sobre esto. El presidente de AENA nos ha dicho que los bomberos estaban activos a los tres minutos o tres minutos y medio, sin embargo, hay algún testimonio de alguna víctima que dice que no fueron atendidos hasta transcurrida casi media hora. ¿Esta disparidad cómo...?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Eso salió en los análisis, tanto en el juez como en la CIAIAC. La actuación suele ser de esta forma: los bomberos primero extinguen el fuego para garantizar que el salvamento se pueda hacer, extinguen el fuego, establecen unas vías de salida y entrada de los bomberos y después salvan y entonces, el incendio era muy gordo, muy gordo, y si eso es lo que dicen los análisis, eso ocurriría. No estoy en la posibilidad de analizar diciendo: ¿es bueno o es malo? No lo sé.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 46

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Se puede asegurar que existe correcta coordinación entre el personal de emergencias, entre los bomberos y el personal de torre?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí. Hacen muchos ejercicios juntos y tienen buena coordinación.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entre otras cosas, lo pregunto porque ha salido, yo creo que también lo ha mencionado algunos de los diputados, sobre la detectabilidad del accidente por la torre. ¿Sabe usted quién es el que dio la voz de alarma, quien primero dio la alarma del accidente en la torre y en qué momento?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No sé, un controlador que estaba allí, que la informe le llegaría, no sé si le llegó porque lo vio o le llegó a través del piloto que iba detrás a despegar e hizo un comentario en el momento del despegue. No sé quién fue, pero estoy seguro que lo hizo inmediatamente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, porque en algunos documentos aparece que fue un piloto el que primero avisó, probablemente, efectivamente...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Porque estaba en la cabecera, puesto en cola para despegar y vio que delante suyo ocurría el incidente, pero eso no quiere decir lo mejor para mí es remitirse al análisis que hizo la CIAIAC, que creo que lo hizo muy bien.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se ha colocado recientemente, o al menos después del accidente, un radar de superficie entre las dos pistas, creo que es así. ¿Esto está relacionado con posibles problemas de visibilidad de la torre con respecto a las cabeceras de las pistas?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No estoy muy seguro, pero es una de las actuaciones que se han hecho posteriormente. Yo creo que está relacionado con la operatividad del aeropuerto, pero no estoy muy seguro porque yo ya no estoy allí. Eso tendrían que preguntárselo a los que ahora trabajan en ello, que son los que responden perfectamente. Creo que sirve para operatividad y para seguridad, para las dos cosas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pues esto es todo. Muchas gracias.

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

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

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señora presidenta. Muy buenos días, señor Oleaga, y gracias por acudir a esta comisión.

De todo lo que hemos oído a los anteriores diputados y diputadas, yo quería hacerle una pregunta, me estoy haciendo a la idea de que verdaderamente el punto o la zona donde se produjo el accidente fue un verdadero agujero negro, porque de lo que hemos hablado o de lo que se ha hablado el anterior compareciente, por un lado dijo, nos comentó de que no había cámaras en la cabecera de la pista, a pesar de que la evaluación de riesgos del plan de emergencia decía que una zona donde más probabilidades había de que se produzcan accidente es en las cabeceras de la pista precisamente, porque los momentos más cruciales para que se produzcan accidentes son los despegues y los aterrizajes, es decir, no había cámaras, según dice él, porque estaban anticuadas o estaban viejas, cosa que también me surge una duda, porque si las pistas se inauguraron o se pusieron en uso en el 2006, cómo al 2008 ya estaban viejas las cámaras. Pero, aparte de eso, acaba usted de comentar también que en esa precisa zona donde ocurrió el accidente tampoco se habían hecho simulacros. La pregunta es por qué se convierte en un agujero negro esta zona cuando el plan de riesgos decía que era una de las zonas más probables para accidentes.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No sé a qué se refiere con lo de plan de riesgos...

La señora **VALIDO PÉREZ**: El plan de emergencia, perdone, dentro del plan de emergencia hay una evaluación de riesgos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 47

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí, pero el plan de emergencia habla de todo el aeropuerto, no habla de una zona concreta. Entonces, lo de las cámaras...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Yo soy la que hace la relación, ¿vale? El plan de emergencia tiene una evaluación de riesgos donde ya indica cuáles son las zonas más sensibles para que se produzca un accidente, eso por un lado, por otro lado, dice que esta zona, las nombra las cabeceras de pista, por otro lado, usted ha dicho ya que no se había hecho un simulacro en esta zona de cabeceras de pista y además no había cámaras. Mi pregunta es cómo teniendo el plan de emergencia, esto habiendo identificado estos puntos sensibles, ¿cómo es posible que desde el aeropuerto o la persona que fuera responsable no tuvieran en cuenta estos puntos negros?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, pero cuando están hablando de las cabeceras, es las superficies que le he dicho que están protegidas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no estoy diciendo si están protegidas o no.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, pero donde dice el plan de emergencia que hay que llegar en unas condiciones, hay que tener una visión adecuada y todo eso, son las que determina las normas de OACI, entonces, el arroyo no era un punto de esos. Entonces, lo que yo le trato de decir es que los planes de emergencia se evalúan y se hacen y los ejercicios se hacen en distintos puntos para ver cómo es la reacción. Tiene 4000 hectáreas el aeropuerto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero esto, la evaluación de riesgos ya fijaba un punto sensible.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ¿Ese punto sensible? No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Eso no, que yo sepa no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, que las cabeceras de pista.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pero eso no se puede considerar o no se debe de considerar o no se considera una cabecera de pista, la cabecera de pista está protegida por unas superficies, que son la zona libre de obstáculos, las franjas de pista, y eso está fuera de esas zonas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien. Esta mañana, bueno, antes hablando con el señor Marín, decía que otra pregunta, que le había hecho antes, que no había cámaras en las cabeceras de pista porque se habían desinstalado y también porque estaban en mal estado. Habiéndose inaugurado las pistas en 2006, ¿cómo es posible que al 2008 ya estuvieran desinstaladas?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, a ver, igual puntualizo donde no debo de puntualizar, había cámaras de seguridad para proteger durante En esa zona me parece que había una o dos cámaras para proteger las obras durante la fase de obras, no sé si quedaron o no quedaron después disponibles, pero no estaban para la operación aérea, para la operación aérea es la torre de control y los bomberos que actúan dirigiéndose con la instrucción.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿O sea que no son necesarias para grabar lo que pasa durante los accidentes?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Si ustedes tienen que hacer una recomendación, mi recomendación a ustedes es que igual conviene tener cosas como esas. No sé si las han puesto, ¿eh? Que igual las han puesto. Pero, si ustedes tienen que ser positivos...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, pero hablo de aquel momento.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En aquel momento, vuelvo a decirle cómo estaba, eran de seguridad, pertenecía a la época de obras y estaban vigilantes de las obras, no estaban mirando las cabeceras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 48

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. ¿Dentro del aeropuerto quién avisó al CGA de que se había estrellado el avión? Dentro del aeropuerto, porque sabemos que hubo informaciones a la torre de control, llegaron informaciones, no solamente del otro avión que estaba en pista, sino también de usuarios de la Radial, que vieron el accidente y avisaron a la torre. Pero, ¿hubo alguna comunicación dentro del aeropuerto que avisara al CGA?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Llegaron un montón de avisos, entonces, el ejecutivo, con esos avisos calibró lo que estaba y empezó a lanzar las llamadas que el plan establecía. Entonces, ¿quién llamó al CGA? Pues llamaron varios.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Según el plan de emergencia, digamos que el procedimiento a seguir la torre de control avisa al CGA y a partir de ahí, a partir del CGA digamos que corre la información para los distintos cuerpos de emergencia, tanto exteriores como interiores. Mi pregunta es: ¿Cómo es posible que sea el SAMUR el que avise al Centro de Gestión y no al revés?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Creo que no fue así. El SAMUR recibió a través de un vecino que pasaba por la Radial, el 112 recibió diciendo: creo que ha habido un accidente. Entonces, reaccionó llamando al CGA. Mientras tanto, el CGA ya había recibido un aviso, creo que era de la torre...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero es que aquí, en este punto no pongo en cuestión quién avisó al CGA o no, lo que digo es cómo es posible que teniendo ustedes la responsabilidad, según el plan de emergencia, de correr esa información hacia los distintos equipos de emergencia, tanto interesantes como exteriores, cómo es posible que sea un equipo de los exteriores el que avise al CGA y no al revés.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, que no le avisó, llamó para confirmar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según las grabaciones que hemos oído, sí.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Llamó para decir: me han dicho desde el exterior que hay esto. Y me parece que el CGA dijo: te confirmamos que es así. Porque todavía no habían lanzado el aviso hacia allí, estaban dando los avisos en aquel momento, según recuerdo. Pero eso está todo en la investigación, en la Comisión de Investigación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Por qué se tardó tanto en movilizar los efectivos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No sé si es mucho o poco, los bomberos estaban movilizados inmediata...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, tardaron en llegar hora y media, ya se ha dicho aquí durante la mañana, los efectivos de emergencia tardaron en llegar hora y media, en salir del punto de reunión al avión.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En cuanto se hizo el primer convoy salió. No sé cómo...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero que tardó hora y media. Si podemos saber qué fue lo que pasó en ese largo periodo, qué fue lo que pasó, si fueron problemas de comunicación, si no hubo el flujo de comunicación necesaria. ¿Qué fue lo que pasó para que tardara hora y media en salir las emergencias del punto de reunión 3 hacia el avión?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Yo creo que lo mejor que pueden hacer es leer lo que dice la Comisión de Investigación, porque yo no me acuerdo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, pero es que era usted en aquel momento una de las dos personas responsables de la correcta aplicación del plan de emergencia, era usted el director del plan, era usted como director del aeropuerto, y luego estaba el responsable del puesto de mando principal, que era el ejecutivo de servicio, entonces, ustedes eran los que estaban dando en ese momento las órdenes y el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 49

estaba coordinando ese flujo de información. ¿No sabe usted qué fue lo que pasó para que las emergencias tardaran tanto en salir del punto de reunión?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, porque no tengo los datos para afirmar o negar lo que está diciéndome en este momento.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, le pregunto el por qué, no si me da la razón o no, porque la razón, o sea, es que son datos contrastados ya.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Que no lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien. Hubo un problema, como acabo de decir, el primer convoy salió hora y media más tarde del accidente hacia el avión. Una de las causas que he leído en toda esta documentación que hay, es que, claro, no sabían prever cuántas ambulancias y de qué tipo, si medicalizadas o no, cuántas hacían falta para poder llevar el avión.

También sé que en uno de los anexos de la OACI se hace un estudio preliminar para poder hacer una previsión de la necesidad de equipamiento, de vehículos y de ambulancias asistenciales. La pregunta mía es: ¿No tuvieron ustedes en cuenta este estudio de la OACI? ¿En vez de hacer esperar a los efectivos de emergencia en el punto de reunión hasta ver lo qué era lo que hacía falta, no se podía haber agilizado ese proceso y ya emplear los métodos de aproximación que están en los anexos de la OACI?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Si me hace la pregunta, pues sí sería lo más conveniente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y por qué no lo hicieron?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es que vuelvo a decirle que yo ya no me acuerdo muy bien de cómo fue, creo que se lanzaron los convoyes adecuadamente formados en cuanto se pudieron formar...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero adecuadamente formados, pero tarde, además hubo una escasez de ambulancias medicalizadas que hicieron falta, hubo escasez de material en las ambulancias y en los camiones de bomberos. Pero la pregunta mía es exactamente: ¿Tuvieron que esperar a ver cuántas víctimas eran y cómo estaban para mandar los efectivos, cuando ya había un estudio preliminar, que está puesto por la OACI y adelantado por la OACI, en el que se dice esto, además viene especificado por número de pasajeros? En el caso de Spanair ya se sabía que había que tener en cuenta un 20% de efectivos, porque era un 20% de personas las que necesitaban esas ambulancias medicalizadas, otro 30% para los pasajeros que tuvieran menos daños, que no tuvieran necesidad de ambulancia medicalizada, y otro 50% para los otros pasajeros, que, lamentablemente, no se puede hacer nada por ellos o que han salido indemnes del accidente.

Esta previsión, que yo se lo digo porque lo he leído en el anexo de la OACI, ¿por qué no se tuvo en cuenta a la hora de tener los efectivos preparados y que salieran antes de hora y media?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No sé cómo se hicieron los convoyes, lo que le digo es que en el momento que se montaron, creo, según me dijeron...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, ¿quién tenía responsabilidad de clasificar los convoyes, de decir qué era lo que se necesitaba, qué no, de tenerlos allí preparados?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En el punto de reunión...

La señora **VALIDO PÉREZ**: En el punto de reunión.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ...una vez montado un convoy y puesta una persona para poder llevarles, el puesto de mando principal decía: iros para allá, que ya están...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ese fue otro punto, digamos negativo, en todo este proceso, porque los convoyes, los vehículos de distinta tipología, que forma el convoy, no pueden entrar en la pista así como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 50

así, necesitan un señalero o un coche guía que los lleve. Hubo problemas con el número de coches guías, porque, claro, solo había cuatro, ya que, como no se habían cerrado las otras pistas y seguían en su uso habitual, pues estaban todos los demás señaleros haciendo el trabajo que les corresponde, que es llevar el coche al aparcamiento o al parking. Mi pregunta es: ¿No se tuvo en cuenta a la hora de prever el número de coches señaleros que llevaban a estos convoyes al avión? ¿No se tuvo en cuenta cuántos se necesitaban o no?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Tengo entendido que se desviaron hacia allí todos. La operación, cuando ocurrió el accidente se cerraron las dos pistas más al norte, se cerró, si no recuerdo mal, la pista más al este de las del sur, y solo se utilizó una, con una limitación solamente para permitir unos aterrizajes que había, entonces, creo que...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que no es lo que se lee eso de la documentación y además de las grabaciones, que estaban desesperados los equipos de emergencia, porque es que no venían coches guía. De hecho, uno de ellos perdió las ambulancias con las que iba.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No le puedo contestar. Me pasan una nota. ¿La puedo leer?

La señora **VALIDO PÉREZ**: No sé. Que diga la presidenta. Si es información de la que le hemos pedido ahora.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, léala. La parte que tiene que leer la tiene subrayada.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ¿Leo?

La señora **PRESIDENTA**: Sí.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es una nota de AENA.

La señora **PRESIDENTA**: Sí. Gracias.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En concreto en diciembre de 2010, en el marco de procedimiento penal abierto por parte de una de las víctimas del accidente, se solicitó la imputación del director del aeropuerto alegando una supuesta aplicación negligente del plan de emergencias del aeropuerto. Por parte del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid se analizó de forma minuciosa un posible funcionamiento deficiente del plan que produjera un retraso en la asistencia médica a los heridos, a consecuencia del cual hubiera podido fallecer alguno de ellos o se hubieran salvado de recibir una asistencia médica más temprana. La conclusión del juzgado, tras un estudio en profundidad, fue que dichas afirmaciones eran meras conjeturas o especulaciones, y, en consecuencia, desestimó la petición. Esta resolución fue objeto de imputación, etcétera, etcétera.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, en un accidente de este tipo, donde el avión cae y se parte debido al terraplén, donde además se produce un incendio, porque había árboles cerca y además una zona con compacto, que formó aquello una pira, si además de todo eso le unimos que tarda hora y media en llegar las emergencias, yo creo que es de lógica, no creo que es de lógica, no creo que haya que saber algo o ser experto en medicina forense, que algo tuvo que ver en la muerte de muchas víctimas, salvo en las carbonizadas, que también.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Ya. Pero yo lo que le digo es lo que ocurrió y eso es...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Valido.
Por el Grupo Socialista, la señora Raya.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Buenas tardes ya, señor Oleaga. Darle la bienvenida y, por supuesto, agradecerle su presencia hoy en esta comparecencia y sus respuestas ante nuestras cuestiones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 51

Yo voy a centrar las cuestiones que le voy a plantear en tres momentos del accidente: lo previo, durante el accidente y lo que ocurrió después del accidente.

Después de escuchar, no solo su intervención, sino también de aquellos que le han precedido, sí es verdad que ya tenemos una idea aproximada de la preparación que debe tener un aeropuerto para hacer frente a un accidente y es tener unas instalaciones adecuadas, tener unos procedimientos de reacción establecidos y, por supuesto, llevarlos a cabo en el momento que se produzca un accidente, como la tragedia de la que estamos hablando ahora mismo.

Yo le pregunto, dada su experiencia y también su presencia aquel día en el Aeropuerto de Barajas, si existían zonas diferenciadas de protección y de atención en el aeropuerto en función de qué se definían, si están avaladas por algún organismo internacional o son definidas exclusivamente por el aeropuerto.

Y también le quería plantear, porque usted ha dicho que la pista estaba doblemente...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Fijada.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Efectivamente. Pero se dijo en su momento que la pista 36 izquierda, 18 derecha, no estaba aprobada de manera legal. Entonces, me gustaría que me aclarara estas cuestiones.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En aviación la secuencia que se usa en el transporte aéreo es: un crecimiento sucesivo de operaciones da lugar a disponer de datos estadísticos mayores, que dan una suficiencia para analizar, que es lo que su compañera estaba diciendo en esto de que había estadísticas que decían dónde se producen los accidentes. Los datos permiten el análisis, el análisis lleva a fijar las zonas de protección porque hay más probabilidad de que en esas ocurran los accidentes o incidentes, y ese análisis lleva a definir la forma y tamaño de la pista, la franja, los márgenes, la zona libre de obstáculos, la zona de paradas, la RESA, y lo lleva al anexo 14, anexo 14 que está en la séptima edición y que la séptima edición tiene en este momento 143 enmiendas, es decir que es algo que está continuamente evolucionando a mejor, porque se añaden más protecciones. Entonces, ese anexo 14 es el que en España está en vigor y eso es lo que cumplen los aeropuertos y cumplía en aquel momento, es decir, esas zonas son las que mayor protección tienen. Ese día estaba cumpliéndose.

¿La pista no estaba certificada? Sí estaba certificada, y he tratado de explicar que hubo como dos certificaciones, una cuando se abrió la pista, sin tener la gran ampliación, y después en el 2006, con la ampliación.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Durante el accidente el plan de emergencia establecía tres niveles de responsabilidad durante su exclusión y para llevarlo a cabo había dos salas contiguas para la actividad de los responsables, director del aeropuerto y ejecutivo de servicios.

Además de la actividad de extinción y salvamento que se llevaba a cabo in situ, me gustaría que nos explicara, no solo para los miembros de esta comisión, sino también porque nos consta que hay gente que sigue esta comisión, qué es un C4, control, comando, comunicación y coordinación en una emergencia, si lo había en Barajas el día del accidente, qué cosas concretas puede hacer un comité asesor. Tengo algunas cuestiones más, pero que ya ha planteado la compañera de Podemos. Y también se dijo que se tardó mucho en el salvamento de los heridos y además se puso en tela de juicio, que me gustaría que aclarara, la formación del servicio médico del aeropuerto. Me gustaría que aclarara esta cuestión porque yo creo que es importante dejar claro si la formación y la actuación de los mismos fue la que tenía que hacer y, entre otros casos, como se ha puesto de manifiesto, si no pudo ser que no haya sido por responsabilidad de ellos mismos, sino porque realmente no tuvieron los recursos a lo mejor para acceder en el tiempo y forma que ellos mismos hubiesen deseado.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): He empezado a comentar lo que era el CGA diciendo que era un centro C4, comando, coordinación, comunicación y control. Entonces, lo que trata un centro de estos es actuar como si fuese el cerebro de la operación, hay una serie de sentidos que están mandando comunicación, el cerebro actúa de acuerdo a la inteligencia que ya le han puesto, que es los protocolos, procedimientos que tienen que aplicar, y va dando instrucciones hacia el exterior. Eso, si los centros están dispersos, tiene más lentitud y en el 2006, por esto que he explicado de que se amplió, exageradamente no, se amplió muchísimo el aeropuerto, se tomó la decisión de tener

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 52

un centro de control, que es el Centro de Gestión Aeroportuaria, donde se actuaba en ese sentido, se comunicaba, se controlaba, se coordinaba y se mandaba. Ese es el puesto de mando principal.

Contiguo, prácticamente pegado, estaba el comité asesor, donde ya se tomaban decisiones no tácticas, sino que era la que he comentado de a dónde llevamos a los familiares si el T1, 2, 3 está pequeñito y no hay..., ese tipo de cosas se habla allí, en el comité asesor, y se toman las decisiones más de comité estratégico, elevadas, por ejemplo, quién iba a decir la lista que ya hemos hablado suficiente antes.

No sé qué pregunta más me...

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Me preguntaba también su opinión en el caso de cuando se puso en tela de juicio el salvamento de los heridos, la formación del servicio médico del aeropuerto, porque sí que me gustaría, pues creo que responsabilizar..., vamos, que usted aclare que, efectivamente, estaban debidamente formados y que atendieron a las víctimas de una manera lo más rápido posible dentro de sus posibilidades y que quizá lo que faltó a lo mejor fue algún elemento de coordinación que les impidió a ellos acceder a la zona de una manera más...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Bueno, en el día del accidente no solo actuaron los médicos del aeropuerto, que de los tres grupos de médicos se fueron me parece que en el primer convoy para la zona del accidente, pero antes habían llegado otros médicos. Los primeros que llegaron fueron de un helicóptero, creo que era de la Comunidad de Madrid, que llevaba a bordo médicos y bajó, bajó, se acercó a la zona del fuego y tuvo que cambiar de posición, según me contaron, porque el fuego estaba en plena actividad, porque los pastos también se habían quemado y, entonces, mientras se estaba apagando los médicos no pudieron entrar, pero en cuanto se establecieron las líneas de salvamento entraron y fueron entrando los que estaban. Los médicos del aeropuerto, además de atender la operación, tenían la formación adecuada para atender después de un triaje a los heridos que se salvaban.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Después del accidente parece lógico pensar que hay que aprender de lo que acontece y que es una premisa fundamental para un gestor aeroportuario. Yo le pregunto directamente a usted qué se hizo después del accidente. Porque, viendo la solución post y las recomendaciones que hizo la CIAIAC, que fueron cuatro y que el que le precedió esta mañana, el presidente de AENA en ese momento en funciones, nos ha comunicado que se cumplieron esas cuatro, que ya están cerradas esas cuatro recomendaciones, pero es verdad que en el debate que mantuvimos esta mañana, permanentemente había una insistencia por parte de todos los grupos de si no fue a lo mejor necesario tener una actitud más proactiva previa al accidente y si no se detectó quizás estas cuatro recomendaciones antes de que sucediera.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ¿Cómo procurábamos y procuran ahora ser proactivos respecto a la seguridad? Siguiendo las normas que se van generando continuamente. Después del accidente hubo un montón de cambios. En aquel momento se empezaba a hablar en todo el mundo de la necesidad de tener el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, todavía no estaba implantado, después ya entró la ley, pero ya estábamos hablando.

¿Qué es lo que hacíamos en el aeropuerto? Pues una de las cosas por ejemplo que hacíamos era, y que creo que siguen haciendo, es a las 8 de la mañana hay un grupo, que se llama el grupo de briefing, donde van analizando los sucesos extraordinarios, fuera de lo normal, que han sucedido el día anterior, sean de cualquier clase que sean, para ver si eso, que es una visión, digamos, de campo, ayuda a que no vuelva a ocurrir o resolver de otra forma. Eso, todos los lunes se reúne un comité un poquito más amplio, donde se hace un resumen de todos esos sucesos. En el briefing de la mañana se hace otra cosa más, se repara el día, es decir, se ha hecho un análisis previo por la parte de operaciones del aeropuerto y la parte de servicios, diciendo: hoy puede venir esto que es excepcional, no es lo habitual, estemos preparados. El lunes se hace el análisis semanal y una vez al mes hacíamos un análisis de seguridad operacional, en el cual ya se llevaba estadísticas que servían para trasladar el estado del aeropuerto de la seguridad operacional. Es decir que sí que se es proactivo, pero además se es reactivo, en el sentido que las leyes, es decir, las normas, los reglamentos, obligan a AENA y los aeropuertos a estar continuamente informándose de lo que pasa y reaccionando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 53

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Cuando se habla de continuar con la actividad aeroportuaria normal tras el accidente, ¿se limitaba a hablar tan solo de la pista 36 izquierda, 18 derecha?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, era todo el aeropuerto. Ese día yo no sé cuántos pasajeros y cuántas operaciones había, pero estarían alrededor de 1100 y habría unos 120000 pasajeros o algo así, que solían ser los números que había. Y cuando se pararon las pistas, se organizaron retrasos, y eso hay que gestionarlo. Entonces, cuando digo que qué es lo que se aprende, pues se aprende, creo que fue en eso o en alguno de los incidentes de las bombas, es que detrás de todos los mecanismos tiene que haber un mecanismo de recuperación de la actividad y el mecanismo de recuperación de la actividad tiene que tener la primera premisa la seguridad, no abro no sé qué si no estoy seguro de que aquello cumple con todas las condiciones de seguridad aérea que tiene que tener además de otras.

Entonces, no sé si fue por esa época o así, establecimos dentro de los protocolos o procedimientos internos el montar en paralelo a la actividad de la emergencia una recuperación. A eso me refiero cuando hay que hacer algo más, hay que estar pensando que va a haber, esto es difícil de decirlo cuando hay un accidente, pero detrás hay actividad y eso no se puede cortar, sino que hay que seguir. Y me es muy difícil decirlo, pero es así.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Le iba a preguntar por el arroyo, que ha salido prácticamente en todas las comparencias. Esta mañana podíamos escuchar que no tenía clara la conclusión, aunque era una conclusión personal de que el arroyo influyera de manera negativa en el desenlace del accidente, pero la realidad es que hubo dos personas que se ahogaron, que, evidentemente, el arroyo en ese momento tenía bastante agua, y los informes oficiales de la CIAIAC y del juez, pues bueno.

Yo le pregunto a usted como director del aeropuerto en ese momento. ¿No cree que si hubiese estado canalizado bajo el túnel se hubiesen evitado al menos estas dos muertes?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es que eso forma parte del accidente, el avión cayó y embalsó el agua y un agua que era así se convirtió en la causa probablemente, aunque los jueces no lo tienen claro, y yo tampoco lo tengo, pero probablemente, no se sabe si antes de eso, bueno, probablemente. Pero también alguno se salvó porque el agua impidió que el incendio alcanzase a otros. Es decir que es un accidente y no se sabe cómo va a hacer.

¿Sería mejor tenerlo canalizado? No estoy seguro de que sea. Lo que hay que hacer es proteger las áreas donde en esa estadística que decía su compañera, ocurren cuando ocurren los accidentes, esas son las que hay que proteger fundamentalmente, el resto...

Después, en la recomendación, como decía, analícese esto, hicimos un análisis, y como en aquel momento estábamos haciendo un proyecto de adecuación de las zonas entre las pistas, porque el 2006, y eso era el 2008, en la zona entre pistas habían quedado restos de obras y esto, estábamos viendo a ver cómo limpiábamos todo esto e hicimos el análisis de si convendría o no y con lo que decía de la CIAIAC quitamos la valla, el arroyo sigue y los caminos que había por allí se adecuaron para que en un futuro, si ocurre, que no ocurra, eso es lo que deseamos.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Y voy concluyendo, señora presidenta. Pero sí que me gustaría acabar con algunas reflexiones personales tuyas tras vivir una tragedia. Han pasado 10 años, desde luego, el dolor sigue muy presente en los familiares de las víctimas, y entiendo que para cualquier persona que se haya enfrentado a una situación como la que usted vivió, es muy difícil de olvidar, efectivamente, me imagino que se olvidarán algunos aspectos propios del día y de la vorágine de la jornada, pero la vivencia personal estoy seguro que la tiene muy muy presente. Por eso, me gustaría preguntarle cuál fue su situación personal tras el accidente y si usted hizo después de haberse enfrentado, dada su experiencia y su formación, a un acontecimiento tan trágico, si hizo alguna aportación, hoy nos ha adelantado alguna, como es por ejemplo la formación psicológica, que es muy difícil plantearle alguien, por mucho que lo vea en la teoría, hasta que no se ve sometido a algo así, es muy difícil que sepamos si estamos capacitados o no, pero me gustaría saber cuál fue su contribución y su propia situación personal tras este accidente.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Aquello es muy duro.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Por eso. Me imagino.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 54

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pero no solo por los familiares, era para todos los que estábamos. Hubo gente que necesitó apoyo psicológico. Yo no me daba cuenta de cómo era de duro para mí. Ahora, al recordar, sí que me doy cuenta, de hecho, me está costando mucho estar aquí. Por eso, cuando me han preguntado, digo: fortalecer psicológicamente ante una situación, eso puede ser mirar al futuro.

¿Usar las tecnologías? Hablábamos entonces, y perdonen, que yo ya estoy jubilado y no quiero dar lecciones de nada a nadie, pero hablar de una caja negra de la emergencia. ¿Y qué quiero decir con eso? Pues un sitio donde van depositándose todos los elementos, que sirva para después, cuando ocurre, vuelvo a decir, nunca ocurra, para extraer los datos que sirven para determinar, esto hay que corregirlo, esto no hay que corregirlo, esto ha ido bien, esto ha ido mal. Esas serían, si yo estuviese en su lugar, conclusiones positivas. Voy a poner un ejemplo. En no sé qué año hubo... Y esas cada vez son más fáciles, las tecnologías permiten más.

Voy a poner un ejemplo, permíname que me extienda y que sea un poco profesor, que no quiero serlo, pero tengo esa característica. No sé qué año cayó un avión de Air France en medio del Atlántico y las cajas negras se fueron al fondo del mar, que estaban a unos 8000, no sé si se recuperaron. En aquel momento hablábamos: ¿y los datos esos que se han perdido? ¿No está el avión continuamente enviando a su centro de operaciones datos de cómo va avanzando? Si eso estuviese en un sitio durante un tiempo, ese dato que se quedó en el fondo del mar, creo que luego se recuperaron, pero algunos hay..., estaría a disposición. En una cci?? es más cercano todo, es más fácil guardar cosas. Entonces, eso se llama innovar y esas cosas son las que yo recomendaría a todo aquel que está trabajando profesionalmente en el asunto, yo ya no estoy, pero creo que los que están saben de estas cosas y lo pueden hacer, solo se tienen que dedicar a ello, y antes o después será mucho mejor, algo que no deseamos nadie que suceda.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Ok. Muchas gracias, presidenta, por su benevolencia y, por supuesto, al compareciente también.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Raya.
Por el Grupo Popular, señora Bento.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Gracias, presidenta. Gracias, señor Oleaga.

Le voy a pedir disculpas de antemano porque voy a retomar unas cuantas preguntas que ya le han hecho y lo siento, porque usted ya ha dicho que no le agrada esta situación, pero yo tengo alguna duda, por ejemplo, en relación a la custodia de las imágenes, yo sé que usted lo ha dicho, que el juzgado archivó todo esto, que, desgraciadamente, no se supo nunca quién filtró esas imágenes, pero esas imágenes, si están ahí es porque se filtraron, usted lo sabe perfectamente, y la pregunta que le quiero hacer, y se la hago porque usted sabe también, porque lo ha dicho, que vivió una situación, de verdad, yo no me querría ver en esa situación, de tener que ir allí a esa sala donde están los familiares y tener que darles esa noticia, inimaginable, pero es que la Asociación de Víctimas una de las cosas que nos traslada a todos nosotros es que todavía le sigue doliendo que esas imágenes sigan colgadas en medios digitales. Y mi pregunta es si a ustedes se les ha ocurrido, han hecho algo para que esas imágenes desaparezcan, que no puedan seguir expuestas, desde AENA, desde Barajas. ¿Se les ha ocurrido tomar alguna iniciativa para que estos medios retiren esas imágenes que tango daño hacen a las familias?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No lo sé, pero...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno, digo cuando usted fue, usted fue responsable durante años, ¿no?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Me parece que ya he explicado que lo que di la instrucción es: retírense todas y cortar para que nadie pueda...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo le he entendí, de verdad, que no quiero que repita lo mismo porque...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, pero solo es por explicar un poquito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 55

Voy a dar otro ejemplo de otro momento dramático. Cuando pusieron la bomba en T4, a los X minutos empezaron a salir imágenes de lo que estaba pasando dentro de los terminales y algunas de las imágenes provenían de las cámaras del aeropuerto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero es que entonces todavía me reitero más, o sea, es que es durísimo que se sigan produciendo filtraciones.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, déjeme que explique. La sala del CGA tiene unas pantallas donde suelen ver, entonces, allí hay mucha gente que puede grabar con sus cámaras, entonces, ¿de dónde provino aquello? No le puedo decir. ¿Qué hice yo en aquel momento?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, esa es la pregunta.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Di la instrucción de ?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Custodiar?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ... quitar de los mecanismos de grabación todo lo que estaba grabado para tener a disposición del juez.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí. Yo sé que hoy en día es muy complicado porque la gente está en la calle, todo el mundo tiene un móvil y puede grabar lo que sea, pero no estamos hablando de eso, estamos hablando de grabaciones internas, hechas por cámaras que están ahí por seguridad, entre otras cosas. Yo me refería solo si a alguien se le ocurrió en algún momento decir: vamos a intentar que esto se retire como mínimo, ya que hemos causado este daño, pero bueno.

Quiero también preguntarle en relación a..., antes al señor Marín le hice la pregunta y me dijo que era usted el responsable, que se lo hiciera a usted y por eso se la voy a ha certificado. Yo le estuve preguntando un poco cómo se había constituido el comité asesor, el gabinete de crisis, quién estaba al mando, usted ha dicho que era usted, y cómo se tomó la decisión, si fue unipersonal, usted decidió ir a esa sala y comunicarles a las víctimas, tal y como se hizo. Entonces, él me dijo, bueno, nos dijo a todos que no sabía, usted ha dicho que eso se debatió intensamente, que era lo que yo me imaginaba, porque una decisión como esa no creo que nadie se presente voluntario y diga: anda, voy corriendo y lo voy a decir como Dios me dio a entender, que estoy seguro que no es fácil, ya se lo digo. Pero cuando uno ocupa un puesto de responsabilidad pues está para las duras y para las maduras, quiero decir que no solo es figurar, y usted lo sabe perfectamente por su experiencia dilatada, sino que también, claro, hay situaciones como las que usted vivió, muy complicadas. Pero entonces, si esa decisión se tomó de forma colegiada me gustaría, porque antes nos dijeron que no, entonces, saberlo a ciencia cierta y por qué se hizo así porque, claro, usted dice: no, yo di la relación. Me imagino que estas cosas se deciden. Yo he tenido que gestionar también, alguna experiencia de esto tengo, alguna crisis, y estas cosas no se dejan al albur, no es a ver que voy allí y qué me encuentro, se habrá tenido que decidir qué relación se van a dar solo los supervivientes y todo el mundo sabe que ante eso, las personas que están allí, que no son muebles, reaccionan, y más cuando uno está pendiente de que su hijo, su padre... Es que, de verdad, esta es la situación que usted sabe. Entonces, ¿cómo se toma esa decisión? ¿La toma usted unipersonal, que entiendo que no? Me gustaría saberlo.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Me gustaría que antes con usted lo he explicado, pero ahora, recordando, voy a añadir algo más que creo que ocurrió. En la discusión salió si era responsabilidad de la compañía el hablar de..., entonces, la persona que estaba no estaba psicológicamente..., estaba muy afectada, y entonces alguien tenía que salir, que pudiese con la situación, y en esa conversación supongo que dirían: ¿Cómo estás tú? ¿Puedes decirlo? Y llegamos a la conclusión de que podría ser yo y fui yo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y la decisión fue: vamos a leer la lista de supervivientes y después callar?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, eso...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 56

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Eso no?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No. Y, ya le digo, que tenía tanta tensión toda la situación que yo no me acuerdo que dijese: solo vamos a dar esto y luego el resto no lo damos. Es que no puedo asegurarlo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero se acuerda usted que fue así?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En el momento que se terminó y se dijo esto, son los que están en hospitales y vivos, se organizó tremendo, de hecho, fuimos acompañados por fuerzas y cuerpos de seguridad por si acaso.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y cómo valora usted, después de 10 años, eso?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): ¿Cuál?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Esa situación que se produce.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Horrible.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿O sea que no se puede volver a repetir eso? De hecho, se ha cambiado.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, de hecho, creo que lo han cambiado.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí. De hecho, se ha cambiado.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Y hay un responsable que tiene que actuar con las víctimas y supongo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: La persona de contacto, sí, que estará preparada psicológicamente.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Y supongo que eso significa que psicológicamente estará preparada y será bueno además, será muy bueno, muy bueno.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Asumir responsabilidades de este tipo supone afrontar situaciones así de duras, ¿no?

En relación a la activación del plan de emergencia, la información que nos llega a nosotros es que no se produce de manera muy rápida, sino más bien lo contrario, sino que se tarda un poco. Yo entiendo que los primeros minutos de una situación como esta, los primeros minutos son caóticos, pero que eso tiene que terminar, que esa situación termina y que entonces alguien toma las riendas, en este caos usted, y se empiezan a tomar decisiones. Entonces, las preguntas que le quiero hacer son: ¿Por qué no se activaron simultáneamente todos los medios, todos los recursos?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Porque había un sistema que era consecutivo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Escalonado?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Escalonado en aquel momento. Creo que ahora ya tienen un sistema que tocan y sale todo simultáneamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Todo.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En aquel momento me parece que no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No existía ese sistema y se tardó...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, todavía no existía, pero ahora creo que es así como se hace.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 57

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y esa decisión estaba protocolarizada, se tomaba porque...?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí, había un orden y como había una serie de operadores...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿En el plan de emergencia?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En la actividad del puesto de mando principal durante el plan de emergencia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero la decisión estaba protocolarizada?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿O el puesto de mando decidía en ese momento?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, no, había un orden.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Un protocolo?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Se ha dicho también que las pistas se fueron cerrado, pero, sin embargo, nosotros la idea que tenemos es que no, que el aeropuerto estuvo activo, que se mantuvo la operatividad del aeropuerto.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pero ya lo he explicado. Inmediatamente...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero es que yo no se lo he entendido, discúlpeme. Ya le pedí disculpas de entrada.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, no, no, si me parece...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Porque no lo he entendido, porque primero se dijo que solamente se había cerrado esa pista, luego se dijo, usted ha dicho que no, que se fueron cerrando algunas, luego también ha dicho que es que no se puede cortar la actividad, y yo quiero saber por qué, por qué no se puede cortar la actividad cuando hay un accidente, porque, evidentemente, hay que ver a qué se da prioridad. Yo estoy de acuerdo con comentarios que se han hecho aquí, o sea, si usted mantiene la operatividad, eso supone que hay una serie de vehículos de guía que tienen que atender al resto de los aviones y que, por lo tanto, todos esos servicios de emergencia, yo sí sé en lo que he podido leer que los bomberos llegaron muy rápido, seguían la columna de humo, es que la veía cualquiera, y ellos fueron hacia esa columna de humo. Pero, sin embargo, no fue así con el resto de los servicios de emergencia, todos hemos visto esas imágenes, es un recinto cerrado, no solo necesitan ser guiados, necesitan ser autorizados. Una pregunta, ¿cuándo se da esa autorización? ¿Tiene usted conciencia de lo que se tarda en dar esa autorización?

Y al hilo de esto, ¿la información que se da a los servicios externos fue la adecuada? ¿Cómo pueden llegar colas y colas de ambulancias? Yo recuerdo la película, la hemos visto todas unas cuantas veces, esas colas de ambulancias, muchas no estaban medicalizadas. ¿Eso es porque falla la información, porque no se les da correctamente o a qué se debe, o a que la gente va espontáneamente allí o...? Y perdone la avalancha.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): El aeropuerto tiene cuatro pistas, entonces hubo una secuencia de cierres, al primera la pista donde el accidente, inmediatamente..., esos datos están creo que en el informe de la Comisión, la pista paralela, luego la pista del sur...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Peor cuánto tiempo? Porque, claro...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es que no puedo darle los tiempos, pero fue inmediato.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 58

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¡Ah! Fue rápido.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Y la única que no se cerró fue la pista de llegadas 33 izquierda, que es la más del oeste, porque había operaciones y se entendió que era conveniente, poniendo un índice de llegadas más bajo del que había, para retener los aviones, que fuesen llegando porque los riesgos de enviar a otros aeropuertos podían ser mayores. Entonces, se tomó la decisión consecutivamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y en su opinión eso no restó...?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Entonces, una de las conclusiones que dice CIAIAC es que los bomberos todos fueron al incendio, y dicen clarísimamente que fue una decisión acertada porque ayudaron muchísimo.

La operación que se estaba haciendo también dice al CIAIAC, y es uno de los elementos que estuvimos diciendo: si están llegando aviones y no hay bomberos y ocurre un accidente, eso es un problema. Entonces, no hubo un accidente y también he de decir que llegaron un montón de gente, entre ellos los bomberos del aeropuerto, a ayudar, e inmediatamente el parque de bomberos que atendía esa pista ya estaba dotado, es decir que estuvo un rato y gracias a Dios no ocurrió nada.

¿Hay que tomar algún criterio sobre esa situación? Pues en las situaciones operativas normales, cuando hay una carencia de bomberos provisional no se cierra una pista, porque hay otras circunstancias, y creo que se espera tres horas hasta declarar que el aeropuerto baja de categoría, en ese momento no se tomó esa decisión porque inmediatamente los bomberos que llegaron de fuera, del aeropuerto, pero de fuera, dotaron el parque.

¿Deberíamos haber actuado de otra forma? No lo sé. Yo creo que se acertó.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo imagino que ustedes habrán, después de todo lo que sucedió, habrán hecho una reflexión profunda, un análisis crítico profundo. Entonces, entiendo que deberían de saber ya si fue bueno o malo.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No, creo que fue acertado.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Por eso, usted ha dicho que no, que estuvo bien.

¿Y usted no cree, en su opinión, que eso restó medios a la celeridad con la que se permitía a los medios que estaban fuera entrar a auxiliar? Porque los vehículos eran los que había y si una parte se destinaba a los aviones que estaban aterrizando y despegando, entiendo que es una cosa de sumar y restar, había menos. ¿Y la otra pregunta que le hice, cuánto tiempo, si usted tiene alguna memoria o lo ha podido leer, cuánto tiempo se tardó en autorizar a que los medios externos pudiesen acceder al recinto?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No tengo, pero creo que en el informe de la Comisión está ese dato.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero es que hablan de 30, 40 minutos supervivientes, personas que dicen, había una doctora, usted lo sabe, que sintió un neumotórax y eso tiene un tiempo y son 40 minutos, o sea que, por lo tanto, se tardó.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Ya, pero eso fue, precisamente eran los análisis y los análisis...
Me pasan un dato.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, sí, yo encantada de que si nos da información que nos ayude, que es lo que queremos.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): La hora y media que ha comentado..., es que yo tengo ya..., es la hora en que llegaron a los hospitales, no cuando los...

La señora **PRESIDENTA**: Eso no es lo que decía la grabación y los informes, pero bueno.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): A las 14:37 ya estaba el helicóptero del SUMMA, en 12 minutos ya estaba allí actuando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 59

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, sí, es que el piloto del SUMMA, nosotros hemos escuchado grabaciones con la torre de control, que le dice: por favor, agilicen, por favor, agilicen, por favor, agilicen. Y lo repite y lo repite. Por eso, yo sé que no fue hora y media, pero es que como mínimo 40 minutos y había gente viva, porque eso también lo sabemos por testimonios de los bomberos, o sea, los bomberos que llegaron allí a los tres minutos, con todas las dificultades, siguiendo la columna de humo, decían que escuchaban a la gente. Entonces, la pregunta era por qué se... A lo mejor usted me dice: mire, pues no se pudo hacer antes, o hemos aprendido y ahora, como le decía, se activan todos los medios a la vez, antes era escalonado. Algo se ha tenido que aprender, pero lo cierto es que hubo, yo no sé si fue media hora. La pregunta era esa, porque no lo sé. Sé lo que le he escuchado a la superviviente, sé lo que hemos escuchado del piloto, que le pide al centro que agilice la instrucción para autoriza la entrada, porque el problema ya no solo fue cómo llegaron los coches guía, sino que tampoco se autorizaba la entrada; estaba la valla, que es un recinto cerrado, necesita autorización. Entonces, bueno, la idea era un poco que si usted era consciente, porque... ¿O se ha analizado por qué se tardó ese tiempo? No lo sé.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Como no tengo los datos, pero me los están dando en este momento, a las 14:50 entra la primera caravana de medios al...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿30 minutos, 40?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): De 25 a 50 son 25 minutos. Esa es la primera...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que 25 minutos...

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pero es porque estaban llegando al punto de reunión.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero hubo algún motivo...? Yo de verdad que no quiero sino ayudar y que esto no vuelva a pasar más. ¿Hubo algún motivo por el que se estuvieran 25 minutos esperando ambulancias?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Según me dicen, no estuvieron esperando.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No. En cuanto llegaron organizaron el convoy y entraron.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y el señor que llamaba del SUMMA diciendo: por favor, agilicen, ese señor no...?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Es que no sé lo que me está preguntando. Yo le digo los números que salen...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Por el tiempo que tardaron en entrar los medios externos.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): A las 14:50, cuando se formó la primera caravana.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Si el accidente se produce a las 14:24, pues son 25 minutos.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Porque estaban llegando desde fuera.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo le doy la razón en todo lo que usted da, que yo no tengo la información que tiene usted, pero 25 minutos, le pregunto entonces, ¿le parece razonable a usted para que entraran los medios externos al aeropuerto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 67

11 de julio de 2018

Pág. 60

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Sí. Todos los que llegaron hasta el aeropuerto tardarían un rato y 25 minutos no son muchos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Y en relaciona los simulacros que se realizaban con los planes de emergencia vigentes, yo ya le pregunté también al señor Marín si creía que esa zona específica tenía más riesgo que cualquier otra, si era un punto negro, y me dijo que no. ¿Usted también lo ve igual, no tenía mayor riesgo que..?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Lo he explicado...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Se lo ha contestado a la compañera, sí. Que no se hizo ningún simulacro, por tanto, en esa zona.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): En esa zona no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y pasado el accidente usted diría que esa zona es más peligrosa que otras?

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Y cuando usted decía lo del arroyo, que se habían ahogado y que hay aeropuertos que están en el mar, cerca del mar, nosotros lo sabemos porque volamos constantemente a aeropuertos pegados al mar, si a mí me dicen que hay un accidente en un aeropuerto que está pegado al mar, que el avión cae al mar y la gente muere ahogada, yo creo que ninguno de los que estamos aquí nos cuestionaríamos nada, porque es que están en el mar, pero que se mueran ahogadas dos personas en un arroyo que usted mismo ha dicho con las manos es esto, nos tiene que, de verdad, revolver y decir: es que el agua era así; no es el océano, que nadie cuestionaría hay muertos por ahogamiento. Entonces y o, vuelvo a insistir, se lo dije también al señor Marín, nosotros solo queremos aprender de esto y entonces, si la distancia y la zona que hay entre las pistas tiene que ser plana, pues tendremos que promover que sea plana y yo creo que como usted es un experto y lleva muchísimos años, mi pregunta iría también por ahí, si usted realmente cree que eso debiera ser así o es mejorable al menos.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Yo creo que no, esos son los análisis que hace OACI, el sistema del transporte, y creo que lo que protegen es lo que hay que proteger. Perdona que sea tan...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, no, no, yo le pido su opinión, porque yo le doy la mía, que todo me hace ver que esa orografía no fue quizás la más favorable, pero ustedes son los expertos.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Bueno, yo ya no soy experto, pero los que siguen...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno, lo fue durante muchísimos años.

El señor **OLEAGA ZUFIRÍA** (director del Aeropuerto de Barajas en 2008): Pero los que siguen trabajando...

La señora **PRESIDENTA**: Señora Bento, tiene que ir...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pues nada más. Solamente, la última pregunta yo creo que la ha contestado usted, que era realmente alguna lección que hayamos aprendido, sobre todo las personas y los órganos responsables, que yo creo que sí, y usted ya la ha contestado, o sea que muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Muchas gracias, señor Oleaga. Muchas gracias. Hasta la semana que viene, si los plenos nos permiten.

Se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-67