



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 84

Pág. 1

**RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022  
DE SPANAIR**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA DEL CARMEN PITA  
CÁRDENES**

**Sesión núm. 12**

**celebrada el miércoles 19 de septiembre de 2018**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

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

- Del señor Martínez Alvarado (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001344) ..... 2**
- Del señor Riera López (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid SUMMA112), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001345) ..... 30**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

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

#### — DEL SEÑOR MARTÍNEZ ALVARADO (BOMBERO DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001344).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, buenas tardes. Buenas tardes, don Francisco Martínez Alvarado, bienvenido, muchas gracias. Como ya le hemos informado, tiene diez minutos para su exposición, y luego habrá un turno de preguntas y respuestas formuladas por los portavoces de los distintos grupos. Le hago saber que su comparecencia está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. Le dijimos que podía venir acompañado, ha venido solo, y le informo de que esta Presidencia va a velar y a salvaguardar los derechos que le confiere esta ley. También le hago la advertencia de que, conforme al artículo 502 del Código Penal, tiene que decir la verdad. Cuanto usted quiera, puede comenzar. Dispone de diez minutos y luego ya empezamos el turno de preguntas.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Buenas tardes a todos. El relato va a ser el nuestro, voy a hablar en primera persona, pero refiriéndome al resto de los compañeros para no estar constantemente hablando de unos u otros. Entonces, si digo yo se supone que generalizo al resto de los compañeros.

Estamos hablando del 20 de agosto de 2008, 20-08-2008, curiosamente se da esa coincidencia. Veníamos de vacaciones y en torno a las dos y media de la tarde suena la sirena. Como muchas veces que toca la sirena, tampoco sabemos nada y directamente nos dirigimos rápidamente a nuestros vehículos. Lo tenemos que hacer así —iré indicando rápidamente los protocolos— porque según nuestros procedimientos operativos, tenemos que estar en los puntos más alejados de las pistas del aeropuerto en menos de tres minutos, entonces siempre lo hacemos con bastante celeridad, vamos, corriendo. Mientras nos acercamos y subimos a los vehículos reclamamos información de a qué se debe ese toque de sirena, y en principio no escuchamos a nadie que nos dijera nada. Sí que, poco a poco, íbamos escuchando a alguien de la torre de control que nos decía que había un accidente sin más; accidente, accidente, con unos lapsos de tiempo de unos segundos. Independientemente de lo que ellos nos dijeran, yo en ese momento me encontraba como primer vehículo de salida rápida, por lo tanto, no me espero a lo que me digan; si toca la sirena, salgo y ya veo lo que hay. Lo normal es que pueda haber cualquier tipo de incidente y aunque nadie me diga nada, si es una cuestión de fuego, más o menos por el humo ya lo veo, que es lo más importante. Luego hay otro tipo de accidentes o incidencias que no tienen nada que ver con esto, pero, bueno, vamos siempre preparados para lo peor, que puede ser un accidente sea de camión combustible o sea de avión.

Al poco de salir, digamos que a los ciento y pico metros, sí que el controlador nos dice: accidente 36 izquierda. Y es justo la pista de la cabecera. Ya saben que la cabecera tiene dos nomenclaturas, número y letra; 36 izquierda corresponde a otro extremo de pista, es decir, es la 18 derecha, aunque están cruzadas, pero es así. Entonces, yo salgo y lo que tengo delante es la pista 36 izquierda, pero no veo nada. Avanzo un poco más y sí que veo ya por el retrovisor del camión una columna de fuego y humo bastante intensa, de una envergadura que ocupaba todo el extremo de mi retrovisor. Entonces me doy cuenta de que lo que había ocurrido estaba detrás de nuestro parque de bomberos. Se lo comunico a los compañeros que venían detrás de mí —recuerden que yo soy el primer interviniente— para que, mientras yo doy la vuelta con un vehículo pesado de grandes dimensiones, ellos ya vayan acelerando y se vayan dirigiendo a esa zona. Mientras yo doy la vuelta, ellos ya prácticamente están llegando a las cercanías. Estamos hablando de que el lugar del accidente se encuentra a unos 1500 metros aproximadamente del parque de bomberos. Ellos ya van relatando por la emisora que es imposible penetrar en la zona con los vehículos, que no saben cómo meterse porque el fuego rodeaba la propia vía de acceso y ya no dejaba entrar en donde se supone que había sucedido el accidente. No hacía falta que nadie nos dijera ya por la emisora de qué se trataba, nos estábamos imaginando que había sido un avión. No sabíamos si era un avión pequeño, mediano o grande, pero la potencia del combustible ardiendo sí que nos estaba indicando que el accidente tenía que ser de un avión de una envergadura considerable.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 3

Al escuchar a mis compañeros que tenían esa dificultad, en vez de ponerme detrás de ellos sin poder hacer otra cosa más que esperar, yo lo que hice es ocupar una zona elevada. Me desvié un poco de la vía de servicio y desde allí sí que vi la rodada que había dejado el avión, y más o menos entre el humo y el fuego calculé dónde podían estar los restos; no se veía, pero hice un cálculo de la trayectoria. Eso me sirvió para dirigirme por otro sitio distinto a donde estaban mis compañeros y romper. Podía haber entrado por la zona de rotura que había dejado el avión porque había roto una valla, pretilos de carretera, etcétera, pero por ahí era imposible porque la rodada de combustible todavía estaba ardiendo. Además de otra cosa, cuando sigues una rodada de un avión te puedes encontrar con supervivientes que queden detrás y, entre el humo y el fuego, solo te falta que encima seas tú quien los atropelle. Por lo tanto, decido entrar por otro sitio que me supone romper una antigua valla perimetral del aeropuerto. Esa valla está sobre un muro de hormigón, por lo tanto, tienes que subir primero con el camión por el muro de hormigón, tirar la valla y romper todo el carenado de pinchos que había arriba, era una valla concertina de seguridad. Todo esto aunque te retrasa, no mucho, siempre es una dificultad añadida a la hora de la intervención. Nosotros desde hacía mucho tiempo veníamos reclamando sobre esa valla que tenía un cometido anterior, era el perímetro de la primera pista que se amplió en el aeropuerto, la 36, pero una vez que se hizo la siguiente pista y el aeropuerto ya había iniciado con las nuevas terminales, esa valla protectora no tenía ningún servicio; nada más es perjudicar en un momento dado un acceso rápido por allí, pero, lógicamente, nadie se imaginaba que eso podía ocurrir. Tras penetrar por esa zona que les digo, sí que me encuentro una situación complicada de acceso porque el combustible no solamente había dejado en su trayectoria un reguero importante ardiendo, sino que un bosque que hay allí de encinas y árboles centenarios estaban cubiertos de combustible y, entonces, estamos hablando de unas teas que alcanzaban la altura de treinta o cuarenta metros.

En cuanto al tiempo de respuesta, mis compañeros que llegaron antes que yo tardaron en torno a los tres minutos —y eso está contrastado desde hace ya bastante tiempo—, tres minutos o tres minutos y poco; y yo el primer contacto que tengo con las primeras víctimas es aproximadamente a los seis minutos y algo; o sea, que estamos hablando de una celeridad en la respuesta bastante adecuada para lo que son nuestros planes de emergencia. Es decir, nosotros tenemos unos tiempos de respuesta, pero para la zona por donde transitan los aviones, plataforma, rodadura, etcétera. Es ahí donde tenemos que dar por normativa OACI los tiempos de respuesta, pero cuando estamos hablando de campo o zonas fuera del aeropuerto, ahí ya no hay tiempo de respuesta, pero, bueno, dimos un tiempo de respuesta apropiado a la zona.

Voy a saltarme algunas cosas porque casi es preferible no recordarlas, te vas encontrando con víctimas, supervivientes, no todos fallecidos... La celeridad con la que se accede —y eso sí que es importante porque luego vienen las secuelas— supone que el accidente no ha terminado todavía; es decir, tú te presentas en seis minutos en una tragedia como esta y las cosas todavía siguen ocurriendo. Tampoco quiero ser muy preciso, pero sí que sepan que cuando digo que todavía las cosas siguen ocurriendo es que todavía no ha terminado el accidente; o sea, hay gente que tiene que fallecer todavía. Y esto es lo duro, no me gusta dar detalles ni vulnerar las intimidades de las personas, sobre todo estando junto a los familiares muy sensibilizados con estos temas, pero los que llegamos nos encontramos con situaciones que ya de por sí te generan una sobretensión a la que te tienes que sobreponer, porque tú tienes que ir con los procedimientos que tenemos automatizados, pero el video que estás viendo delante de tus ojos ya te hace modificar muchos conceptos. Es decir, en mi caso concreto —y siempre que digo en mi caso ampliamos a los compañeros— recuerdo el efecto túnel, es decir, se reduce mucho el campo de visión, que es un efecto típico que les ocurre a los policías y a gente que está en situaciones de estrés. Pero también me ocurrió que, de repente, empecé a ver en blanco y negro. Es decir, el cerebro funciona de tal manera que cuando lo que ves te parece tremendamente impactante, hace todo lo posible para que tú puedas seguir haciendo lo que tienes que hacer, no salir corriendo e irte a tu casa porque sabes que tienes que seguir trabajando, y de alguna manera poder estar delante de lo que estás viendo.

Llegamos a la ribera del río y ahí, sin saber dónde estaba todo el conjunto del avión, sí que me encuentro una parte del fuselaje con supervivientes. Compañeros míos habían saltado ya de los vehículos, y yo soy el primer vehículo que llega con posibilidad de generar una situación de supervivencia para los que estaban allí. Los dos compañeros que habían saltado, digamos que habían saltado un poco a cuerpo gentil y a riesgo de sus propias vidas, pero, bueno, ellos hacían compañía a los supervivientes que tenían a mano. Yo lo primero que me encuentro entre los supervivientes y mi vehículo, estamos hablando de una distancia de ocho metros aproximadamente, es un agujero con un charco de combustible importante.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 4

Antes de poder trabajar con los supervivientes, el charco de combustible me supuso tener que apagarlo con aproximadamente el 90%, casi la totalidad, de la capacidad del vehículo que son 13500 litros. Eché a ese combustible unos 13000 litros de agua. Si no lo hubiera hecho así —de hecho, uno de mis compañeros me lo estaba diciendo—, la temperatura era muy elevada y hubiera afectado casi seguro a los que habían sobrevivido. Es decir, por el hecho de que estuvieran en el río parece que un río te puede proteger; un río que en principio no tiene mucha profundidad, pero que taponado por el fuselaje que había caído en una zona del mismo, luego provocó que el agua nos llegara hasta el cuello y en alguna zona incluso nos sobrepasara en profundidad. El río no generó por sí unas condiciones que permitieran la supervivencia de los que estaban allí. La temperatura era tal que si no se apagaba ese foco, no había manera de que esa gente hubiera salido por sus medios. De hecho, por su propia cuenta salvo cinco o seis personas que salieron disparadas y que quedaron en una zona más o menos segura por las cuestiones de la física, creo que al resto le hubiera costado mucho sobrevivir.

Apagado ese charco de combustible, empezamos la intervención rápidamente. Apagado el combustible no significa que no hubiera combustible ardiendo por otras zonas, que no hubiera una densa capa de humo que no me permitía ver como desde aquí a donde está la primera mesa, imposible. Entonces, te vas encontrando con personas que iban apareciendo tratando de ayudar, puede ser un policía, un guardia civil o gente que preguntaba quién era el mando. Tú les decías: ojo, creo que está por aquella zona concreta, pero no os metáis porque aquello está sin controlar, y una vez que te metes detrás del humo, si te pasa algo no hay manera de que nadie te pueda atender ni te pueda rescatar. Por tanto, a los que iban tratando de llegar los poníamos detrás para que esperasen un poquito a que estuviéramos controlando una situación. Una situación no de fuego, solamente queríamos concretar una zona donde los supervivientes pudieran mantenerse a salvo y seguros y donde se pudiera trabajar; el resto en cuanto a fuego, en cuanto a la dimensión del accidente, no nos importaba en ese momento. Yo concretamente sabía que ahí había supervivientes y era la zona que quería trabajar. De hecho, mi primer compañero, que estaba mitigando la magnitud del fuego, me trajo a un niño y lo metió en el camión porque no había otro sitio donde pudiera estar seguro. No podía hacer lo mismo con el resto de personas porque el camión tiene una capacidad limitada para meter gente, pero sí le pareció adecuado meter al niño dentro. Por eso les cuento un poquito para que se den cuenta de que en ese momento no estaba todo controlado como para poder empezar el rescate.

Una vez solventado el problema del fuego, sí que nos bajamos el compañero y yo —digo el compañero y yo porque los camiones solamente llevan dos bomberos, no son vehículos que lleven a siete u ocho bomberos, sino a dos—, lo que supone, para que nos hagamos una idea, que cuando nos ponemos a trabajar dos no es igual que cuando trabajan veinte personas seguidas. Esto te supone estar preparado para el ritmo frenético al que te tienes que sobreponer en los primeros minutos. Y digo esto del ritmo porque yo estaba viendo que el río subía y había personas que se iban a quedar debajo del agua en segundos. Por lo tanto, supone que no te pones el equipo de protección de respiración porque —ese mes de agosto no lo sé, pero me acuerdo que a esa hora, en torno a las tres de la tarde, hacía un calor horroroso— si yo me pongo el equipo de respiración para protegerme, primero aumento en 25 kilos el peso, y meterme en el río hasta la altura del pecho con 25 kilos más, más lo que pesa mi equipo de intervención mojado, que era horroroso trabajar con ese equipo, me supone limitar mucho mi forma de actuar. Por lo tanto, eso lo quito y ya estamos expuestos a algo que nos han enseñado que, con esa magnitud de fuego y con la temperatura que tenía el humo, te va a generar problemas; pero, bueno, no importa, en ese momento te pones a trabajar, lo importante es la gente que te reclama y te pide ayuda y lo que tienes que hacer es ponerte a trabajar.

Trabajar en una situación normal —y lo digo porque he trabajado en accidentes laborales y he tenido que acudir a accidentes de tráfico— no es igual que acudir a este tipo de accidentes. Aquí es como si alguien tuviera un cronómetro y te estuviera marcando desde un principio unas respuestas. Tienes que salvar a esa persona a la que le está subiendo el nivel del agua, lo tienes que hacer con una celeridad tremenda, tienes que hacerlo a mucha velocidad; tienes que tener cuidado con otra persona porque se le está acercando aquella llama de allí; el combustible que estamos viendo por aquella parte sigue rezumando y puede venir arrastrado por el río porque el combustible no se apaga con el agua. El queroseno flota, está por encima del agua y sigue ardiendo. De hecho, las pruebas que nosotros hacemos con combustible son siempre con un depósito de agua y encima el combustible. Es decir, el agua no lo apaga, lo apaga si la echas encima de una determinada manera o con espuma. Trabajar de esta manera supone que ya empiezas con unas pulsaciones y un sistema biológico; yo me di cuenta aquel día,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 5

creía que estaba preparado, pero luego me di cuenta de las consecuencias; y las consecuencias si me queda un par de minutos, luego se las comento. Se trabajó rápidamente, estuvimos allí hasta las seis de la tarde, en principio con los supervivientes, luego ya era rescatar cadáveres, y llegó un momento, según iban acercándose los servicios de ayuda externa, es decir, los bomberos de la comunidad y del ayuntamiento, en que trabajamos en conjunto. Estamos hablando en torno a media hora, es decir, en la primera media hora trabajamos los efectivos que estábamos allí en el aeropuerto que somos 21, no más, y supuso un esfuerzo impresionante, impresionante, que ha dejado secuelas en mucha gente. Cuando tienes controlado el fuego sí que vas permitiendo que guardias civiles, policías adscritos a tareas administrativas, se acerquen y te echen una mano porque no puedes con todo lo que se está acumulando de trabajo. Luego sí, los bomberos externos se van acercando, pero también reconozco que ellos en principio vienen como fríos, desconocen un poco el campo de actuación aeronáutico. Es decir, si ellos vienen —y en algún sitio lo he dicho— con un equipo de excarcelación, que nosotros también tenemos para sacar ocupantes de vehículos, ese equipo no vale para esto, primero por peso, no es adecuado para trabajar con el agua hasta el pecho, no es lo más apropiado, pero también vienen con unas herramientas muy ligeritas que nos venían muy bien y nosotros no teníamos. Ellos nos aportaban el material y nosotros un poco la experiencia porque trataban de abrirse paso como podían, pero a veces se metían en zonas no adecuadas; los aviones tienen zonas tremendamente duras, muy reforzadas, y tratar de cortar allí para solventar un corte de fuselaje es perder el tiempo. Entonces, más o menos a partir de ese momento empezamos a trabajar en conjunto.

Así, entre unas cosas y otras, creo que llegaría hasta las seis de la tarde cuando ya vi la cantidad de efectivos externos. Una de las veces que levanté la cabeza, porque yo creo que a mí también se me fue un poco la dimensión de la cuestión, me vi rodeado de bastante gente que ya en ese momento no trabajaba; entonces, cuando todos los que vienen de fuera no trabajan y te miran un poco, es cuando te das cuenta de que tú estás haciendo algo que ya no tienes que hacer. Yo ya tenía lesiones y me di cuenta de que si ellos estaban allí esperando es porque ya no había nadie a quien rescatar, y lo mejor que podía hacer era retirarme al parque, cosa que hice. Y ahí viene el dato que les decía anteriormente, me encontré con otro compañero que también tenía problemas por haber inhalado el humo a alta temperatura. Después de dos horas descansando, decidimos ir al reconocimiento médico y nos presentamos con 129 —siempre lo digo, es de las poquitas cosas que recuerdo— y 130 pulsaciones por minuto. Tener 129 y 130 pulsaciones por minuto después de dos horas descansando, no después de salir de la intervención, sino después de estar en el parque y ver cómo algunos compañeros se vienen abajo..., en fin, ese tipo de cosas, y tú te tratas de sosegar, para personas como nosotros —yo en la revisión que me he hecho hace tres meses sigo dando 42 pulsaciones por minuto, es decir, tengo bradicardia por la cantidad de deporte que he hecho en mi vida. Hoy en día, no voy a decir en aquella época que tenía mejor forma física que ahora, corro un día sí y un día no en torno a una hora, y cuando vengo de correr, descanso unos segundos, me miro el pulso y estoy en 125 pulsaciones—, como digo, si personas como nosotros dimos los dos 129 y 130 pulsaciones por minuto —tuvieron que emplear tres máquinas porque creían que no podía ser cierto lo que estábamos dando—, se supone que estuvimos trabajando en torno a las trescientas pulsaciones por minuto. Todo esto viene a cuento de qué, a cuento de que desde ese momento los primeros intervinientes —y siempre lo reclamamos—, no los intervinientes que vienen más tarde, estamos a falta de un seguimiento, como se hace, por ejemplo, en otros países, porque a partir de ahí se generan unos problemas, ya no voy a decir psicológicos, porque los psicológicos son objetivamente contrastables y de difícil solución porque, bueno, siempre hay que valorar y a ver con qué aparato puedes medir la carga psicológica, pero la carga médica y la biológica está claro que se ha quedado ahí. Y algunos hemos tenido secuelas de aquellos años más tarde. En principio, creo que mi intervención sería suficiente, no me quiero prolongar más.

La señora **PRESIDENTA**: Se lo agradecemos mucho porque me imagino que es duro recordar todo esto. Es duro escucharlo y me imagino que más revivirlo. Si le parece, iniciamos el turno de preguntas con el Grupo Parlamentario Mixto. Señora Oramas, cuando usted quiera.

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

Muchas gracias, don Francisco Martínez Alvarado, además de por habernos contado muchas cosas —yo traía algunas preguntas preparadas sin escucharle y, a raíz de su intervención, me han surgido muchísimas más—, por la dignidad y el respeto con que ha hecho esa exposición. Si a nosotros nos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 6

emociona su relato, me imagino lo que supone para usted revivirlo y sobre todo para todas las víctimas y los familiares que siguen esta Comisión, tenemos que agradecer muchísimo el respeto con que lo ha hecho.

Yo quería hacerle varias preguntas. ¿En aquella época había 21 bomberos por turno?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Por turno no, por servicio en general. Por turno es el del que entra y, entonces, son tres parques de bomberos; para que nos hagamos una idea, están compuestos por siete bomberos y un jefe de dotación, más o menos, hay otro que son seis, pero, bueno, en total con los bomberos son 21 de servicio.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En cada servicio?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): En cada servicio y los tres parques de bomberos que había en aquella época. La dotación total de los tres parques son siete bomberos. En nuestro parque concretamente eran siete bomberos más un jefe de dotación, ocho, que somos los primeros que llegamos al lugar del accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale. Hoy, en 2018, diez años después, ¿qué número de bomberos hay? ¿Siguen siendo los mismos?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): 21. Pero la categoría del aeropuerto...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso es lo que le iba a preguntar. El aeropuerto ha pasado a categoría diez por el número de vuelos y el tamaño de los aviones también.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Claro, ese es el problema. No sé si le importa que la interrumpa así.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, es que quiero que me diga si usted cree que esa dotación desde luego es la adecuada.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Vamos a ver, la categoría supone que ya pueden aterrizar aviones del tamaño del 380, que necesitan anchos de pista de 60 metros, no como antes que eran 45 metros. Entonces, para hacer una rápida comparación, el MD que se estrelló tenía entre 25 000 y 26 000 litros de combustible, y este aparato viene a tener entre 300 000 y 310 000 litros, 300 o 310 toneladas; de 26 toneladas de ese avión a 300 o 310 toneladas. En principio, nosotros ni siquiera hemos hecho jamás una prueba —y yo no sé si se podrá hacer en algún sitio— con semejante magnitud de combustible, porque una cosa es tenerla en teoría y, en teoría, con los vehículos y las mismas espumas que tenemos nos tendríamos que hacer con ese fuego. Pero una cosa es hacerte con ese fuego y otra cosa es hacerte con la dimensión de ese avión con lo que ello supone. A lo mejor me estoy extendiendo y no sé si por ahí quería ir la pregunta, pero 21 personas para controlar el fuego, puede ser que sí en teoría sea la dotación adecuada, no lo sé, porque ya le digo que jamás hemos actuado con semejante cantidad de combustible que tiene este avión. Pero, desde luego, esos aviones que están viniendo ahora mismo con quinientas personas, hay el modelo...

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

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Me parece que el nuevo modelo 900 en clase turística ya empieza a transportar hasta novecientas personas. De momento no aterriza en Madrid, pero, bueno, puede llegar algún día y tú no lo sabes; tú sabes que más de quinientas personas vas a tener. Si 21 personas tuvimos esa dificultad que les he indicado anteriormente para trabajar en este avión, si no recuerdo mal con 172 pasajeros, pues yo no sé. Yo todavía estoy contando los problemas que tuvimos con lo que teníamos, así que trabajar con un avión con cerca de quinientas personas o más, creo que si la pregunta iba por ahí se la habré respondido. Es decir, es insuficiente por lo menos para el rescate, para el control del incendio sería otra cosa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por casualidad usted conoce los tiempos de respuesta, si el aeropuerto necesita refuerzo de bomberos exteriores y si hay un circuito especial de acceso para esas dotaciones externas?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 7

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, el acceso sigue siendo el mismo que en aquella época; son dos, uno es el Colegio Alemán que prácticamente es el principal, porque a todos los efectos es el que pilla mejor por ubicación y por la red de carreteras que viene. Y el Colegio Alemán, pues, bueno, sigue siendo lo mismo, es decir, por más simulacros que se han hecho a nivel general, ellos en menos de treinta minutos no consiguen estar en los puntos que más o menos hemos calculado, y siempre son calculados en lo que es la zona de los aviones. Es decir, estamos hablando de pistas, no de que se salga al exterior dentro del aeropuerto. El exterior es cuando se sale fuera de la pista, como es este caso; en las proximidades del Jarama o en algunos puntos que tenemos complicados allí, me imagino que hasta que se trasladen... Porque no se pueden trasladar solos, ellos tienen que ir siempre guiados por señaleros o por equipos internos del aeropuerto. Es un problema que tienen ellos, siempre lo decimos, ellos no pueden llegar de la calle y meterse dentro del aeropuerto porque aunque se cierre, el aeropuerto todavía está moviéndose. Es decir, a lo mejor hay aviones que tienen que regresar a los *fingers*, tienen que dejar a la gente, aunque se cierre, los aviones se siguen moviendo. Ellos no pueden entrar sin conocimiento de las pistas, sin conocimiento de las señalizaciones y de cómo va aquello porque es un mundo. Yo llevo 28 años y le puedo asegurar que el año pasado estuve de baja —por problemas que no voy a decir si están o no relacionados con esto—, y cuando me incorporé tuve que hacer un examen de circulación, porque a partir de cierto tiempo que estás fuera te tienes que volver a examinar de toda la normativa de circulación, de conocimientos en general. Es complicado. Pero en menos de media hora ellos no consiguen estar en ningún punto de lo que es el aeropuerto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En lo que le voy a preguntar no me dé detalles, diga sí o no. Yo desempeñé responsabilidades de alcaldesa en la ciudad, hubo varias catástrofes y también tengo amigos que atendieron el famoso choque de los Jumbos en Los Rodeos. Ustedes, y cuando digo usted, me refiero a ustedes, como muy bien ha explicado, ¿han tenido secuelas psicológicas y físicas? Sin entrar en detalle, ¿sí o no?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí. Si viene un responsable y te dice demuéstramelo...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, sabe lo que le estoy preguntando. Entonces, mi pregunta es: ¿han tenido ayuda psicológica permanente en el tiempo y revisiones periódicas a raíz de la inhalación de determinados gases y de algunas consecuencias físicas o psicológicas?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Vamos a ver, lo único que se nos hizo...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No la inmediata.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Nada, la inmediata fue que nos pusieron todo tipo de vacunas y psicológica no hubo nada. Es decir, aquella noche un sindicato, viéndonos como estábamos porque estábamos completamente —como se dice vulgarmente— reventados en todos los aspectos, en el físico y en el mental, consiguió que llegara un psicólogo a eso de la una de la madrugada, que tampoco era la mejor hora para hacer una pequeña intervención, por decirlo de alguna manera, y se fue rápidamente porque no se encontró con ganas de colaborar, no eran las horas, no hubo...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le eximo.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Y luego durante y después tampoco.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y eso no se ha cambiado en este país. El seguimiento de las secuelas psicológicas o físicas del personal como ustedes, que es importante a lo largo de la vida laboral, no ha cambiado, no existe.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No, no se ha cambiado, no existe. Y aquí sí que me gusta hacer hincapié porque soy psicólogo, y una de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 8

cosas que he reclamado siempre es que se haga un seguimiento, como en otros países, de todos aquellos intervinientes; es decir, no se ha hecho.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues yo le garantizo que en las conclusiones de esta Comisión vamos a plantear temas como este, por lo menos por parte de esta portavoz. Le hago tres preguntas más. Usted ha dicho que antes del accidente habían reclamado la retirada de las vallas porque ya no tenían utilidad.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, lo que pasa es que las reclamaciones muchas veces no son por escrito, son de viva voz, es decir, tú lo transmites a tu...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: A mí me vale con su palabra. Ustedes lo habían reclamado antes de suceder el accidente, muy bien. Le quiero preguntar otra cosa: ¿hubo servicios de bomberos aeroportuarios de emergencia de otros países que se pusieron en contacto con ustedes para ver la experiencia y poder mejorar protocolos o actuaciones?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, de hecho en Italia se nos dio un premio, se nos hizo un reconocimiento internacional precisamente porque ellos conocen la envergadura de este tipo de accidentes. De hecho, los alemanes llegaron a decirnos que en los últimos veinticinco años, tras el de Los Rodeos, había sido el accidente más importante en entorno aeroportuario. Es que no es igual un accidente fuera de los aeropuertos que dentro del entorno aeroportuario, la cosa cambia mucho.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y ustedes transmitieron a otros servicios aeroportuarios europeos su experiencia para mejorar sus servicios de emergencia. ¿Aquí esa experiencia se les pidió?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien. Última pregunta, en la zona del siniestro existían elementos tanto naturales como de vallado del aeropuerto, que aumentaron la gravedad del accidente tanto en la primera fase como en el posterior rescate de víctimas, según nos ha explicado. ¿Algunos de esos elementos siguen existiendo hoy en día?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): En la zona donde se estrelló el avión no, ahí sí que ha habido inversión, lo han arreglado y han hecho unos accesos modernos, pequeñas autovías, carreteras de dos carriles. Aquella zona está bien, pero seguimos teniendo el problema en las dos pistas que están hacia el sur. Precisamente el parque de bomberos central, el más importante de los tres, se encuentra entre estas dos pistas, y ahí hemos reclamado ya bastantes veces, primero, eliminar todo lo que se pueda unos pinares impresionantes, centenarios. Cuando digo centenarios estamos hablando de que los árboles están tremendamente juntos, no es posible meterse con camiones. Sin tener ningún fuego es difícil meterse sin acabar arañando o rompiendo cualquier zona del camión. Hemos dicho que aquello se tiene que limpiar porque el día que se caiga un avión en esa zona, va a ser complicado meterse; es decir, te metes sabiendo que seguramente no podrás salir de allí. Y luego hay otro punto, que está a unos trescientos, cuatrocientos metros de este parque y se encuentra entre las dos pistas, con respecto del que también hemos dicho que, si no se puede cerrar —porque no nos pertenece—, por lo menos, habría que empezar a hacer algún tipo de maniobras en las inmediaciones. Es una mina de sepiolita que está entre esas dos pistas. Sé que hay puestas concertinas que se pueden abrir; a nosotros no nos importa, porque si hay un accidente, nos pasa como la otra vez: se tumba la valla, se tumba la puerta o se hace lo que se tenga que hacer. Hay puerta: la limitación siempre supone una limitación, es decir, no facilita sino limita. Esa es una mina compleja porque tiene unos cortados de sesenta metros de profundidad, y cuando digo cortados me refiero a que es completamente vertical, es decir, se puede dar la circunstancia de que salga un avión, como este de Spanair, y pueda caer dentro con poquita velocidad, y entonces olvídense, porque con una caída de sesenta metros de un avión no habría que hacer nada, pero incluso se puede dar la situación de que el avión se quede como en las películas, y la posibilidad de acceder ahí, de trabajar en esas circunstancias... Cuando un compañero fallecido y yo trabajábamos en la zona donde

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 9

ocurrió el accidente, siempre nos imaginábamos con una máxima que teníamos: aquello que puede suceder acaba sucediendo, y por eso siempre trabajábamos en aquella zona. Nos facilitó bastante el trabajo, porque ya llevábamos un año y pico imaginándonos zonas complicadas, como puede ser el entorno del río Jarama, que también tiene su complejidad, y este parque del que estoy hablando, que es el central, donde tenemos estos dos problemas, los pinares y la mina.

Por parte del aeropuerto, ellos lo entienden también, y es cierto que el tema de medioambiente en lo relativo a los pinares está ahí. El tema de la mina no sé de qué va ni me quiero meter, porque no me compete. Sé que se está negociando la concesión; no sé si había terminado ya, porque en algún momento me habían dicho que sí, y si se estaba renegociando. En definitiva, no sé por dónde va la cuestión, pero el agujero sigue estando ahí. Es decir, como profesionales, lo único que estamos pidiendo es poder acceder a esa zona, que es privada, aunque está entre las dos pistas. Está fuera porque es un terreno privado entre dos pistas del aeropuerto, pero queremos poder trabajar de vez en cuando, porque, si con luz del día tuvimos aquellos problemas, no me quiero imaginar si además es de noche, porque, sin conocer, en cuanto te descuides un poco, caes en un cortado de sesenta metros de profundidad. Le estoy poniendo un ejemplo que creo que puede ser esclarecedor de sitios que todavía están sin arreglar.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Como última pregunta, en los simulacros que se están haciendo, ¿ustedes participan después en la evaluación de riesgos y aportaciones? ¿Participan en los simulacros?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y después hay reuniones de coordinación para analizar la evaluación de riesgos y hacer aportaciones por parte de quienes participan en el simulacro?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Imagino que las reuniones serán arriba, entre los responsables de la estructura. Nosotros no participamos. Como mucho, me he enterado de los problemas que ha habido con bomberos de comunidad, que siempre tienen sus problemas pero te enteras por terceros. Oye, que ellos han tardado media hora —dicen—, pero la culpa la tenéis vosotros, porque no les habéis organizado fuera del aeropuerto. ¿Nosotros? Ni en nuestro protocolo, en ningún sitio, ni en el plan de autoprotección del aeropuerto pone que nosotros les tengamos que organizar a ellos. Entonces, sí puedes preguntar si quieres: ¿Nuestros tiempos han sido tan malos que están diciendo que...? Te das cuenta de que sí. Pero tienes que pedirlo tú. Es decir, no participamos en nada, no nos enteramos de nada. Si te enteras, como le estoy diciendo, es porque te llega por personas que tienes fuera, que está ocurriendo ese tipo de datos. Pero no participamos ni siquiera en sugerir cómo mejorar los procedimientos. Es decir, en cuanto a los simulacros, a nivel general, muchas veces se me ocurriría cómo mejorarlos para que fueran más reales. Acerca de la experiencia vivida en ese momento, he visto protocolos de actuación —en Barcelona hace poco— y me parece muy bonito, hasta para que quede bien rodado, pero la realidad es muy distinta. Si yo tuviera que ser el responsable de preparar un simulacro a nivel general para Samur, en el caso de Madrid, y bomberos del ayuntamiento, prepararía una situación en la que todos interviniesen y se encontrasen con las dificultades que debería tener cada uno de ellos; no que fuera la típica historia, a ver si termina pronto y nos vamos para casa. Es decir, no estamos conectados con *briefing* ni con resultados ni con evaluaciones de riesgo insistentes.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Tengo que agradecerle su intervención —ya he terminado—, y quiero decirle que, aunque solo hubiera comparecido usted en esta Comisión, ha hecho una aportación magnífica, sobre todo para el futuro, y le puedo garantizar que, por lo menos, esta portavoz, pero seguro que los demás portavoces vamos a trabajar en cada una de las cosas que usted ha dicho y a exigir que se modifiquen, porque tareas como esta es la responsabilidad de esta Comisión. Muchísimas gracias en nombre propio y en nombre de los ciudadanos que represento.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): A usted.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 10

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Francisco Martínez, por su contribución, sobre todo hace diez años, y también por su experiencia y que nos la pueda comunicar. Una de las principales preocupaciones que ahora tengo es sobre la eficacia de esta Comisión, la verdad; no que haga un buen relato, ya que están dando ustedes suficiente experiencia y documentación para que el relato sea fundamentado, sino para que, primero, se resarza a las víctimas de lo que han sufrido durante estos diez años, pero, sobre todo, a fin de que tengamos los instrumentos reales para hacer los cambios oportunos. Han venido responsables de AENA, del Aeropuerto de Barajas y nos han dicho que no hay problema de dinero. Es de las pocas veces que como político oigo a alguien decir que no hay problema de dinero, pero es así. Si no hay problema de dinero, intentaremos ir al máximo, si esta verdad se mantiene.

Cuando le estaba escuchando me he encontrado con un gran problema, y es que no sé situar en el espacio geográfico concreto lo que usted nos está diciendo. Pienso que, si tenemos que hacer un informe adecuado, necesitamos una visita, pero no turística, por favor. Yo no quiero una visita turística con los responsables del aeropuerto, quiero una visita técnica y que busquemos aquello que las personas como usted y otras que trabajan allí nos puedan explicar. Si no es así, no valdrá la pena. Pienso que desde la Presidencia es importante que se haga —no sé si los otros portavoces están de acuerdo—. Diría que la documentación debería tener instrumentos cartográficos, es decir, si queremos hacer este relato, deberíamos tener algunos documentos cartográficos que situasen realmente lo que usted nos dice. Se nos ha dicho —y usted lo corrobora— que en tres minutos estaban no los bomberos, veintiún bomberos...

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No veintiuno; sobre nuestro parque, ya le he dicho que somos ocho con el jefe. Es distinto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Aún se precisa más. Ocho personas en una situación que nadie puede prever. ¿Cuántos heridos? Es decir, ustedes se encuentran con una realidad absolutamente desconocida. Entiendo que ello puede generar problemas e imprevisiones de difícil solución para los grandes responsables. Lo que ya no sería lícito es que esta experiencia se perdiese. Esto es lo que nosotros no podemos aceptar de ninguna manera, más aún si no hay problema de dinero. Hago esta pequeña intervención a la luz de lo que usted nos ha dicho. En referencia al Aeropuerto de Barajas pero también a cualquier otro en el Estado, unos con más tráfico, algunos con esos aviones inmensos —yo he viajado en estos grandes aviones, y uno se pregunta acerca de qué instrumentos tendríamos para extrema emergencia—, lo que pasa en este país, pero no solo en este país, es que, como los accidentes son, afortunadamente, de tanto en tanto, en la vida cotidiana se funciona como si no existiesen, y este es el gran problema que nosotros como representantes de los ciudadanos hemos de poner sobre la mesa para encontrar la solución más oportuna.

Pasando a las preguntas que tenía preparadas, tengo que decir que cuando las estaba estudiando no tenía idea de esta realidad ciertamente tan dura que nos ha explicado. Por eso, perdone, porque puede que algún elemento usted lo considere menor de lo que yo he pensado que podía ser.

Nos ha explicado una zona que tengo ganas de ver, el punto negro —por así decirlo— en que ustedes encuentran esa cantidad enorme de queroseno y los heridos. Y la preocupación; no me quiero imaginar esos segundos para salvar a alguien, y que será inminente, que si no actúas no le podrás salvar; eso es complicadísimo. Pero ¿habría otras zonas, otros agujeros negros? Usted ha insinuado alguna localización que en estos momentos también debiésemos tener presente fuera de pistas. Como usted ha dicho, un avión puede pasar de pista si el accidente es grave.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Concretamente, he comentado antes lo de la mina porque es curioso que entre dos pistas de un aeropuerto como este una multinacional esté trabajando sacando mineral —no voy a entrar en ello porque no es mi campo de actuación—.

Una cosa que también hemos reportado es la que puede ocurrir en la pista que está pegada al río Jarama, la 14/32, 14 derecha, 32 izquierda. Cuando podíamos trabajar con más libertad que ahora, hicimos simulacros en la cabecera. Es decir, un avión de cualquier tipo trata de despegar, aborta el despegue, lo frustra, va hasta el final y se sale. Si se sale justo al final de la pista está el río, que bordea el final de la pista. Nos podemos encontrar con que el avión frene y frene —porque estamos hablando de cuatro kilómetros y puede dar tiempo— pero que se salga de la pista, cruce el río y lo tengamos a ciento cuarenta, ciento cincuenta metros de distancia y podamos ver perfectamente las consecuencias del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 11

accidente pero no podamos atravesar el río. Lo hemos intentado varias veces. Ahí el río hace un forma de «Y», y la primera parte de esa pata de la «Y» la cruzamos, aunque tardamos como veinte minutos porque está lleno de lodo, cieno, vegetación, pero la siguiente es imposible, te ahogas. Y si pasa por la noche, ya lo hemos dicho muchas veces; hemos recomendado a los compañeros que ni lo intenten, porque aparecerá muerto al día siguiente o no se sabe cuándo, porque es muy complicado trabajar en esa zona.

Sólo hay dos posibilidades. Una es que nos hubiesen hecho un puente, que es lo que hemos reclamado. Pero ahí está otra administración, que es la Confederación Hidrográfica del Tajo. Eso me han dicho mis propios jefes, y ellos lo han intentado, porque se han dado cuenta de la barbaridad que supone, si no tenemos un puente, entrar en el aeropuerto, dar la vuelta, irnos a la carretera de Barcelona y girar hacia la zona de San Fernando y Coslada. Lo hemos hecho y, por más prisa que nos hemos dado en llegar, veinte minutos no nos quita nadie. Podemos tener el avión a ciento cincuenta metros viendo cómo arde pero no poder hacer absolutamente nada. Solo habría que poner un puente ahí mismo, que tampoco creo que sea un crimen contra el patrimonio botánico de la zona —más que cuando se hizo el arreglo de las pistas del aeropuerto, porque todo eso se modificó, y para eso no hubo ningún problema—. Pero para dejar un puente que nos lo pueda facilitar, no hay manera. Es más, cuando se hacen simulacros e intervienen bomberos de la comunidad —porque se supone que en esa parte nosotros no intervenimos, por la zona acuática, y se encargan ellos—, hay que pedir a la confederación hidrográfica los permisos pertinentes para que ellos coloquen ahí sus barcas, etcétera; en fin, unos follones y unas trabas impresionantes. Creo que siempre está por encima de lo que pueda representar construir un puente y facilitar el trabajo la seguridad de las personas. Siempre me ha parecido así a mí; no lo sé. Yo es que lo veo desde el punto de vista del que trabaja abajo. Quizás un señor que está en una oficina dice que su competencia es esa y que no va a permitir que se haga ningún puente porque queda... No lo sé, no sé cual es el criterio que imposibilita que haya un puente que nos permita trabajar, pero ya le digo que si ocurre eso —y no hay que meterse en el bosque—, es decir, antes de que se salga a mitad de la pista, como el Spanair, lo más normal es que en un aborto, en una frustración de despegue el avión salga al final y pueda encontrarse con un campo más o menos llano —puede estar el río, porque es un elemento natural— y que nosotros tengamos acceso y facilidad para llegar hasta allí.

Puedo asegurarle que, por mucho que te digan, cuando te ves en un accidente vas a hacer lo que en ese momento marca el impulso, es decir, vas a tratar de hacer todo lo posible para rescatar a la víctima. Por eso se lo estamos indicando a los compañeros, porque te dicen que sí, pero sé que llega el momento y es que no, es decir, la gente se va a ir a cuerpo gentil, como he dicho antes, y va a tratar de cruzar el río y rescatar lo que se pueda. Y eso va a costar mucho y no va a servir para nada, porque no se puede —lo hemos demostrado—, y a alguno le va a costar la vida. Por eso digo que, aunque digamos a los compañeros que no lo hagan, siempre va a haber alguien que va a decir que este puente no se construye —no sé por qué motivo, me da igual—, pero, si no se construye, los que se van a dejar la vida ahí van a ser los intervinientes. Es lo que está usted diciendo, y es cierto, si estamos mirando lo que es la seguridad, no hay que gastarse mucho dinero en construir un puente, porque estamos hablando de un puente para cruzar un río pequeño, veinte metros, treinta metros.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Acerca de la mina de sepiolita que está allí, ¿ustedes tienen toda la cartografía oportuna? ¿Han hecho simulaciones en la zona sin ningún problema?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No, tenemos la mina. Yo salgo por la mañana de ese parque a dar una vuelta, la veo todos los días y veo cómo sacan el mineral los camiones. Está todo cerrado y sé que tenemos unas puertas concertinas a las que en un momento dado se puede acceder. No sé si lo habrá hecho alguien, pero yo jamás he trabajado ahí, y lo he pedido, quiero intervenir. Además, me gusta hacerlo de día, porque, si me encuentro con esa situación por la noche... Ya le he dicho que, si tengo que tirar una valla, la tiro; me da igual que me den las llaves o no me den las llaves, si hay un incidente me meto y punto. El problema es que estamos hablando de que hay que ver la mina, que tiene unos cortados que da miedo. Entonces, si voy por la noche, no siempre es con luz, porque en noviembre puede haber niebla, porque ese río genera unas nieblas importantes en esa zona. Además, el acceso a la mina es una carretera que viene de fuera del aeropuerto, y es como si fuera un islote dentro de lo que es la propiedad pública. No me meto en si es adecuado o no ni en quién lo lleva o quién lo quiere dejar de llevar. Lo único que digo es que ahí no he hecho jamás ningún tipo de penetración para ver si el camión puede bajar por los caminos que bajan los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 12

camiones de la mina, porque tienen otras configuraciones, y a lo mejor yo me quedo atrancado con mi vehículo. No sé si puedo acceder hasta abajo. De hecho, si un avión cae ahí, la verdad es que va a ser para recoger lo que quede, porque la profundidad que tiene es importante.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Los que hemos tenido responsabilidades municipales —aquí más de uno— sabemos que cuando se hace un determinado equipamiento la opinión de bomberos es preceptiva, es fundamental, es decir, tú no puedes abrir un equipamiento sin que previamente bomberos haya repasado todos los peligros y se hayan subsanado. Por tanto, no puedo entender —y esto es algo que es fundamental— que, si bomberos tiene unas necesidades claras porque dictamina que hay unos peligros posibles, esto no pase por encima de cualquier otra previsión. Por tanto, este es un elemento muy importante a tener en cuenta. Cuando hablábamos con los responsables de Barajas parecía que todo estaba supersolucionado y que no había ningún problema. A veces esto es un problema de percepción: ya le he dicho que yo mismo preparando esta intervención no tenía la misma que ahora, pero es cierto que un responsable de aeropuerto no se puede permitir no tenerla, su obligación es tenerla.

Un elemento que no tenía apuntado pero que me viene a partir de su explicación es el equipamiento. Supongo que en diez años ha cambiado bastante el tipo de equipos que ustedes tienen. Espero que tengan los mejores posibles, los que pesen menos, los que permitan que el bombero pueda ponerse el material con enorme facilidad y no tener en cuenta la opción de primero las personas y luego yo. No, esto tendría que ser automático, es decir, ustedes no deberían tener esta opción. Evidentemente, son las personas que están delante, pero deberían tener equipos. No soy un experto, pero me parece que hay equipos ignífugos con capacidad suficiente y que no tengan que pesar tanto, sin ir a la NASA, por ejemplo. Querría saber si tienen los mejores equipos posibles, si se renuevan con facilidad, etcétera.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): La equipación no es mala. En cuanto al equipo de respiración autónoma al que nos hemos referido anteriormente, lo que sucede es que no está pensado para trabajar en un río. Pero hay cosas que no están pensadas para trabajar así y, dependiendo de las circunstancias en que te encuentres, tienes la libertad para decidir, es decir, trabajar asegurándonos y no intervenir más allá de cuatro o cinco minutos. A algún compañero se le había avisado de que no se lo pusiera porque iba a reventar, y veías que tiraba el equipo a los cuatro minutos, sudando como si fuera un pollo.

No ya en cuanto a la parte psicológica en un accidente como este, sino a la parte física, acerca de las poquitas medidas que tuvimos de los compañeros —no hubo nadie que fuera a recoger medidas, cuando nos llamaban de otros países para recopilar información porque siempre es importante—, un compañero, un gran atleta, vasco, que pesa unos 72 kilos, mucho más joven en aquella época y ahora sigue siendo joven, perdió en las dos horas y media que duró su intervención cinco kilos. Siempre me lo comentaba: perdió cinco kilos, se fue inmediatamente de vacaciones quince días —lo recuerdo porque es curioso— y en todo ese tiempo no hizo otra cosa más que beber cerveza en su tierra, en Bilbao; lo único que me decía era que había bebido cerveza como para haber cogido catorce kilos y había comido toda la chistorra que le había dado la gana. Bueno, en quince días que no hizo otra cosa más que descansar y beber, de esos cinco kilos perdidos sólo había recuperado dos —un señor que corre maratones, etcétera—. Lo digo para que se den cuenta del desgaste que podemos sufrir en la parte física.

Los datos que he sacado es porque me he preocupado de ello, pero no ha habido nadie más. Desde fuera sí, porque los alemanes bien que vienen al aeropuerto con su traductor para que les indiquemos, porque ellos venían con ganas de recopilar información. Claro, luego te das cuenta de cómo funcionan en otros países y cómo funcionamos aquí. Es decir, nosotros tenemos la posibilidad de transmitir, y me estoy acordando además de Barcelona, porque nos llamaron los Mossos d'Esquadra precisamente para que les generásemos un escenario de emergencia, porque ellos querían trabajar —además ahora funcionan con el aeropuerto, me parece que ahora tienen una colaboración íntima ahí— y querían que les diéramos unas charlas sobre qué situaciones se podrían encontrar, aunque luego se paró todo aquello. Por tanto, nos llaman de fuera, pero aquí no se organiza nada con ese conocimiento. Hablas con los americanos, y se tiran de los pelos. Por protocolo, por cualquier incidente en el aeropuerto en menos de un mes tiene que haber unos informes previos de lo que ha pasado y se transmite a toda la red aeroportuaria de Estados Unidos, pero se incluye hasta a los familiares de las víctimas para que sepan qué ha ocurrido, bueno y malo, y a partir de ahí mejorar. O sea, hay cosas que se pueden aprender de fuera, pero es que nosotros podemos exportar conocimiento tanto de Los Rodeos, que ya quedó muy atrás, como de esto, que ha sido recientemente. De verdad, hablas con suizos, hablas con italianos y te preguntas qué pasa aquí, donde lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 13

único que hacen es taparnos y decir que te calles. Creo que en el fondo siempre hay miedo de que pueda salpicar a alguien o se cree que alguien debe tener cierta responsabilidad con alguna cosa —ya no voy a hablar de vallas o equipos—, y lo que hacen es tratar de tapar, no vaya a ser que llame alguien y no sepa responder a las preguntas. Creo, esta es una opinión; esto ya no está dentro del objetivo, es mi opinión. No lo sé, pero me cuesta creer que esto ocurra así.

La señora **PRESIDENTA**: Voy a hacer un inciso porque vamos a intentar poner medios telemáticos para poder ver las pistas, por lo menos el mapa, y que el compareciente pueda explicarlo mejor, independientemente de la visita que estaba prevista, como bien ha dicho la portavoz del Grupo Popular. Teníamos prevista una visita a esas pistas y creo que en el momento en que nos pongamos de acuerdo todos los portavoces y sea posible iremos.

Señor Olòriz ha sobrepasado con exceso su tiempo. Si tiene alguna pregunta más, puede intervenir. Si no, seguimos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: La benevolencia de la Presidencia es característica en este caso.

Solo dos cuestiones en una pregunta. Usted ha dicho que buena parte de la ayuda de los bomberos de la comunidad presentaba un problema, y es que en buena parte desconocían lo que significa un accidente aéreo. ¿Sabe si en estos años se han hecho los cursos adecuados para todos los bomberos de la comunidad que están cerca del aeropuerto y, por tanto, están mejor preparados?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No, ellos siguen desconociendo la especialidad aeronáutica y se ve en cualquier simulacro de los que hacemos. Lo único que sí han conseguido ha sido quedarse con ciertas competencias que teníamos, que son los túneles que pasan por debajo del aeropuerto. Se lo ha quedado el ayuntamiento, así como el puesto de mando avanzado. Ocurrido un accidente, ellos se hacen cargo de dicho puesto de mando avanzado, es decir, son los que van a dirigir el operativo. Imagino que lo harán bien porque son profesionales, pero dirigir un operativo cuando no eres especialista en el tema aeronáutico se me antoja que va a depender un poco del superior que venga, y, si es un superior con criterios de prepotencia, te puedes encontrar con que te aparten y ellos se hagan responsables de una situación muy especializada, porque el tema aeronáutico es muy complejo, o te puedes encontrar con otros que quieren colaborar y te digan: ustedes sigan, nosotros estamos a lo que ustedes digan porque ya llevan aquí tiempo y conocen perfectamente el terreno, las condiciones, cómo funciona, dónde tenemos que penetrar por un avión, los combustibles, todo lo que nosotros conocemos.

Pero lo único que se ha conseguido es que se les traspase. Nosotros nos hemos convertido en agentes colaboradores. Y aquí hago un inciso: antes éramos personal público, ya no lo somos y digamos que ahora estamos bastante limitados. Antes éramos agentes de la autoridad por ser personal público y ya no lo somos. Poco a poco nos han ido segregando, por decirlo de alguna manera, como agentes de Protección Civil y otros cuerpos de bomberos de distintas administraciones, es decir, bomberos del ayuntamiento y de la comunidad. Por tanto, este es otro tema en el que nos podríamos meter, pero estamos como estamos. Mejorar, creo que no se ha mejorado. Si estamos viendo qué podemos hacer para mejorar en el futuro, podemos hablar de lo que sucedió en el pasado, pero el pasado ya pasó y lo que pueda empezar a suceder en el futuro es lo que me está empezando a preocupar; a mí y a los compañeros, porque siempre que me refiero a mí hablo en general, de todos mis compañeros, porque soy la representación de todos ellos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Les fueron a ver algunas autoridades en los días siguientes? ¿Les felicitaron? ¿Les ha sido reconocido por la autoridad algún merito por el enorme sacrificio que hicieron en aquellos momentos tan complejos?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sé que vino la ministra, yo no estuve. Sé que vino alguien de la Casa Real, no estuve. Como reconocimiento, eso puede ser un reconocimiento. El reconocimiento real como premio que se suele dar en las comunidades nos lo dieron en Italia. Hay un premio a nivel internacional para bomberos, que son como los Príncipe de Asturias, que solo se lo entregan a gente de Chernóbil, de las Torres Gemelas, etcétera, y a nosotros nos pareció un honor estar en ese grupo de personas. Pero aquí no se hizo ningún reconocimiento de ese tipo. Se hizo privadamente. Ya le digo, la ministra se presentó allí y no se enteró nadie; tanto ella como algunos más, pero nada más.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 14

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Olòriz.  
Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, Francisco, por comparecer hoy aquí y hablar de esta situación que es dolorosa pero que, como también han dicho mis compañeros portavoces, creo que está ayudando a las víctimas al menos a tener conciencia de lo que pasó y saber que desde el Congreso estamos trabajando para ver qué fue lo que realmente sucedió, pero, sobre todo, de cara al futuro, para conseguir que no se produzca otro accidente tan grave como aquel, en especial si es por temas técnicos, como sabemos que sucedió en ese caso, y por un cúmulo de circunstancias, porque un accidente nunca ocurre por una sola causa; y sobre todo de cara al futuro, si conseguimos que no se produzcan accidentes así y se solucionan ciertos temas que estaban abiertos en aquel momento.

Me preocupa lo que nos has contado, pero también lo sospechábamos. Por eso, pienso que esta Comisión puede ser muy útil para el futuro. Y me preocupa un poco justamente por la frase que acabas de decir, que mejorar no se ha mejorado, porque eso es demoledor. Pensar que después de diez años de un accidente que tuvo esas consecuencias fatales, con tantas víctimas mortales y las secuelas que también ha tenido para vosotros, para los que estabais allí no hayamos mejorado o no hayamos cambiado nada, eso sí es preocupante.

Efectivamente, también me preocupan testimonios de responsables que ya han pasado por la Comisión, y quizás tendría que llamarles responsables entre comillas, porque no han aceptado ninguna responsabilidad. Creo que en España tenemos a veces esa carencia, es decir, comparto absolutamente lo que has comentado acerca de que en Estados Unidos ocurre un accidente y lo primero es que la gente se responsabiliza y luego se actúa y hay un reconocimiento. Aquí parece que, afortunadamente, estáis vosotros, que sí habéis actuado, y los cuerpos de emergencias, y sinceramente agradecemos vuestro trabajo. Sé que es vuestro trabajo pero en un momento así darlo todo creo que es algo que debemos valorar, así que desde el Congreso y aunque hayan pasado diez años quiero reconocer públicamente el trabajo que hicisteis en aquel momento, y no solo entonces sino lo que hacéis todos los días.

Tengo la sensación de que en este país parece que no estamos maduros todavía. Primero hay que asumir esa responsabilidad, porque, si no, estos accidentes seguirán ocurriendo, y eso es lo que me preocupa. Tuvimos la comparecencia de quien era el responsable máximo de Boeing en aquel momento y no aceptó ninguna responsabilidad, y resultó indignante para todos los portavoces de la Comisión, realmente patético. Asumamos responsabilidades, no pasa nada. Creo que hoy por hoy asumir responsabilidades es un rasgo que dignifica a cualquier persona a cargo de una institución en un momento dado. Si no, ¿para qué sirve tener responsabilidad, para qué sirve un cargo?

Por otro lado, asumir errores ayuda a que no se vuelvan a cometer. Es totalmente humano cometerlos, pero también es fundamental que los admitamos. No se está haciendo, pero, efectivamente, creo que sería muy bueno que a través de esta Comisión pusiéramos en valor lo que has comentado hoy acerca de las pistas y accesos hacia el sur —las pistas 18 derecha y 18 izquierda—, así como acerca de los pinares centenarios, la mina, la pista 14/32 y el problema del río Jarama, porque es tan fácil como construir un puente. Sinceramente, me indigna pensar que después de diez años no se haya construido un puente ahí, porque me imagino que hay informes y que se han pasado a las distintas autoridades. ¿A qué nivel están esos informes? Esta es mi primera pregunta, acerca de estos tres puntos o de cualquier otro que haya detectado el equipo de bomberos del Aeropuerto de Barajas.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No sé dónde se ha quedado atrancado ese informe. Estuve hablando con el jefe de operaciones y me volvió a recordar que siempre se atranca en la Confederación Hidrográfica del Tajo. No sé qué poder puede tener esa gente, pero sé que tiene bastante. Es un informe que hemos hecho por escrito. Es igual que lo que hemos hablado de antiguas concertinas y vallas en la época del año 2008, que se hablaba de viva voz, pero no quedaba reflejado. Desde entonces, todo lo que hacemos lo pasamos por escrito para que quede y que cuando llegue el momento pueda haber un responsable. Hablamos de la responsabilidad, pero lo bueno sería tener algún tipo de organismo multimodal, que no fuera como es AESA ahora mismo, que incluso pudiera depender del Parlamento. Se me ocurre esa idea, pero a lo que me refiero es a que fuera algo independiente, para que cuando se tengan que buscar responsabilidades no se encuentren con que a lo mejor es un jefe suyo, porque AESA no va a hacer un informe contra un responsable que esté en Fomento. Estoy poniendo un ejemplo para que sea comprensible.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 15

En cuanto al de Boeing, si no se hace una investigación adecuada y le llaman ustedes, va a decir que no sabe nada. Si se hace una investigación adecuada por un organismo preparado y con la gente cualificada, se le podrá decir: Usted dirá lo que quiera, pero es responsable porque está aquí y lo hemos averiguado. Los americanos hacen unos análisis exhaustivos de cualquier tipo de accidente aéreo y eso va a misa. Esas recomendaciones que plasman ahí no sé qué vinculación tienen con el Congreso de los Estados Unidos, pero automáticamente se trasponen a las compañías aéreas. Aquí se podría hacer algo así.

Como profesionales siempre hemos dicho que a lo mejor habría que cambiar lo de AESA y hacer otra cosa que quizá dependiera del Parlamento —no lo sé, porque no conozco los reglamentos ni cómo funcionan este tipo de cosas—, de la sociedad, porque son ustedes los que nos representan. No hay un ministerio que monta una Ciaiac con una comisión de investigación, porque si yo estoy en la Ciaiac y veo que mi jefe me dice algo, le digo: Mira, he encontrado esto. Podría hablar de algunas cosas que me tuve que callar en su momento, pero me las sigo callando porque no puedo decirlas. Nadie emite informes contra su jefe, contra sus superiores. Tiene que ser algo independiente, al menos que sea paralelo, es decir, que estén los suyos pero que haya otro organismo. España puede hacerlo perfectamente, no tenemos que esperar a ver cómo lo hacen los americanos o los franceses. Es más, los americanos tienen muy poca confianza en la AESA española. Cuando hay un accidente como el de aquel avión español que cayó en África, no quieren saber lo que emite AESA porque no se fían de ellos. Será por algo. Eso lo sé porque me lo han indicado ellos. Yo hablo con ciertas personas a título personal, no en representación de ningún colectivo, y te vas enterando de cosas porque me gusta la seguridad aérea. Cuando vuelo en un avión sé que tarde o temprano va a ocurrir un accidente, por ejemplo, en Australia, porque siempre los hay, pero hay que tratar de mitigar las consecuencias de ese accidente. Los accidentes no podemos evitarlos, pero sí sus consecuencias. Y si hablamos de rescates, que sean punteros.

Aquí hemos hablado de que hace diez años de esto, pero pasado este tiempo seguimos siendo veintiún bomberos trabajando. Estamos hablando de que los aviones que aterrizan allí multiplican por más de diez las capacidades de este avión que se estrelló, pero nosotros no hemos multiplicado por diez el número de intervinientes.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Hemos preguntado a los responsables, incluso al propio responsable de la Ciaiac si se consideraban un organismo independiente y su respuesta fue que sí, pero en realidad depende de Fomento. Nuestra visión es que no. Tengo clarísimo que no es un modelo como puede ser el americano. Desde luego, la independencia es fundamental. Aparte de la independencia, también la jerarquía, porque si estamos hablando de una cuestión de seguridad, es muy importante que alguien tenga cierta capacidad de movilizar, por ejemplo, a la Confederación Hidrográfica para que diga: Lo siento, pero aquí hay que hacer un puente. Lo que no nos podemos permitir es que mueran otras trescientas personas en un accidente porque se estrelle un avión más allá del Jarama. Que eso esté claro y que no haya un organismo que tenga cierta independencia y autoridad para tomar decisiones, es algo en lo que aquí tenemos que trabajar mucho.

¿Sería posible que tuviéramos los informes de estos tres puntos?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Yo estoy en la escala básica. Supongo que si se ponen en contacto con los responsables del aeropuerto les podrán dar los informes. Yo no tengo acceso a ellos, yo puedo acceder a los datos que tienen los bomberos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Los solicitaremos.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Tendrán que hablar a nivel de jefe de operaciones y ahí les dirán dónde están esos informes o a través de quién los han transmitido. Ya le he dicho que hace tres días estuve hablando con el jefe de operaciones y me dijo que se acuerdan de eso, pero que ya no lo intentan, porque siempre se topan con un muro. En este caso estamos hablando del puente que se puede hacer, pero dentro de lo que es un elemento natural, no todos son evitables. Hay cabeceras de pista que dan al mar, y ahí no se puede hacer nada. Pero si estamos hablando de que un puente soluciona un problema, hagámoslo. A lo mejor no se da en toda la vida, pero puede darse. Es tan sencillo como eso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 16

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Exacto. La cuestión es lo que decíamos antes, que lo que se pueda solucionar, soluciónese. No tiene ningún sentido que pueda haber una situación de inseguridad aérea cuando se puede resolver con algo tan sencillo como un puente. Lo pediremos a través de la Comisión. Hablaré con el resto de los portavoces y si estamos todos de acuerdo creo que sería buenísimo que tuviéramos esos informes.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Yo hablo como miembro del aeropuerto de Barajas, y cuando he ido a Barcelona, a Palma de Mallorca o a otros aeropuertos grandes, los compañeros que están allí comentan: Nosotros tenemos este problema con los pinos, etcétera. A lo mejor se puede extender a otros aeropuertos del país, porque en todas partes hay siempre un elemento evitable. No todos son evitables, pero siempre hay alguno que lo puede ser.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Te lo agradezco, porque la siguiente pregunta era: ¿Existe un estudio de puntos negros inaccesibles en los aeropuertos de España? (**Muestran en una pantalla un mapa de la zona**).

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): De los aeropuertos de España no lo sé.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero sí tenéis contacto con compañeros, por ejemplo, en El Prat.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, pero son compañeros que nos lo dicen a nosotros. Yo no sé si está reflejado en la estructura jerárquica que pueden tener allí. Me imagino que sí, que la parte de departamentos lo sabrá. Los compañeros se quejan, por ejemplo, de que hay una zona pantanosa en un aeropuerto concreto y dicen: Como se nos caiga un avión vamos a tener un problema para penetrar allí, porque los vehículos no pueden entrar. Yo sé que lo hay, pero se escapa de mis atribuciones.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Entiendo que lo mismo que en vuestro departamento en Madrid, en el Aeropuerto de Barajas os preocupáis por la seguridad del aeropuerto en el que trabajáis, el resto de compañeros se preocuparán de los suyos. Seguramente está información estará en algún sitio.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Tiene que estar en los distintos aeropuertos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Daría utilidad a esta Comisión, aunque sea diez años después, si nos sirve para identificar esos puntos. Igual que cuando en accidentes de tráfico se identifican los tramos de concentración de accidentes y se actúa sobre ellos, en el caso de la seguridad aérea se podría hacer de la misma manera, porque además esos puntos ya están identificados. Sería positivo que pudiéramos utilizar esta Comisión para eso, porque avanzaríamos mucho en seguridad aérea.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Puedo recalcar, además de los temas geográficos y topográficos lo de poder aumentar la plantilla, porque como hemos visto que no se consigue mejorar los tiempos de respuesta de los intervinientes exteriores, ni en este aeropuerto ni en cualquier otro, siempre es más sencillo meter más personal, aumentar las dotaciones. Estamos hablando de contratar a cuatro personas, que hoy en día es insignificante en cuanto a los salarios. Eso nos daría la posibilidad de tener formación a nivel local, porque ahora —ya sé que a lo mejor no viene a cuento, pero lo tengo que meter porque es así— estamos apretados con los tiempos de respuesta. El procedimiento operativo fundamental en el que trabajamos hoy en día es para cumplir con los tiempos de respuesta, que son que tenemos que estar en tres minutos en cualquier sitio del aeropuerto, pero ha llegado a tal extremo que ya no nos podemos mover de los propios parques de bomberos. Antes teníamos la posibilidad de correr alrededor, de hacer deporte, de poder coger un vehículo en cualquier momento del día, por ejemplo, si ha llovido para ver si está empantanada la zona. Ahora eso cuesta mucho, porque hay que pedir permiso, te tienen que cubrir con un vehículo en tal sitio, etcétera. Estamos muy apretados. Es una especie de *Gran Hermano* donde estamos encerrados las veinticuatro horas viéndonos las caras, para lo bueno y para lo malo. El día que se ha torcido la cosa, se ha torcido, y se genera un clima laboral que a veces no es el más adecuado si no está controlado. También hablamos de si ha habido un seguimiento psicológico de aquella época, que no lo ha habido, pero tampoco hay un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 17

seguimiento de las condiciones laborales. Las condiciones laborales se han apretado y sería bueno saber cuál es la salud mental de los intervinientes en emergencias; no me refiero a la salud física, porque sabemos como estamos físicamente, sino que la psicológica no siempre es la más adecuada. Esto no significa que haya que hacer una evaluación psicológica constantemente y al que no la cubra se le saca fuera, sino que se trata de ver la relación que hay entre las condiciones laborales y la salud mental de los trabajadores. Para eso están los riesgos psicosociales, que no se analizan en ningún momento. Como le he dicho anteriormente, soy psicólogo, estoy dado de alta en el Colegio de Psicólogos y estoy en un grupo de este tipo, donde la salud laboral es importante. Me doy cuenta de que esto no existe.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Hay otros países en los que, efectivamente, como comentaba antes, hay un seguimiento médico continuo de los primeros intervinientes.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): De por vida. No solo de por vida laboralmente, sino que hay algunos países que cuando te jubilas te siguen haciendo un seguimiento, más que nada para los datos estadísticos, que siempre vienen bien, sobre cánceres, etcétera. Aquel día inhalamos humo y tres o cuatro años después, por un problema que tuve, me hice una resonancia de pulmón y me dijeron que tenía un callo y que ellos creían que había sido fumador, porque era similar a una quemadura. Yo no he fumado en mi vida, por lo que la única explicación de que yo tenga ese callo en el pulmón, que me lo controlo cada tres o cuatro años por si hay algún cambio, es que aquel día, el humo era irrespirable, pero no solo por la toxicidad, sino por la temperatura. Nosotros nos presentamos en el servicio médico echando sangre, porque la temperatura del humo que habíamos inhalado no era la de un cigarrillo. Cuando yo toqué el camión me quemé la mano, lo que quiere decir que la temperatura era tremenda.

Podemos tocar muchos palos, y yo sé que aquí el tiempo está limitado, pero podría seguir contando muchas cosas de aquello, muchas secuelas que no se han resuelto.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan todavía portavoces por intervenir.

Señora Rivera, ha sobrepasado su tiempo.

Señorías, les pido que si acordamos un tiempo lo cumplamos. Flexibilidad sí, pero no hay que romperla mucho.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Hay una curiosidad que había comentado y que me parecía importante como dato. Ha dicho que en el momento de la actuación había dos bomberos por camión. También he entendido que en otros casos podrían ser siete o más bomberos por camión. ¿Por qué hay esa limitación? ¿Sigue existiendo? ¿Podría funcionar de una manera más óptima?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Lo digo de manera rápida. Ahora y siempre la tripulación son dos bomberos, un conductor y un bombero acompañante. Los efectivos externos del ayuntamiento y la comunidad vienen con vehículos con más efectivos, porque se dedican a otras cuestiones. Si tienen que ir a un accidente en cada camión van cinco o siete personas. No van un bombero y un bombero conductor, eso solo lo tenemos nosotros, porque en teoría nosotros tenemos un tiempo de respuesta inferior a los tres minutos y el régimen de descarga que tiene el camión permite hacerlo en menos de tres minutos. En teoría nosotros no estamos ni siquiera para ayudar a víctimas, sino para conseguir controlar el fuego de un avión. Por eso los vehículos tienen unas capacidades importantes y llevan muchísimos miles de litros. Precisamente lo que hay que hacer es aplicarlo antes de que el fuego se haya extendido, porque si no es incontrolable. Dos personas por vehículo, a pesar de que nos juntemos varios vehículos, no es suficiente cuando tienes que sacar a mucha gente de un avión.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Es una forma óptima de trabajar? ¿Se podría trabajar de otra manera que fuera mejor?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Para control del fuego no hay ningún problema, porque la tecnología te la da el vehículo. Se han mejorado las espumas y una serie de cosas, por lo que lo único que tienes que saber es lo que tienes que hacer, es decir, tener puntería, saber cómo tienes que aplicarlo, etcétera. Para eso sí, pero para penetrar en un avión para rescatar personas, imposible.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 18

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Es por una limitación de personal o por una limitación del propio camión?

La señora **PRESIDENTA**: Señora Rivera, la tengo que cortar.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Limitación de personal.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Valido.

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

Buenas tardes, señor Martínez. Gracias por comparecer hoy aquí. No soy dada a discursos de entrada, porque voy siempre directa a las preguntas, pero esta vez quisiera agradecerle, y lo hago extensivo al resto de bomberos del aeropuerto —creo que con esto estaremos de acuerdo todos—, el trabajo realizado, no solo ese día, sino todos los días. Siempre se alude a que como soy canaria, sé lo que es. No se trata de eso, porque por el Aeropuerto de Barajas pasan millones de personas al año y siempre es bueno saber que estamos cuidados y que hay profesionales que se entregan de la manera que usted ha descrito. Se lo agradecemos de verdad.

Comienzo con las preguntas. Los protocolos relativos a los tiempos de respuesta, ¿cree que tienen en cuenta la formación diaria y el conocimiento sobre el terreno del entorno aeroportuario? ¿Tienen ustedes formación específica de la especialidad aeronáutica fuera del horario laboral?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): El protocolo de los tiempos de respuesta controla los tiempos de respuesta. El problema de los tiempos de respuesta es que nos restringe la movilidad que teníamos antes. Esto no significa que imposibilite que nos movamos, pero hay que pedir permisos, porque si te mueves con un vehículo a una hora que ya no es el tiempo de las pruebas diarias por la mañana te tienen que cubrir. Está todo muy limitado. Como he dicho antes, el tiempo de respuesta nos deja prácticamente las veinticuatro horas dentro de los parques de bomberos.

Formación a nivel local. Si salimos por la mañana, en el entorno del parque tenemos un avión y hacemos nuestras prácticas, pero siempre muy cerca del tiempo de respuesta que podemos dar desde ese punto. Una vez que sales y no puedes cumplir el tiempo de respuesta, tienes que estar cubierto por otra persona.

La formación especializada aeronáutica no se da. Yo sé que si ahora viene el máximo responsable de formación dirá que sí, pero yo digo que no. Eso es objetivable.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Por ese motivo se ha pedido la comparecencia de responsables, así como de personas afectadas y de técnicos para poder contrastar.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Si yo fuera él diría que sí. Antes íbamos a Jovellanos y ahora se va a un sitio que hay en Vigo, donde hay una especie de simulador para hacer prácticas de fuego con un trocito de fuselaje hecho precisamente para trabajar ahí, pero eso no es especialización aeronáutica. No hay ninguna diferencia entre extinguir un fuego dentro de ese fuselaje inventado que trabajar en un fuego bajo rasante. La especialización no consiste en eso, sino en conocer los nuevos modelos de aviones, los problemas que ha dado el 777, los que dan en bodega, acceder a los compartimentos, a las partes ocultas que tienen los aviones, cómo intervenir en ellos, conocer los peligros y riesgos que tienen, dónde se encuentran los combustibles, los nuevos materiales de los que están hechos, porque un A380 tiene un 40% de fibra, los planos están hechos con vidrio. Eso no se conoce. Que no venga nadie a decir que ahora mismo estamos recibiendo formación especializada, porque le puedo asegurar que las novedades aeronáuticas no van por meses o por años, sino que cada día te sale un elemento nuevo. Creo que en el año 2022 llegan los aviones con cuatro motores y uno de ellos va a ser eléctrico. Eso lo sé yo, pero lo preguntas arriba, donde se supone que tienen que saberlo, y se encojen de hombros.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Para que todos lo sepamos, no solo los que estamos aquí, sino también los que nos ven, porque nosotros hemos estudiado el tema, ¿cómo se define el tiempo de respuesta?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 19

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): El tiempo de respuesta es el que hay que dar desde la base de los parques de bomberos, que ahora mismo son tres, más uno satélite, hasta el punto más alejado del aeropuerto, que vienen siendo las cabeceras; en algunos casos las cabeceras y en otros terminales, la T4, etcétera.

La señora **VALIDO PÉREZ**: La dificultad está en que necesita permiso.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No. El tiempo de respuesta se tiene que hacer por debajo de los tres minutos. ¿Por qué tres minutos y no siete? Porque tres minutos es lo que se supone que tarda el keroseno en derretir el fuselaje. Si se derrite el fuselaje a los tres minutos, lógicamente no vas a hacer nada por los que estén dentro porque ya no hay posibilidades de vida dentro del avión. Esa es la teoría.

Tenemos que cumplir los tiempos de respuesta y de hecho casi todas las semanas hacemos prácticas de madrugada, aunque se tendrían que hacer de día, por prevención de riesgos laborales, porque conducir por la noche a velocidades de 140 kilómetros por hora por las pistas y por las vías de servicio es complicado. Ir a 140 kilómetros por hora con un coche puede ser razonable, pero con un camión que pesa 43 000 kilos le puedo asegurar que se complica bastante la conducción. Siempre hemos reclamado una formación adecuada para llevar ese tipo de vehículos a esas velocidades. Todavía estamos esperando, parece que se quiere hacer algo, pero por ahora no se ha hecho. Yo no me quejo, porque entre otras cosas he sido subcampeón de España de *rallyes* y me puedo permitir ese lujo y el de decir a algunos que están jugando con fuego, porque hacen cosas para las que no están capacitados.

Como he dicho antes, en cuanto a formación específica aeronáutica, trabajamos apagando trenes, etcétera, cositas a nivel local. Pero en los servicios centrales, que son los que se encargan de la formación a nivel de todos los aeropuertos de España, no se está dando.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se hizo un seguimiento específico de los intervinientes del año 2008, como ocurre en otros países de nuestro entorno europeo? Se lo voy a decir de otra manera. Según ha dicho en una de sus respuestas, ese día, después del accidente, se retiró al parque —también lo dijo en su primera intervención— y acudió por sí mismo al servicio médico del aeropuerto, además de cumplir con su guardia. ¿Algún responsable se interesó por ustedes ese día o los siguientes?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Personalmente, porque los conocimientos que tengo en psicología me dan pie a decirlo, lo que no puede ser es que no se haya modificado un protocolo que no ha existido jamás en cuanto a que los intervinientes en una situación...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Los que tengan que ir.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Concretamente ese día nos quedamos toda la noche de servicio, no fuimos relevados por nadie. No hablo solo del aspecto psicológico, que estaba completamente hundido, como el resto de los compañeros, porque el que no estaba llorando por las esquinas estaba como estaba, sino que físicamente...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Eso no ha cambiado?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No ha cambiado. En aquella época no fuimos sustituidos y aquella mañana, sin ser sustituidos, teníamos tal alteración cardíaca que sin dormir, nos fuimos a visitar a las víctimas a los hospitales, con un par de narices, porque lo necesitábamos. Si se hubiera hecho lo que se tenía que hacer, no habríamos tenido esa necesidad de ventilar emociones. En ese momento creíamos que lo mejor era estar cerca de aquellos a los que horas antes habíamos echado una mano. Hay cosas que no se han hecho. Lo digo no como bombero, sino como profesional de la psicología. Ahora mismo ocurre eso y a lo mejor lo puedes pedir y se sustituye a alguno, pero no existe ese protocolo de sustitución.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿El responsable de evaluación de riesgos de AENA —no sé si preguntarlo, porque tampoco debe existir— se interesó por el modo en el que abordaban ustedes la catástrofe para extraer consecuencias que pudieran mejorar el servicio con las personas que lo integran? ¿Hubo una evaluación de riesgos? Acaba de decir que todo sigue igual, lo que significa que todo sigue igual. No se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 20

ha evaluado el riesgo de aquel día para saber qué pasó y en qué se podía mejorar. Según ha dicho usted, todo sigue igual.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No conozco al máximo responsable de prevención de riesgos laborales de AENA. Conozco al responsable del aeropuerto, que no tiene nada que ver.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Estamos hablando de otra cosa, de una evaluación de riesgos.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No lo conozco. No la conocía antes, ni en acontecimientos que hemos vivido no hace muchos meses. A esa persona no la conozco. Si yo estuviera ocupando ese cargo, cuando ocurre un accidente de ese tipo, que a lo mejor en tu vida profesional sucede una sola vez, lo mínimo sería bajar a interesarme, más que nada para ver cómo está la situación, para ver si tienes que aplicar medidas, que tienes que hacerlo, lógicamente, que para eso eres el responsable de prevención de riesgos, etcétera. No le conozco.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En esa pregunta que le voy a hacer me pasa lo mismo que le pasó al diputado de Esquerra Republicana, y es que mientras la voy haciendo la veo normal, pero ahora, después de todo lo que usted ha contado, si no quiere responderla, lo entenderé. Durante el trabajo de preparación de otra proposición no de ley de otra Comisión en la que estoy, y también durante la preparación de los trabajos de esta Comisión, tuve conocimiento de que los bomberos que atendieron el siniestro aquel 20 de agosto, incluso los que no lo atendieron porque no estaban de servicio, han tenido secuelas derivadas del impacto que les supuso la catástrofe del JK5022, llevando a algunos, diez años más tarde, al suicidio. ¿Conocía usted al primero de ellos, al bombero Escolano? Tengo entendido que era una persona muy apreciada dentro del equipo por su profesionalidad y por su entrega.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Este tema es muy delicado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Por eso le digo que sino quiere contestarla lo entenderé.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Voy a contestar a algunas cosas porque me interesa y está relacionado con el tema de la prevención de riesgos y con otras cuestiones. Para mí era una persona muy cercana, más que un hermano —lo he hablado con la única hermana que tengo—. Lo que yo tenía con esta persona era superior a lo que puedo tener con mi propia hermana. Mis hijos también lo saben, porque el día que recibí la noticia sabían que para mí era un batacazo. Con este señor no solo he estado veintitantos años trabajando fuera y dentro, sino que nos especializamos, los dos éramos monitores de espeleología, hacíamos actividades de riesgo. Nuestro mundo ha ido paralelo hasta el extremo de que llegamos a sincronizar los pensamientos. Parece una tontería lo que voy a decir —y a lo mejor se me está yendo un poco la cabeza en este aspecto, porque toco un tema emocional—, pero muchas veces cogíamos el teléfono y sabía que él estaba en otra parte dando una respuesta a una duda que yo tenía. Habíamos sincronizado nuestras necesidades de tal manera que parecíamos estos hermanos gemelos de las películas que uno sabe lo que está pensando el otro. Hasta ese extremo llegábamos en cuanto a vidas paralelas. Es cierto que yo sabía que estaba llegando su momento final y se lo dije: te quedan quince días, y le quedaron cinco. Para mí fue lamentable. Desgraciadamente no pude hacer nada, porque cuando regresé al parque de bomberos después de trece meses de baja me encontré ya con una situación en la que no se podía hacer nada. Además, tampoco soy la persona más adecuada para encargarme de una persona que pueda tener problemas que te lleven a una situación de ese tipo.

Decir que el accidente lo ha ocasionado, le puedo decir que no, no lo ha ocasionado. Digo que no directamente. Pero esto es como los accidentes aéreos, son cadenas de errores. Yo le conozco. Me llamó esa misma noche del accidente diciendo que se había ido, porque él había cambiado ese día; se fue al cementerio de su pueblo y se pasó toda la noche allí hablando con los muertos. No le voy a decir más.

La única persona que me encontró una solución diez días más tarde para el problema que tuvimos con la crecida del río porque el fuselaje lo estaba taponando, y fíjese que el aeropuerto tiene ingenieros, fue él. Ese señor era tremendamente inteligente. Este señor era un líder nato. No ha sido una pérdida para los bomberos ni para el aeropuerto, le puedo asegurar que ha sido una pérdida para la sociedad. Era para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 21

haberle conocido. Podríamos estar aquí hablando de él tres horas y no tengo capacidad para describirlo del todo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se hizo una evaluación de riesgo psicológico de la plantilla, de los veintiún bomberos del aeropuerto en los días posteriores o en los años siguientes?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): ¿Del accidente?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya dijo antes que no. ¿Pero no ha habido ni un contacto?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No se ha hecho nada. Psicológicamente, nada, ni en el accidente ni después. Hemos tocado el tema —lo siento mucho, pero es que es cierto— del suicidio de este compañero, pero no se hizo nada ni con este suicidio ni con los que siguieron. No se ha hecho ninguna evaluación de riesgo, y lo tengo que denunciar porque me ha dolido mucho, porque lo he reclamado y he protestado. De hecho, me di de baja porque no quería estar en un trabajo en el que no se hiciera eso. Fui la única persona que estuvo de baja. Me di de baja porque sobre los factores de riesgo, que pueden ocasionar daño a otros compañeros, no se hizo la valoración adecuada. Había cosas que estaban encima de la mesa y se veían venir. Antes de darme de baja dije: Cuidado, que detrás del compañero, que es un líder nato, que es una cabeza visible, pueden llegar dos o tres más. Me dijeron: Sí, sí. Pero no se hizo nada. Me fui a mi casa y lo único que tuve que hacer fue esperar a que vinieran dos o tres más, que fue lo que pasó.

Esta es una denuncia que yo hago y que me puede generar problemas porque sé que a más de uno le puede tocar un poco, pero no puede ser que uno se dedique a la prevención de riesgos y ni siquiera baje, pero ya no él, sino mandar a alguien que pueda hacer una mínima evaluación de lo que está ocurriendo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Como profesionales de la emergencia aeronáutica, ¿acuden a ustedes para que asesoren? Ha dicho antes que no, pero me gustaría saber si desde fuera de su ámbito, desde alguna institución, desde emergencias, dentro de España, les han solicitado preparación. Lo que quiero saber es si son ustedes solicitados para explicar su experiencia.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): A título personal ya he dicho lo de los Mossos d'Esquadra. Hemos ido a dar charlas a los militares del Aeropuerto de Torrejón, y nos llaman de distintos aeropuertos, pero lo hacen a través de sindicatos o de líneas privadas y nosotros nos desplazamos, pero no está organizado ni por AENA ni por ninguna entidad que diga que es interesante que esto lo conozco más gente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Se lo he preguntado a raíz de una pregunta que le han hecho anteriormente en la que usted decía que en Italia se lo habían reconocido. Quería saber si dentro de España lo ha hecho alguna institución.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): En Protección Civil, por ejemplo, que se ha hecho con las riendas de lo que es lo nuestro, la aeronáutica, la organización y el control de puesto de mando avanzado, se reúnen. Se les ha pedido que ya que no tenemos voto, al menos tengamos voz por la experiencia que tenemos, que podamos estar en esas mesas, pero dicen que la experiencia aeronáutica la poseen ellos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Cuando estuvo aquí el que fuera director del aeropuerto en ese momento, Miguel Ángel Oleaga, una de las preguntas que fue sobre el plan de emergencias, sobre todo por la orografía y la forma del aeropuerto. Surgió la controversia, porque algunos de los diputados y diputadas que estábamos aquí —yo era una de ellas— no entendíamos que a pesar de que en el informe del accidente se decía que murieron personas ahogadas en el riachuelo, cómo era posible que todavía estuviera el riachuelo y que no se hubiera dado alguna solución. Él decía que el riachuelo tampoco tenía mucha altura, a pesar de que le decíamos que aunque tuviera cincuenta centímetros de alto, si murieron personas ahogadas quería decir que era un peligro. Sin embargo, usted ha confirmado aquí —quiero que quede claro— que debido al tapón que hacía el fuselaje en la cuenca del río aumentó el nivel. Esto quiere

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 22

decir que el riachuelo es un peligro y que es un elemento a eliminar o a tener en cuenta en un plan de riesgo, en un plan de emergencias.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Es un elemento natural, y le dirán que los elementos naturales están como están. Estamos al lado del río y se puede mitigar haciendo un puente cuando llegue el momento. En este caso se imaginaban que con la altura que tiene de profundidad del río, que son 30 o 40 centímetros, jamás podía haber generado problema. Pero tampoco nadie pensaba que pudiera taponarse una parte, ni que un accidente fuera a ocurrir ahí y que encima se hubiera taponado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero ya teniendo la experiencia...

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

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

Tengo una última pregunta. ¿La Ciaiac se puso en algún momento en contacto con usted para preguntarle por la experiencia a la hora de hacer el informe o tuvo algún tipo de contacto con usted?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, lo único que pasa es que preferiría no contestar a esa pregunta porque tuvimos una discusión. Me dijeron que me callase y prefiero no decir en qué término ni por qué. Ya aporté un elemento que descubrí en el accidente, que no estaba dentro de lo que ellos creían que tenía estar dentro. Por eso prefiero no contestar a esa pregunta, porque me puede suponer problemas, como ya se dijo en su momento.

Digamos que ese contacto fue a la semana y no fue esclarecedor. Por eso he dicho antes que quizás debería de haber algún organismo independiente de Fomento, que pudiera dedicarse a hacer una investigación paralela y que no dependiera de superiores, ya que si se encuentra algún elemento que pueda ser disonante con lo que ellos estaban esperando, lo mejor es no contar con él.

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Valido.  
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

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

Señor Martínez, muchas gracias por su comparecencia. Le agradezco su testimonio y sus palabras, ya que tienen un enorme valor para la Comisión. Yo me sumo a la muestra de agradecimiento, al reconocimiento de lo que hoy aquí representa, como bien ha dicho varias veces, no solo usted sino el cuerpo de bomberos en general. Al menos por parte de mi grupo quiero trasladarle mis felicitaciones y agradecerles el buen trabajo que han desarrollado no solo en ese momento del accidente, sino también en cada una de las actuaciones que los bomberos de Madrid —estoy convencido de que también del conjunto de España— protagonizan porque elevan a los servicios de emergencia de nuestro país al nivel que le corresponde. Asimismo, yo quiero señalar que efectivamente también el cuerpo de bomberos de Barajas ha recibido varios previos, entre otros, uno muy importante que logró en Italia, el Premio Internacional del Fuego. Un premio que antes que el cuerpo de bomberos de Barajas también recibieron los bomberos de Nueva York por su labor en el atentado de las Torres Gemelas, con lo cual se reconoce a nivel internacional el trabajo, el buen hacer del cuerpo de bomberos.

Usted ha hablado mucho y a veces no se ha sentido cómodo, porque lógicamente es hacerle recordar momentos que le gustaría olvidar. Hemos tenido en la Comisión muchos responsables de AENA, del aeropuerto, que tienen una visión lógicamente distinta de la que puede tener usted, que vivió directamente el accidente, que estuvo allí. Quizás muchas de las cosas que se leen poco tienen que ver con lo que usted vivió, y por eso la experiencia de usted es fundamental. Por ello me gustaría hacerle algunas preguntas y que aportara su visión, cómo lo vivió usted y cómo lo interpretó. Cuando todos los planes se desarrollan, los reglamentos y los protocolos, al final tienen que ser llevados a cabo por ustedes. Unos diseñan los planes, pero al fin y al cabo son ustedes los que lo llevan a la práctica. Por eso, en primer lugar, me gustaría preguntarle: ¿considera que el tiempo de respuesta fue el adecuado para un accidente de esa naturaleza?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 23

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, por supuesto. No hay tiempo de respuesta para un avión que se sale del área de movimiento en pistas o rodaduras y calles de acceso a las rodaduras o pistas. A partir de ahí ya no hay tiempo de respuesta. Este avión se salió y en vez de entre dos pistas se podía haber caído un kilómetro y medio más adelante. Ya le digo que fuera de esto ya no hay tiempo de respuesta. La OACI no controla el área de movimiento de los aviones, si un avión se cae, eso ya no es incumbencia de ellos. Sin embargo, en tres minutos estábamos apostados en la barrera de fuego y en poco más de seis minutos o seis minutos y medio estábamos en contacto con las primeras víctimas. Es decir, en cuanto a tiempo de respuesta yo creo que sí.

De hecho, como comenté al principio, tanto es así que lo que sí hemos aprendido es que en menos de diez minutos te encuentras con un accidente no acabado y eso supone muchas cosas. Ni siquiera por llegar tan pronto puedes hacer algo por resolver la vida de ciertas personas, desgraciadamente es así. Lo único que puedes conseguir es que se generen problemas en los intervinientes cuando son escasos. Es decir, si pudiéramos llegar ochenta personas a intervenir ya no se generaría este problema.

Cuando los requerimientos que te está reclamando ese accidente te superan —por mucha formación que tengas te superan— a lo que tú puedes entregar, luego viene el estrés postraumático, el estrés agudo y los problemas generados de aquel momento que sí se derivan, por supuesto, en conductas de riesgos. De hecho, en el turno éramos ocho personas y solamente quedamos cuatro. De esos cuatro que no están, uno dejó de ser bombero toda la vida, después de aquel día se retiró, se le detectó estrés postraumático y no volvió a serlo más. Otro de ellos ya hemos hablado como ha acabado, no precisamente por el accidente, pero sí desde ese momento empezó a hacer cosas que rondaban un poco la inseguridad con su propia vida. En un año o dos no lo ves, pero es una pendiente que vas bajando y al final ya no puedes salir de ella. Otro compañero se fue a Canarias porque quería llevar una vida más tranquila. Además hay que añadir los enfrentamientos entre los propios compañeros. Es decir, ni se actuó, ni se dejó de actuar. No sé si le he respondido a su pregunta.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sí, muy bien.

Me gustaría que fuera lo más concreto en esta pregunta, si es posible, aunque ya ha hablado del tema antes. ¿Cree que los medios utilizados por los bomberos o el material médico eran los adecuados para ese tipo de accidente?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Los medios utilizados por nosotros sí lo eran, salvo el tema de los equipos de excarcelación, porque están hechos para vehículos. Es imposible trabajar con un material que pesa veinticinco o treinta kilos dentro del agua, porque no están diseñados para eso, están diseñados para trabajar con camiones o con vehículos en tierra. No hay ningún material ahora mismo para trabajar con un avión sumergido o parte de las personas sumergidas en el agua. No lo tenemos aquí, ni en ninguna parte.

El material médico que tenemos es un material básico, es decir, para hacer una RTP, una respiración asistida básica. En el fondo bastante tenemos con controlar el fuego, y si hemos controlado el fuego recuperar a las primeras víctimas que se puedan recuperar o aislarlas del resto de peligros que todavía siguen estando en los alrededores, como para encima dedicarnos a recuperar. Si hay que recuperar, se recupera, pero le puedo asegurar que aquel día era imposible para nosotros. Para eso está el servicio médico, habría que preguntarles a ellos —creo que luego viene alguien—. Ellos le podrán responder si sus medidas son las adecuadas o llevaban el equipo adecuado.

Yo lo que sí que sé es que el procedimiento que había aquel día por parte de las asistencias externas complicaron un poco la situación, porque se bloquearon los accesos. En aquella época el procedimiento era una ambulancia por pasajero y por eso se generaron como doscientas ambulancias, lo cual creó un problema para seguir echándonos una mano a nosotros. Eso ya se lo podrá decir a quien le competa el tema sanitario.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha explicado muy bien que en el plan de emergencia actúan otros servicios, como el servicio del Samur, los médicos y las ambulancias; que los primeros que tienen que actuar son ustedes y que, por tanto, no puede ser uniforme la actuación del servicio de emergencias. Le pregunto por este tema porque se ha planteado muchas veces a lo largo de la Comisión, si hubo o no retraso en la puesta en marcha del plan de emergencia del aeropuerto, no solamente con los bomberos, sino con los servicios de ambulancias y médicos, policías y guardias civiles. Cuando hablaba en su primera intervención sobre cómo actúan decía que a veces desde una columna de humo aparecían

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 24

personas: un guardia civil, un policía... En esos momentos ¿percibía usted que podía haber algo de descoordinación o no?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): No, no es que hubiera descoordinación en esos minutos —yo estoy hablando de unos pocos minutos—, lo que había era un auténtico caos. Desde entonces lo que sí he aprendido con un accidente de esta magnitud es a diferenciar tres partes: la primera parte son los primeros diez minutos, que como ya he dicho se hace lo que se puede; la segunda parte está cuando llegan las asistencias externas, es decir, cuando tienes ya gente y material y te empiezas a hacer con esa situación de caos; y por último está lo que se ve cuando salen las imágenes, cuando ya hay una desproporción de personal sanitario, bomberos y tal, que para lo único que sirven un poco es para desescombrar y recuperar cadáveres. Esta última partes es lo normal, aunque sea en magnitud mayor de lo que pueda ser en tráfico, pero en las dos primeras fases es donde está el problema.

En cuanto a si ha habido coordinación o descoordinación, ya le digo que yo me encontraba dentro de un caos. Yo me encontraba rodeado de muchísimo humo y bastante tenía con escuchar las explosiones que sucedían a mi alrededor, por las ruedas del avión y los equipos a presión, con cuidado para que no me cayera nada encima, como para estar haciendo otra cosa. Avisaba al que podía, al personal que llegaba, a algún policía o a alguien del campo de vuelo que estaban por ahí y querían echar una mano. Hasta que no viéramos aquello controlado lo único que les decíamos era que se quedaran fuera. Bastante teníamos con las víctimas que había en el avión, como para que alguno se asomara por allí, porque te metías allí y aquello era un escenario de guerra. No sé si se ha llegado a ver algún día en las imágenes de televisión, pero abajo en el bosque donde cayó el avión aquello era un auténtico caos. No se puede ver si hay descoordinación dentro del caos, porque ahí no tiene que haber nada, nada más que caos. Hasta que no se controla el caos, pasaron unos diez minutos y luego se va recontrolando porque van llegando unidades de personas externas y entonces ya se va recomponiendo. Sucede como en la física y la entropía, que después del caos viene un poco el orden. Hay caos y hay orden. En principio es todo desorden, un accidente es desorden hasta tal punto que si el accidente es de esta magnitud el desorden luego pasa página incluso diez años más tarde, como he hablado hace unos instantes, en compañeros.

En el fondo una de las cosas que subyace y que me gustaría manifestarles en esta Comisión es que no solamente son víctimas muchas veces los que viajan en un avión o en un tren, sino que muchas veces los intervinientes se pueden convertir también en víctimas. Desgraciadamente es así. Pero lo que pasa es que como estamos un poco fuera de esa atención, luego cada uno se lo tiene que comer y merendar como puede.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Qué opinión le merece que no se cerrara el aeropuerto después del accidente?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Las pistas se cerraron, que yo sepa. Como le he dicho, yo estaba inmerso en el caos y no sé cómo estaban las cosas por fuera. Al día siguiente me fueron pasando datos y sé que se cerraron las pistas. Creo que a la hora y poco se empezaron a abrir las pistas del sur. Esa pista de la que estamos hablando, de la 36 izquierda, estuvo cerrada bastante tiempo porque lógicamente con todas las unidades y con los equipos de investigación no se pudo abrir. En principio, el aeropuerto sí que estuvo cerrado. No sé si estuvo cerrado una hora y media o más. Cualquiera de los responsables que hayan pasado o vayan a pasar por esta Comisión se lo podrá decir, pero sí que estuvo cerrado.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo, porque los responsables de AENA dijeron que nunca se llegó a cerrar la pista. Por eso le planteaba su opinión al respecto.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): A mí siempre me dijeron que las pistas se cerraron durante una hora u hora y pico. Que por parte de la estructura del aeropuerto, la dirección o el CGA se diga otra cosa... A mí lo que me ha extrañado es que hay aviones que vienen con el combustible suficiente cuando van a aterrizar como para que vuelvan a tomar altura y se dirijan a otros aeropuertos, pero no todos los aviones vienen con la capacidad suficiente. Por eso siempre decimos que cerrar un aeropuerto es complicado, incluso para los aviones que están rodando. No se puede cerrar un aeropuerto y decirles a los aviones que están rodando con los pasajeros dentro que se queden parados, ni tampoco se puede decir a los aviones que están a punto de aterrizar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 25

que se vayan a otro sitio porque vienen escasos de combustible. Pero a mí se me dijo —no lo sé, esta es una opinión— que se había cerrado una hora y pico. Pero ya le digo, es mi opinión. Yo no soy un responsable de una dirección del aeropuerto, yo no lo sé.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha dicho que lleva años en el Servicio de Bomberos del Aeropuerto de Barajas. En lo que respecta al Servicio de Bomberos del Aeropuerto de Barajas, ¿hay un antes y un después, una vez sucedido este accidente, en el Aeropuerto de Barajas? Desde el punto de vista del servicio de bomberos, ¿se ha aprendido algo en cuanto a accidentes?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Estamos reclamando, a través de lo que aprendimos aquel día, que se nos tome en consideración, y no se nos toma. Hemos solicitado ampliar la plantilla porque creo que es necesario y no se nos hace caso. Se nos ha pasado de categoría 9 a categoría 10 y no se nos hace caso. No se nos hace caso cuando se empiezan a tratar estos temas a través de Protección Civil y otras administraciones, ni tampoco se nos hace caso cuando se habla de competencias muy profesionales como es la aeronáutica. Hemos exigido un seguimiento más profesional, en cuanto a prevención de riegos, y no se nos hace caso.

Se ha modificado alguna cuestión, como por ejemplo tomarnos en consideración para la compra del material. El material que viene es bueno, pero muchas veces no es el más adecuado, o no es lo último que hay porque nosotros lo sabemos; lo sabemos porque es lo pedimos y es lo que necesitamos. Yo le diría personalmente que algunas cosas sí se han modificado, pero otras cosas no. Es decir, estamos más constreñidos por los protocolos y además tenemos menos movilidad porque estamos al tiempo de respuesta, no vivimos para otra cosa, más que para el tiempo de respuesta. Nos cuesta mucho la formación porque hay que hacerla fuera del trabajo, y no durante la jornada de trabajo como se hacía antes. Es decir, hay cosas que han empeorado, no han mejorado. ¿Mejorar? Podría hablar de alguna cosa, pero ahora mismo no se me ocurre.

El señor **FRANQUIS VERA**: Al compareciente le hago siempre una última pregunta, aunque usted ya la ha contestado con algunas de sus respuestas. Ha hablado de que sería bueno que la Comisión estudiara fórmulas para que hubiera una mayor independencia de la comisión de investigación. Asimismo, ha planteado el tratamiento psicológico, en este caso de los bomberos, dentro de un accidente de esta naturaleza. Usted nos ha dicho que una vez que acabemos las comparecencias, habrá que hacer un trabajo de conclusiones. Además de las dos conclusiones que ha aportado, ¿usted plantearía alguna conclusión más que la Comisión debiera recoger desde su punto de vista, desde los servicios de bomberos?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Ya lo he dicho concretamente antes. En cuanto a nuestra estructura es muy simple, tenemos una estructura operativa que se define en un departamento. Si hacemos una comparación, medio ambiente, que es otra estructura que tiene el aeropuerto, del cual dependen todos los pines y tal, tiene una división; entonces, esto es casi como una estructura militar, pero un departamento es muy escaso comparado con una división. Nosotros llevamos reclamando hace tiempo tener una división, con todo lo que eso supone.

En cuanto a la movilidad y el desarrollo del propio trabajador, si un bombero quiere mejorar su vida horizontalmente está limitado, no hay nada. No hay especialidades, no hay nada; horizontalmente no hay movilidad, no hay acceso. Hacia arriba, en movimiento vertical, o eres bombero, o eres jefe de estos bomberos. En el departamento luego empiezan a funcionar ingenieros aeronáuticos, es decir, ahí hay una escala. No ocurre como en ayuntamientos o en comunidades que todo está más estructurado porque hay oficiales y agentes, es decir, una estructura bastante más compleja. Nosotros dependemos de Operaciones donde estamos incluidos, para que se haga una idea, con los técnicos de operaciones (TPO) y con los señaleros. El responsable de eso tiene que saber de bomberos, que es un tema muy concreto y muy especializado, además de otro tipo de cuestiones. La estructura sería importante mejorarla, sería importante mejorar la formación aeronáutica especializada porque se ha quedado como se ha quedado y, por supuesto, que se tome en consideración todas las aportaciones que podamos hacer, es decir, que no se queden en saco roto. Eso sería fundamental para mejorar la seguridad aérea.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 26

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Franquis.  
Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Hernández Bento.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor Martínez. Gracias por la exposición que nos ha hecho hoy. Yo no puedo ni ponerme en su piel, ni pensar lo que tiene que ser revivir una situación tan dura. Después de las respuestas que ha dado a mis compañeros, estoy segura de que a ninguno nos ha dejado indiferente sino que todos van a llevar eso para el resto de sus vidas. De verdad, gracias.

El señor Olòriz le preguntó si había habido algún tipo de reconocimiento y después el señor Franquis. Usted también explicó que lo habían tenido, pero no en España sino fuera de España. Entonces me vino a la mente que este año, por el décimo aniversario de esa tragedia tremenda, hubo una celebración en el Auditorio Alfredo Kraus, en la que estuvo usted, y también estuvo el médico del Summa, el señor Riera, que comparecerá a continuación. Yo no sé si eso fue un homenaje, pero la verdad es que yo estaba allí, al igual que la señora Valido, y fue una jornada muy emocionante. Quizás el momento más emocionante fue ese, cuando todos ustedes entraron. El auditorio estaba a reventar y el aplauso cerrado que hubo quiero que sepa que fue un aplauso de la isla de Gran Canaria, porque no se puede estar más agradecido. Nosotros, con ese aplauso cerrado, es lo que queríamos trasladarles. Creo que la iniciativa de la Asociación de Víctimas y Familiares fue no solo acertada sino justa y merecida. Hubo unas palabras de Pilar Vera que me apunté, aunque uno trata de ser empático y de ponerse en la piel pero es imposible. Ella dijo: Hoy tenemos música para recordar, para que no se olvide. Esto es un bálsamo reparador de heridas que nunca cicatrizarán.

Todos somos conscientes de esta tragedia. Cada vez que viene un compareciente nos cuesta, nos duele, nos añurgamos, como decimos en Canarias. Evidentemente, tenemos que aprender lecciones, que además es lo que nos pide la asociación, y por eso estamos aquí. Además, usted tiene un plus porque está en activo, usted sigue siendo bombero de AENA. Hay que tener en cuenta no solo el valor que tuvo ese día hace diez años, ese 20 de agosto de 2008, sino también el valor que está teniendo hoy de sentarse ahí contándonos las cosas que nos ha contado. Por tanto, muchísimas gracias, señor Martínez.

También se ha hablado de la visita, y ahí tenemos el mapa para situarnos un poco. Nosotros habíamos hablado de si era necesario hacerla, de si nos iba a situar. Yo he escuchado hablar a las personas que han venido, sobre todo a usted, al superviviente y a las personas cuyos familiares fueron víctimas de esa tragedia. La verdad, no sé si me puedo situar mucho más. Todos somos todos humanos y cada vez que despegamos, cada vez que aterrizamos, me asomo a la ventanilla y busco, busco. Me imagino que les pasa a todos mis compañeros. Creo que es importante ir a verlo y también no olvidar, no podemos olvidar.

¿Qué ha hecho usted hoy? Nos ha desbaratado un poco el plano teórico. Nosotros habíamos vivido aquí un montón de comparecencias donde se nos decía que toda la normativa se cumplía. Además eso está bien, estaría bueno que en el momento del accidente no se cumpliera. Sin embargo, una cosa es la teoría y luego está la realidad, la que apabulla, la que usted nos ha contado. Nos ha dado un bofetón de realidad. Más allá de que se cumpla con la normativa, estamos aquí porque hacen falta cambios en la normativa. En un momento de su intervención usted decía que tenemos que aprender como cultura de país a cambiar ese chip. Las cosas pasan, son terribles, pero tenemos que aprender de lo que pasó. Quizás tiene razón cuando dice que no ha habido lecciones, que no hemos aprendido lo suficiente. A lo mejor la normativa no protege o no establece protocolos de emergencia de actuación sobre algunas zonas, aunque estén entre las pistas. También me parece a mí increíble, aunque yo no soy profesional del tema. Entre las dos pistas ¿es tan fácil que un avión que tiene un accidente se mueva en esa zona? Todos sabemos, aunque no seamos profesionales, que esa zona del despegue es muy sensible. No sé si en su opinión usted cree que son necesarios esos cambios normativos y si debemos desde aquí, porque esa es de las pocas cosas que nosotros podemos hacer, impulsar ese tipo de cambios. Me refiero a esa zona que ahora mismo no parece que esté lo suficientemente atendida. Digo que no parece, porque no me atrevo a decir ni que sí ni que no.

Cuando han venido aquí responsables de AENA, el propio director del aeropuerto, el señor Oleaga, nosotros insistimos mucho en si existía dentro de ese plan de emergencia puntos más sensibles, puntos negros. Se nos hablaba de que los planes de emergencia cumplían con todas las normativas, que se hacían todos los simulacros en general cada dos años. Yo le pregunté si se hacían simulacros parciales, si en esa zona se habían hecho. Me contestaron —no es fácil porque hubo que insistir— que no, pero que sí había habido más de 580 simulacros parciales.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 27

También hubo preguntas en torno a la orografía. Usted ha hablado del río, pero parece ser que el río ayudó porque con esas temperaturas...

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): ¿Quién ha dicho eso? ¿Quién ha dicho que el río ayudó?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno, a lo mejor no dijo ayudó, sino que pudo...

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Le voy a hacer un inciso para que luego no se me pase. El río fue igual para todos, para los que sobrevivieron y para los que se murieron. Es decir, los que murieron carbonizados o de impacto no murieron trescientos metros más allá, murieron al lado del río. El fuselaje que se levantó, donde estaban los cuerpos calcinados o carbonizados, estaba a unos pocos metros del lugar donde sobrevivieron los que sobrevivieron, que estaba pegado al río.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted lo ha dicho claro: el río no ayuda.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Ya le dicho cómo trabajamos nosotros, el agua no extingue.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que hay más, es que los forenses han determinado que dos personas murieron ahogadas. Nosotros no podemos obviar eso tampoco.

Aquí se llegó a decir eso de los bosques y la orografía. Yo repasé las notas de ciertas intervenciones que decían que no era una orografía especialmente mala. Esto se ha dicho y usted nos ha hecho ver justamente lo contrario.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Perdona que le interrumpa, pero casi es mejor así porque vamos puntualizando.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Quería que me ratificara si yo estoy confundida o no.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Un bosque de árboles que son fresnos no tiene nada que ver con la zona de pinos a la que me he referido anteriormente. El fresno no es como un pino y se puede pasar entre ellos. Decidí meterme por la senda del avión y me metí por ahí, pero tuve que hacer una cantidad de maniobras tremenda. De hecho rajé la cisterna del vehículo, la rajé por maniobrar. Cuando yo llegué salía agua por la cisterna del vehículo y además estamos hablando de que el camión se me estaba quemando. Yo estaba viendo las ruedas y tuve que poner las defensas en las ruedas para que no salieran ardiendo. Estamos hablando de una temperatura altísima. Mi compañero no lo tenía muy claro. Tenía un compañero que tenía muchas dudas de dónde nos estábamos metiendo. Yo le garantizaba que íbamos a llegar al río donde estaban las víctimas, pero se lo tuve que decir varias veces porque no lo veía. Nosotros solo veíamos cómo crujían los cristales del camión. Yo me metí donde estaba el bosque, donde estaba el fuego, donde estaba el combustible. Que no venga nadie diciendo que la orografía no tiene nada que ver. ¿Cómo que no tiene nada que ver?

Al igual que el tema del agua. Los que sobrevivieron lo hicieron porque estaban desde la fila 10 hacia delante del avión y ahí no hay combustible. Es decir, a los que les cayó combustible encima murieron y los de la fila 10 para adelante que sobrevivieron lo hicieron porque no tenían combustible, no fue el agua. Le puedo asegurar que si el charco que yo apagué no lo apago, más de alguno acaba con graves quemaduras, por no decir muerto. A mí me costó echar 13000 litros de agua a una charca que tenía delante, es decir, no era un poquito de combustible, estamos hablando de mucho combustible. Yo creo que era un motor que pegó allí y dejó bastante combustible en esa zona. Que nadie me venga diciendo que el agua sirvió para que alguien sobreviviera, porque como dijo usted algunos murieron ahogados precisamente por el agua del río.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Siempre se ha hecho alusión a que todo funcionó perfectamente. Nosotros hemos insistido mucho en si realmente los planes de emergencia funcionaron o no, porque al final si algo no funciona hay que modificarlo y ya está. La tragedia ya ha sido suficiente como para que encima no sirva para nada. En ese sentido, siempre se remite a que según el informe de la Ciaiac y según

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 28

los juzgados todo funcionó bien, porque así lo traslada el informe de la Ciaiac y así se ha reconocido en los juzgados, y esto es así. Nosotros estamos intentando dar un paso más, con la ayuda de todos los intervinientes, para que podamos encajar todas esas piezas del puzzle, que de hecho ya lo están haciendo. Por ejemplo, cuando nos hablaban de los planes de emergencia nos explicaban que había tres niveles: en el primer nivel está el director del aeropuerto, en el segundo nivel está el ejecutivo de servicio y en el tercer nivel el puesto de mando avanzado. No sé si existió puesto de mando avanzado porque usted describe esos diez primeros minutos de caos. No es lo lógico, pero es que fue lo que sucedió. En este puesto de mando avanzado supuestamente el responsable ya es el jefe de bomberos.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, nuestro jefe concretamente fue quien lo montó.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted reconoce esta estructura tal cual, descrita así teóricamente?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez):

Esa estructura que, por cierto, ya le he comentado antes que la hemos perdido; es decir, el puesto de mando avanzado lo tenemos, lo establecemos, pero cuando llegan los servicios externos... Son de esas grandes cosas que hemos conseguido. Hemos mejorado y no hemos mejorado. No podemos hablar de que hemos mejorado cuando una de las cosas que hemos perdido es el puesto de mando avanzado. Vuelvo a repetirle que los que vengan de fuera tendrán muchos conocimientos, pero como no quieran colaborar con nosotros nos podemos encontrar con un problema de competencias administrativas.

Ese día teníamos dos profesionales en cuanto a jefes de dotación bastante competentes que se sabían la normativa de arriba abajo y muy bien. Ellos tuvieron un enfrentamiento con un responsable de bomberos del ayuntamientos, con alguien que se le ve constantemente en televisión, porque él se quería hacer cargo del puesto de mando avanzado cuando ya estaba creado. El puesto de mando avanzado no se crea así como así, sino que se levanta una especie de tienda de campaña, se ponen todos los equipos de comunicación, es decir, todo dentro de una estructura. Todo eso ya estaba hecho cuando ellos llegaron. Yo sé que luego ellos salieron en la televisión diciendo que lo habían montado ellos y una cantidad de cosas impresionantes. Ese tema todavía no se ha limado. Aquí se tendrían que generar reuniones donde todo esto se pusiera encima de la mesa. Sin embargo, cada cuerpo y cada Administración funciona un poco por libre albedrío. El mes que viene verán que se quiere aprobar una normativa, un marco nuevo para que haya una colaboración entre todas las administraciones a nivel de bomberos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entendí que decía que había un guardia civil que preguntaba dónde estaba el mando en medio del caos, porque ellos sí tienen una clara estructura. Yo creo que en cualquier gestión de una crisis como esta tiene que haber un referente, tiene que existir una persona que realmente dé las órdenes porque si no a lo único que se contribuye es al desorden, desde la buena voluntad porque cada uno intenta hacer todo lo que puede. Si no hay una persona allí, lo que se llama el puesto de mando avanzado, difícilmente se ordena una situación que ya de por sí es caótica. Usted hablaba antes de la entropía y del caos, si no hay esa persona eso tiende, como usted bien sabe, a la expansión, a crecer y crecer.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): El puesto de mando avanzado estuvo bien, porque como ya le he dicho había dos profesionales que son bastante buenos. Uno ya se ha jubilado y el otro todavía sigue en activo, pero funcionó muy bien.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero de manera espontánea?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): De manera espontánea. ¿Qué problema ocurre? Que tenemos tres parques de bomberos con tres jefes, pero no hay un jefe —una estructura como hemos dicho antes— que coordine a estos tres jefes, que es a lo que antes me he referido.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ahora mismo si se produjera un accidente en Barajas, ¿tienen claro quién manda?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, nosotros, hasta que lleguen los de fuera. Hemos cambiado en eso. Nosotros montamos algo...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 29

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y dentro de ustedes hay una persona que lo asume?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Hay una persona como antes, igual, no ha cambiado. Estamos reclamando que haya un jefe unitario de esos tres. Porque, además, el jefe que se encarga de montar el puesto de mando avanzado, que lo monta él hasta que vienen los de fuera, no solamente se encarga de montar el puesto de mando avanzado, también se encarga de todas las comunicaciones, de decirle al CGA que está metido en un búnker todo lo que está ocurriendo. Se trata de decirnos cómo nos tenemos que situar. Nosotros digamos que funcionamos como células independientes porque nos hemos acostumbrado así.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es la coordinación. Ustedes son la punta de lanza, están allí.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Claro, somos punta de lanza, pero estamos coordinados porque nos lo hemos preparado de tal manera que los que vamos en el vehículo sepamos funcionar como unidades. Estamos dos como el que está en una guerra, no sabemos lo que pasa con los otros, nos coordinamos y tiras de las emisoras para comunicarte, pero si tiramos todos a la vez, y ya lo hemos hecho, acaban bloqueándose, llega un momento en que no sirven para nada.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y en la actualidad, me quiere decir que esa estructura ya no existe?

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, existe la misma estructura, no ha cambiado.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: La misma, o sea que sigue existiendo un puesto de mando avanzado, es que me pareció entenderle que no.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Sí, son tres jefes de dotación, que montan el puesto de mando avanzado como antes. Siempre se está reclamando que haya alguien por encima que coordine a los tres, pero no se ha hecho y tampoco creo que sea tan complicado que hubiera un jefe unitario de esos tres, con la diferencia de que ahora mismo esta gente cuando llegue el responsable del puesto de mando de bomberos del ayuntamiento, encima tendrán que darle todas las instrucciones. Es decir, tampoco puede estar con nosotros; una de dos, o se pone alguien para que haga ese juego, o se pone alguien que nos dirija a nosotros.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Escuchándole me han surgido dudas. Una de ellas es que dado que la estructura del Cuerpo de Bomberos en el aeropuerto aparentemente se ha quedado estancada, todo indica que en lo que se refiere a la capacidad de respuesta se hace una apuesta porque los refuerzos vengan todos desde el exterior.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Eso se ha intentado. De hecho, en todos los simulacros generales se está tratando de hacer y, claro, no se baja de la media hora.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Era mi siguiente pregunta. En los simulacros es imposible bajar de la media hora.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Han hablado de montar un parque exterior en las proximidades del aeropuerto y tal, y hemos dicho que sería más sencillo dotar con más bomberos —no voy a decir si cuatro o seis— cada turno porque es más económico, más viable y mejor no solamente porque se avanzaría en este aspecto, sino también en el de la formación local en la jornada de trabajo, que no tratar de hacer lo que se está tratando. Y por más vueltas que le dan, hace poco tuve una entrevista con una diputada de Podemos de la Asamblea de Madrid, y me decía que ellos habían descubierto de qué manera se podía mejorar el tiempo de respuesta. La solución era en la mitad del aeropuerto, en la T3, elevar un paso que existe de la Guardia Civil, quitarlo y prepararlo para vehículos externos. Y yo le dije claramente, primero, que no tenemos un mapa para darnos cuenta del cuello de botella, del embudo que íbamos a generar en esa zona. Sencillamente le

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 30

hemos dicho: aunque tú llegues allí de la manera más rápida, los medios externos no pueden entrar como el ejército de Pancho Villa en el aeropuerto, tienen que esperar a ser guiados, por lo tanto, siempre tienen que tardar un tiempo. Es así, no se puede mejorar ese tiempo de respuesta.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Lo sé, lo sé. Como me está diciendo ya la presidenta que tengo que terminar, nada más quiero decirle que para nosotros el tema del puente nos resulta increíble, o sea, cómo es posible que una solución que está ahí a la mano no se lleve adelante. Lo que usted ha dicho de la CIAIAC es preocupante porque nosotros creemos que el órgano investigador tiene que ser independiente. Insisto, esto que usted no ha querido decir nos parece preocupante.

Y termino simplemente reiterando nuestro agradecimiento. Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Hernández Bento.

Tenemos aquí el mapa y si a don Francisco Martínez no le importa, nos gustaría que nos señalase las pistas y la mina. **(El señor Martínez Alvarado señala en el mapa determinados lugares a petición de las señoras y de los señores diputados).**

Muchas gracias, don Francisco, por su comparecencia, por cómo se ha expresado, por tener que revivirlo y, también, por recordar al compañero que era como su hermano, creo que eso también es importante. Le aseguro que con carácter general toda la Comisión hemos tomado buena nota y no le hemos oído, le hemos escuchado profundamente y estamos al tanto de todo. Si hacemos una visita, yo voy a insistir en esa línea, igual es hasta conveniente que nos acompañe. Si a usted no le importa, ya le llamaríamos.

El señor **MARTÍNEZ ALVARADO** (bombero del Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez): Si se lo permiten, yo les acompañaría.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, Francisco, te llamamos.

### — DEL SEÑOR RIERA LÓPEZ (MÉDICO DEL SERVICIO DE URGENCIA MÉDICA DE MADRID SUMMA 112), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001345).

La señora **PRESIDENTA**: El segundo compareciente, don Nicolás Elías Riera López, ya lleva bastante retraso. Señorías, por favor, tenemos otro compareciente que ha tenido la paciencia infinita de esperar cuarenta y cinco minutos más tarde de la hora a la que le hemos citado. Bien, tal y como habíamos acordado, tenemos aquí a don Nicolás Elías Riera López que, como saben, es médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112. Le hago saber que esta presidenta, conforme a la Ley Orgánica 5/1984, va a salvaguardar sus derechos. Le hemos informado que va a ser una introducción de diez minutos. Ha tenido la gentileza de traerla por escrito y de entregarnos una copia a cada uno de los miembros de esta Comisión, cosa que le agradecemos también. Y lo que sí le voy a recordar es que no puede faltar a la verdad en su testimonio. Cuando usted quiera.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Muchas gracias.

Soy Nicolás Riera López, médico de emergencias del Summa 112, y trabajo en la UVI 17 de Las Rozas y en el helicóptero sanitario que está en el mismo sitio. Llevo trabajando desde el año 1999, cuando se inauguró el Sercam. Esto ha ido pasando por varios sitios y al final se llama Summa 112. Soy funcionario, accedí por medio de una oposición. Casualmente, en la oposición una de las preguntas de redacción fue el Platercam, que es un decreto de la Comunidad Autónoma de Madrid en el que se desarrollan aspectos relacionados con catástrofes y accidentes, múltiples víctimas y otras calamidades, lo llama así, calamidades. He sido condecorado con la Orden Civil de Sanidad por una intervención en una urgencia humanitaria en una catástrofe aérea, cuando en Ucrania se estrelló un avión contra una tribuna durante una acrobacia aérea. Y casualmente también he trabajado en el Aeropuerto de Barajas durante el año 2007 tanto en el centro médico de la T1 como en la T4 satélite.

Quiero tener un recuerdo especial para la asociación, para las víctimas y para las familias. Yo sí que estuve en el concierto y creo que más que cualquier reconocimiento, más que cualquier condecoración, eso fue de las cosas más intensas que he tenido en la vida. **(El señor compareciente se emociona y no puede seguir hablando.—Pausa.—La señora Hernández Bento: Fue brutal, sí, yo también lo viví, así que me imagino cómo lo vivieron ustedes, pero fue sincero y de corazón).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 31

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Tómate el tiempo que quieras, no te preocupes, ¿vale? Solo faltaba.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Quiero decirles que todos los que estuvimos allí nos dejamos la piel...

El 20 de agosto de 2008 estaba de guardia con mis compañeros, un enfermero, un técnico, yo que era el médico, el piloto y el mecánico, en el helicóptero del Summa 112 que está situado en Las Rozas, Madrid, a unos 30 kilómetros del aeropuerto. Recuerdo bien aquel día porque habíamos comido y, de repente, nos llamaron. No suelen llamarnos por la emisora porque eso indica que hay algo gordo que está pasando. Normalmente te llaman por el teléfono, primero llaman al piloto, que tiene que comprobar la meteorología y tiene que comprobar si se puede acceder al lugar donde es el incidente. Ese día nos llamaron por la emisora y luego llamaron al teléfono del médico, en este caso era yo, y nos contaron que habían recibido una llamada de un accidente de una avioneta en la Radial 2 a la altura del kilómetro 10. Jamás se me olvidará porque el mecánico que nos acompañaba es una persona que tiene muchísima experiencia, y al ver el incendio que se veía desde donde nosotros estábamos, dijo: mira, esto no es una avioneta, esto ya es algo más gordo. Ya se veía desde lejos. Entonces, creo que ahí perdimos todos un poco la compostura, fuimos corriendo, de hecho, olvidé coger las botas de intervención. Lo más rápido que pudimos fuimos al helicóptero. Nada más remontar el vuelo confirmamos que era una columna de humo negro muy grande, que el mecánico nos confirmó que no era pasto, eso era combustible ardiendo. Y ya de alguna manera sabíamos que era más gordo de lo que nos habían dicho.

He puesto que tres minutos después del accidente recibimos el aviso, lo tienen en el informe, si quieren lo relato. Llegamos como siete minutos después, creo recordar. El área del accidente era muy extensa, calculábamos más de un kilómetro cuadrado. Cuando ya estábamos en vuelo, llegando ya hacia el aeropuerto, nos dimos cuenta de que el accidente era dentro del aeropuerto y no en la R-2 y que era una zona inmensa. Entonces, once minutos después del accidente aterrizamos justo donde veíamos el incendio, en la cabecera de la pista, en una carretera de servicio que está pegada a la cabecera. Allí nos paramos al lado de un vehículo del aeropuerto, que fue el que nos confirmó que era un avión de pasajeros y había 150 personas, porque mientras estábamos en vuelo contactamos con la torre, pero parece ser que aún no estaba tan claro, aunque al final nos confirmaron que efectivamente era un avión de pasajeros. En la cabecera de la pista había muchísimos accidentes, había una valla, había un terraplén, total que después de mirar unos cuantos segundos, volvimos a montarnos en el helicóptero, cruzamos la carretera de servicio, cruzamos parte del incendio y fuimos a otro lugar que estaba un poquito más cercano del río, que era una zona que ya estaba consumida. Recuerdo perfectamente que cuando nos bajamos vi a todo un piloto y a todo un mecánico de helicóptero coger unas ramas para apagar el fuego. Nosotros, como no podíamos acceder a pie, cogimos en las mochilas todo lo que pudimos. No cogimos el oxígeno porque entendimos que con el incendio podía ser peligroso, etcétera, y comenzamos a andar. Por fortuna nos encontramos con un camión de bomberos, nos montamos y nos acercaron al lugar donde se estaban concentrando las víctimas.

En una catástrofe —eso está contemplado en los planes de emergencia— normalmente hay un lugar, una zona de impacto que inicialmente es insegura, donde trabajan los servicios de extinción de incendios porque ellos son los que están especializados, y hasta que la zona no se hace segura, no deben entrar otras personas. Lo que ellos hacen es rescatar a los pacientes desde la zona de impacto hasta la zona que se llama de agrupación de los heridos, que es donde nosotros llegamos. Yo no puedo contar lo que ocurrió en otras zonas porque no estuve allí, no estuve pegado al avión porque en ningún momento nos indicó nadie que nos acercáramos. Yo creo que podríamos haber ayudado si hubiéramos visto a los heridos *in situ*, a lo mejor podríamos haber dicho: primero rescata a este y tal. Creo que ahí podríamos haber ayudado, pero al final nos quedamos allí.

Allí estaba una compañera vuestra que milagrosamente salió ilesa, recuerdo que había dos niños y una persona grave. El procedimiento dice que lo que tenemos que hacer en esas situaciones es clasificar. Clasificamos a una persona con un color rojo, que es una necesidad de atención urgente; a otros dos heridos con un color amarillo, que es demorable; y a otros tres con el color verde, que significa que se puede demorar un poquito más el tiempo. De forma que estos colores lo que permiten cuando van llegando recursos sanitarios, es identificar inmediatamente cuáles son los que necesitan atención más urgente. Normalmente el primer equipo sanitario no debe intervenir. ¿Por qué? Porque si tú empiezas a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 32

atender al herido grave, pues a lo mejor estás dejando otros heridos menos graves que tienen más posibilidades de salir adelante. Esto está protocolizado y reconocido mundialmente.

En esa situación, con siete heridos, el técnico se ocupó de ponerse en contacto con bomberos para organizar —ya estaba organizada, pero para mejorarla un poquito— la noria de evacuación. Llamamos noria de evacuación al proceso por el un bombero rescata del lugar del accidente a una persona y la trae hasta donde nosotros estábamos agrupando a los heridos, y luego se vuelve con la camilla vacía para extraer a otro. A eso se le llama noria. Hay otra noria de evacuación que es lo mismo, pero con ambulancias hasta los hospitales. Llegaron dos heridos más, uno de ellos grave. Y a partir de ese momento empezaron a llegar personas fallecidas, niños pequeños, en fin... Para nosotros se nos hizo una eternidad. Los medios terrestres... **(El señor compareciente se emociona y no puede seguir hablando.—Pausa).**

La señora **PRESIDENTA**: Suspendemos cinco minutos. **(Pausa).**

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Como decía, al llegar encontramos a siete heridos, los clasificamos según la gravedad colocando unas tarjetas que llevábamos; tres verdes, uno rojo y dos amarillos. El compañero técnico de emergencias se ocupó de intentar organizar la noria de rescate, el traslado de los heridos desde los restos del avión hasta la zona donde se les agrupa, que ya estaba funcionando con bomberos y con personal del aeropuerto, para lo cual retiramos las camillas que tenían ellos y organizamos la noria, como he dicho antes.

Durante la espera analgesiamos a varios heridos con ketamina, evaluando que ninguno de ellos empeorase. No pudimos hacer nada más por los más graves, concretamente con quemaduras e insuficiencia respiratoria, ya que no bajamos el oxígeno, como he dicho al principio. Realmente esperábamos que llegaran muchos otros heridos y no queríamos consumir el poco material que teníamos.

Llegaron dos enfermos más que clasificamos, uno de ellos también grave correspondiéndole el color rojo, y posteriormente comenzaron a llegar fallecidos que enviamos hacia una zona cercana de uno de los motores, y lejana de la zona de agrupación de los heridos. Me aparté un poco de los heridos, dejando encargado al enfermero y al técnico de las labores de reevaluación y me encargué de ir clasificando, triando a todos los pacientes que los bomberos iban rescatando del avión. El único material con el que contamos en esos primeros momentos fue el que pudimos bajar del helicóptero. Dada la tardanza de los medios terrestres, el enfermero tuvo que ir a la carretera por si el problema era que no nos estaban viendo con el humo. Las primeras ambulancias llegaron, creo, entre quince y veinte minutos después de que nosotros llegáramos, calculando unos treinta o cuarenta minutos desde el accidente. Posteriormente hemos sabido que estuvieron esperando bastante tiempo en la zona de reunión a que se les diese paso. Comenzamos a repartir a las ambulancias según fueron llegando, asignándoles a los pacientes según su gravedad. Si eran ambulancias básicas, las mandábamos a atender a los enfermos que habíamos triado de color verde, y si eran UVI móviles o ambulancias que tenían personal médico, las derivábamos a los amarillos y a los rojos.

Más tarde llegó personal del aeropuerto con material que comenzó a sanear un poco la zona —era una zona recién quemada, el suelo estaba caliente y los enfermos estaban directamente en el suelo—, colocando unas mantas aislantes para tumbar encima a los heridos sobre una superficie no quemada ni caliente. Posteriormente, llegó el Samur que bajo las instrucciones de su jefe de servicio comenzaron a montar el puesto médico avanzado y a evacuar heridos desde donde nosotros los habíamos agrupado a su PMA. En esos momentos no había nadie de la jefatura del Summa y mi sensación es que en ese momento hubo un poquito de descoordinación entre las dos instituciones, tal como relató aquí Rafael, que teniendo unas lesiones importantes fue en una ambulancia donde solo iba con el conductor, es decir, una ambulancia no medicalizada.

Cada uno de nuestros helicópteros del Summa trasladó a un herido grave al hospital. Volvimos a realizar más traslados porque en principio habíamos pensado también en la posibilidad de hacer una noria con helicóptero para trasladar a varios heridos graves, pero al final no fue necesario. Nosotros evacuamos a un paciente al Hospital 12 de Octubre. El lugar donde hicimos la evacuación no fue el correcto, sinceramente, porque interrumpió todo, ya que lo hicimos directamente en la carretera en la que estaban todas las ambulancias y tardamos veinte minutos en hacer el traslado. Volvimos por si había más heridos, pero finalmente no había más heridos. El PMA del Summa se montó al otro lado del río porque también nos dijeron que había heridos. Luego nos trasladamos allí, pero no había heridos.

En conclusión, al día siguiente me incorporé a la guarda de la UVI móvil y unos días después hubo una reunión general en el Summa con todos los que habíamos participado en el incidente. Ahí todos los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 33

equipos que estuvimos interviniendo hicimos una especie *debriefing*, que es discutir un poquito qué es lo que se ha hecho, qué es lo que se pudo mejorar y lo que no. Ahí tienen un poco las incidencias que se encontraron.

Desde mi punto de vista la incidencia fundamental, lo que más nos limitó, fue la ausencia de coordinación. Yo creo que en una catástrofe es fundamental que cada uno sepa bien quién tiene por encima, quién tiene por debajo y quién tiene a su lado. Yo conozco a muchos profesionales del Samur, no tengo absolutamente ningún problema con ellos. Pero yo necesito, cuando hay un conflicto entre los dos servicios por un tema sanitario, no tener que pelearme con nadie, sino que lo hagan los responsables que están por encima. En esta situación de la que estamos hablando, faltó un poquito nuestra pata porque al jefe de guardia del Summa, no sé por qué, por una fatalidad de la vida, le mandaron al otro lado del río. Además, fallaron las comunicaciones y no me pude comunicar con él y al final hubo un poco de descoordinación. La descoordinación se concretó en lo que he dicho anteriormente: algunos heridos se fueron en vehículos no adecuados a su patología y la noria de evacuación, que debíamos haberla hecho según el Summa porque tiene un catálogo con las camas que hay de críticos en todos los hospitales, no sé si se utilizó, o si la gente se fue tal cual la iban montando en la ambulancia, no lo sé. Todos podemos recordar las imágenes que se vieron.

No tengo nada más que añadir, porque el resto de la información está escrita y ya la tienen todos ustedes.

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

El Grupo Mixto ha cedido su turno al Partido Popular porque su portavoz tiene que irse. Así pues, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Echániz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Hace ya siete meses que se creó en esta Cámara esta Comisión de investigación del accidente de Spanair. En todas las ocasiones en las que las personas a las que hemos llamado han venido a volcar su opinión, su experiencia y sus consejos, desde nuestro grupo parlamentario hemos mostrado siempre nuestro máximo respeto a las víctimas, como ha hecho el compareciente, a sus familiares y a la asociación de afectados. Esperamos que podamos llegar a alguna conclusión satisfactoria a lo largo del desarrollo de esta Comisión y tratar todos los aspectos que puedan ser importantes.

Hoy lo hacemos con la comparecencia del doctor Nicolás Riera, médico del Summa 112. Somos muy conscientes de que los años transcurridos no solo han sido, como hemos puesto de manifiesto en muchas ocasiones, muy duros para los supervivientes y para sus familiares, sino también para muchas de las personas, como hemos tenido la oportunidad de ver de forma patente en el día de hoy, que intervinieron ayudando a las víctimas en esta catástrofe.

Nuestro deseo es que las conclusiones que establezca la Comisión al final de la misma puedan contribuir a evitar que puedan repetirse situaciones como las que causaron el accidente, analizando las necesidades y los retos, de cara a crear las mejoras en el ámbito de la seguridad aérea en nuestro país. Eso es lo que pretendemos y esperamos, que podamos mejorar la seguridad aérea minimizando el riesgo, avanzando y sugiriendo mejoras para la atención a las víctimas y para los protocolos en la normativa en el ámbito de la aviación civil.

Según la información que nos ha proporcionado, y yo quiero agradecerle profundamente su testimonio, usted formaba parte del cuerpo de profesionales que desde el Summa 112 tuvo el primer contacto con el accidente desde el helicóptero medicalizado de la base de Las Rozas. Usted sigue en activo, y además en la misma base y con el mismo helicóptero, con lo cual tiene más de diez años de experiencia en el servicio y me gustaría que volcase en la primera parte de la respuesta algo más sobre en qué consiste el Summa 112 y cuál es la misión de este servicio, al cual tengo la fortuna y el honor de conocerlo especialmente bien. Fui su creador hace casi dieciocho años y he tenido responsabilidades en ese ámbito de las urgencias y las emergencias sanitarias en la Comunidad de Madrid. Por tanto, me gustaría que se pusiese en valor también en esta Comisión la importancia del servicio de emergencias sanitarias del que goza no solo Madrid ciudad y la Comunidad de Madrid, sino las emergencias del Reino de España, que sin duda podemos presumir de tener unos servicios realmente avanzados y eficaces para la atención sanitaria urgente de los ciudadanos de nuestro país.

Como se ha puesto de manifiesto en comparecencias anteriores el protocolo de actuación era el siguiente, no sé si continúa siendo el mismo y me gustaría que me corrigiese, si me equivoco. En el momento en que se detecta una alerta por alguna dependencia del aeropuerto se comunica al Centro de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 34

Gestión Aeroportuario. El centro valora la incidencia y declara el nivel de riesgo. Además, a partir de ese momento se inicia el protocolo de llamadas, tanto a medios internos como a medios externos, y dentro de los externos están los bomberos del Ayuntamiento de Madrid, el Samur, la Policía local y los servicios de atención a emergencias de la comunidad, el 112, que activa a los bomberos, al Summa 112 y al Summa Social, en los casos en que son necesarios.

Según un informe de la Ciaiac los primeros medios de la asistencia médica externos que llegaron al lugar del accidente fueron los helicópteros medicalizados del Summa 112, el primero fue el suyo, antes que los servicios médicos del propio aeropuerto, entiendo. Ustedes fueron los primeros en trabajar con los pacientes, en función de sus necesidades terapéuticas, del triaje efectuado de una forma rigurosa, y de los recursos disponibles en cada momento, porque se van sumando a lo largo de esos minutos nuevos medios que mejoran la capacidad de asistencia de los propios equipos sanitarios.

¿Recuerda algún elemento adicional respecto a cómo se enteraron en el Summa 112 de que se había producido el accidente, desde el momento inicial que ha relatado hasta que se aproxima el helicóptero al punto que ya ha contado donde se ve la masa de humo y fuego? ¿Cuándo recibieron el aviso del centro de gestión aeroportuaria, en qué momento tras el accidente y en qué minuto? Quisiera saber si considera en este primer grupo de preguntas que la información que les proporcionaron desde el punto de vista de los servicios externos fue la adecuada, si tuvieron —algo ha dicho ya al respecto— la ubicación exacta y si cree que la información podía haberse mejorado en algo para facilitar el acceso de este servicio aéreo medicalizado al punto del accidente.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Disculpas por lo que pasó. Perdón, primero.

El primer aviso como he comentado al principio se produce parece ser por la llamada de un camionero al 112. La información inicial es bastante confusa porque el camionero da como referencia la R-2, kilómetro 10. Sin embargo, cuando el piloto miró en la cartografía no le cuadraba porque dijeron el kilómetro 10, cerca de San Sebastián de los Reyes. Creo recordar que el comentario fue que San Sebastián de los Reyes no está allí. No sé muy bien cuál fue el asunto, pero la primera información que tuvimos fue que era una avioneta accidentada. El aviso vino de una llamada a través del 112, a través de una llamada externa, no fue desde el aeropuerto.

La primera información que tuvimos desde el aeropuerto fue cuando íbamos a proceder a cruzar las pistas. El piloto siempre que va a cruzar las pistas tiene que ponerse en contacto con la torre de control, a través de la banda aérea del helicóptero que es una emisora que tiene dentro del helicóptero. Él pidió permiso diciendo que tenía un aviso de una avioneta accidentada. Ellos se quedaron pensando unos instantes y nos contestaron que no, que no era un avioneta sino que era un avión de pasajeros y estaba dentro del aeropuerto. Esa es la primera información, que no recibimos de nuestro centro sino que nos la facilitó directamente la torre de control. No sé cuándo avisa el CGA, no sé si el CGA se pone en contacto con el 112 o si se pone en contacto con el Summa. En todo caso, eso sería posterior. Me da la sensación de que se activaron muchísimas ambulancias, porque se sobredimensionó el tema en algún momento dado, pero no tengo información. Eso son sensaciones mías.

Muchas veces la primera información que llega no es la adecuada, en este caso no lo fue. Tampoco íbamos a montar cosas nuevas, normalmente el material que llevamos en el helicóptero está tasado por los pesos, etcétera. Probablemente nos hubiera dado unos instantes para pensar un poquito la intervención antes de llegar al lugar, pero no modifica mucho. El helicóptero está preparado para atender a pocas víctimas, llevamos un material tasado. La información al principio no fue la adecuada, pero cuando llegamos a la torre de control sí que nos dijeron que era un avión, aunque no nos dijeron cuánta gente iba dentro. La primera vez que nos posamos había un vehículo del aeropuerto y ya sí que nos dijeron que era un avión de Spanair y que había 150 personas dentro. Fue la primera información que tuvimos de primera mano de la dimensión del accidente.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Doctor Riera, ¿entiende que una puesta en marcha del helicóptero sanitario a los tres minutos de recibir el aviso y una llegada en otros siete minutos más, aproximadamente diez minutos, al punto del accidente desde la base de Las Rozas es un tiempo adecuado de respuesta, en función de los parámetros que ustedes utilizan en la respuesta a las distintas actuaciones que realizan de forma permanente?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 35

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Si hablamos de nuestra intervención, yo creo que es bastante ajustado. Precisamente, cuando se presentó este servicio de emergencias se decía que cualquier ciudadano de la Comunidad de Madrid va a poder tener atención médica en menos de quince minutos. Si se habla de nuestro helicóptero, yo creo que sí que fue adecuado. Ya le digo, hubo un aviso. Fuimos corriendo, yo me olvidé de las botas, el piloto miró lo que pudo rápidamente. Fuimos lo más rápido posible y yo creo que se llegó en un tiempo adecuado. De hecho, cuando llegamos el incendio estaba todavía activo y eso nos impidió de alguna manera llegar un poco antes al lugar exacto donde estaban agrupadas las víctimas.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Entendemos que su helicóptero no tuvo dificultades de acceso al punto, aunque quizás el lugar de aterrizaje no fuera el más oportuno, pero sí lo tuvieron otros medios, el resto de medios terrestres. ¿Sabe cuánto tiempo tardaron en recibir la autorización para entrar y a qué se pudo deber la tardanza en recibirla? ¿Es habitual encontrarse con este tipo de dificultades para poder acceder a las personas siniestradas en un accidente, o realmente las circunstancias eran extraordinarias y todo lo que rodeaba a los acontecimientos era difícil de prever y abordar de una forma genérica?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): ¿El tiempo que tardaron en autorizarnos a pasar?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Sí.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Creo que tardaron cinco o seis segundos. Normalmente es una maniobra complicada, aunque hay veces que lo hacemos, cruzamos el aeropuerto porque tenemos que ir justo a un accidente que está en las localidades que están al otro lado. De hecho, tenemos repartida la Comunidad de Madrid para intentar cruzar el aeropuerto y el helicóptero de Lozoyuela es el que se ocupa también de la zona oeste. En este caso fue bastante rápido, comparado con otras ocasiones en las que hemos tenido que esperar. Aunque nunca creo que hayamos esperado más de uno o dos minutos, pero siempre en coordinación con ellos porque entiendo que hay aviones despegando y aterrizando. Entiendo que eso tiene que ser así por temas de seguridad.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Y en el caso de los medios terrestre?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Pues no, no me parece que fuera ajustado. Yo alguna vez me he preguntado: ¿qué hubiera pasado si nosotros hubiéramos estado en otro aviso? Que la primera ambulancia llegara treinta o cuarenta minutos después, me parece que es una burrada. Yo no puedo imaginarme llegando cuarenta minutos después a un aviso en Madrid. No me parece que sea adecuado, pero es una opinión.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Considera, doctor Riera, que estas dificultades encontradas pueden ser consecuencia del diseño de la estructura o de la infraestructura aeroportuaria, al existir una valla en el recinto del aeropuerto de más de 2 metros de altura con puertas de acceso habilitadas, cerradas con llave y encontrándose el punto de paso de la valla más cercana a casi 1000 metros aproximadamente de distancia?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Lo pongo en el informe. Yo creo que el problema no fue el tema de los puntos de reunión, yo creo que las ambulancias llegaron rápidamente y luego en el punto de reunión se las paró muchísimo tiempo. No sé exactamente por qué razón. Después he hablado con compañeros y me han contado que llegaron, que les iban ordenando en unas situaciones, pero allí no pasaba nadie. No entiendo muy bien por qué, no sé por qué en una emergencia de ese tipo no se da inmediatamente entrada a todos los recursos externos. A lo mejor se esperaba a que llegaran recursos de dentro para intentar dimensionar, pero no fue el caso porque las UVI móviles del aeropuerto llegaron con ese primer contingente, a los treinta o cuarenta minutos, no llegaron antes. No sé por qué se retrasaron. Pero ya le digo, fue tan llamativo que nosotros de hecho en un momento nos preguntamos: ¿qué es lo que está pasando aquí? Mandamos al enfermero y le dijimos que se acercara a la carretera para ver qué estaba pasando, a ver si es que no nos estaban viendo o a ver qué pasaba. Luego, de repente, llegaron muchísimas ambulancias a la vez. Se las ha tenido que reagrupar en algún sitio y se las ha tenido que parar en algún sitio.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 36

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En múltiples ocasiones, también lo ha hecho en su intervención de hoy, las víctimas han puesto de manifiesto la falta de coordinación y esa tardanza de hasta treinta o cuarenta minutos para ser atendidos por los servicios de emergencia. Con su experiencia en estos últimos diez años, ¿cree que la coordinación de estos servicios fue la adecuada?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Yo creo que no. No sé si fue fatalidad que los primeros que llegáramos fuéramos nosotros porque creo —digo creo porque no estoy seguro— que está contemplado en el plan del Aeropuerto de Barajas que cuando llegan las UVI móviles al punto de reunión al grupo sanitario se le entregan unas emisoras, al grupo de extinción se le entregan otras y así se coordina todo. El hecho de que nosotros llegáramos por aire nos impidió tener una emisora del aeropuerto para comunicar nuestras necesidades. Además, nuestras propias emisoras —está recogido en mi informe— fallaron, la red móvil enseguida se saturó y las pocas veces que nos pudimos comunicar con el centro, casi de forma telegráfica, era para pedir ambulancias. Pero, claro, ellos mandaban ambulancias, y se quedaban en la puerta; yo pedía más ambulancias... Podríamos haber estado así hasta hoy.

Yo creo que el problema fundamental fue la coordinación, sinceramente, aunque existen otros problemas: de comunicaciones, de operatividad, de gestión de los preavisos, de evacuación... Los problemas de comunicaciones son muy importantes porque si no nos podemos comunicar con nuestro centro, tampoco podemos dimensionar las catástrofes, tampoco podemos pedir aquello que necesitamos. ¿Entonces qué hace el centro? Pues cuando no recibe información, manda todo lo que tiene, no vaya a ser que sea necesario.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Con sus diez años de experiencia, desde su punto de vista, cree que han sido mejorados a lo largo de estos años los protocolos de respuesta de emergencia, en cuanto a la coordinación de los servicios sanitarios y otros colaboradores en la asistencia de catástrofes?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Esto lo había traído escrito. A raíz del 11-M y a raíz de este accidente se creó dentro del Summa una subdirección médica que se iba a encargar de revisar el protocolo de catástrofes, de desarrollar unas nuevas tarjetas de triaje, de facilitar la experiencia que habíamos obtenido. En el tema de las comunicaciones se cambió toda la malla de comunicaciones por una radio alternativa, que permitía segregar una parte de los sanitarios en otro canal distinto que no estorbara el canal normal de las ambulancias que atienden los avisos. A nosotros en el helicóptero se nos entregaron dos teléfonos vía satélite para poderlos utilizar en el caso de que se cayera la Red GSM. Se hicieron bastantes cosas, me da la impresión de que sí.

La señora **PRESIDENTA**: Señor portavoz, tiene que terminar.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Terminó, señora presidenta.

Por último, ¿usted cree que si se hubiera activado antes todo el protocolo de emergencias y se hubiera permitido acceder con mayor rapidez a los servicios médicos al punto de la catástrofe, el desenlace hubiera sido distinto?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): Pues no lo sé. A lo mejor la activación desde el aeropuerto no fue puntual, pero como recibimos información de fuera la activación se hizo. El primero que lo ve es el piloto y comunica que es un avión de pasajeros y ya el centro coordinador se da por avisado, aunque luego reciban la llamada del CGA o de quien sea. Ya está dimensionado, ya podemos saber más o menos.

En el protocolo actual se dimensiona en una serie de niveles. El nivel 0 es lo que hay que mandar en cualquier situación de múltiples víctimas: dos UVI móviles, no sé cuántas ambulancias básicas, ya está todo protocolizado. En el resto de los niveles se estima un 20 % de heridos graves entre el número de afectados. Si tienes una información de que en un avión hay 200 personas, pues un 20 % de UVI móviles tiene que ir para allá. Probablemente, el hecho de haber recibido una información más concreta hubiera permitido dimensionar más rápidamente la catástrofe, pues sí. Como le digo, nosotros informamos enseguida. El problema yo creo que no fue ese, el problema fue que en algún momento de todo el proceso las ambulancias, las UVI móviles, los responsables, todo el mundo estaba parado en un sitio y no venían.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 37

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Por último, doctor Riera, quisiera mostrarle mi profundo respeto y admiración por la honestidad intelectual de su testimonio, por su profesionalidad y por su excepcional labor desarrollada en esa terrible catástrofe.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

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

Les pido a los portavoces generosidad con esta Presidencia. El compareciente ha tenido a bien incluso darnos por escrito sus conclusiones. Seamos generosos, en el sentido de que no repitamos preguntas, si es posible, por él y por todos.

A continuación seguimos, por orden, con los siguientes grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz.

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

Lo primero de todo, como aquí se ha dicho, no es una debilidad tener sentimientos. Al contrario, es un honor y es un elemento de humanidad que explica su trabajo diario. Por tanto, tiene todo nuestro afecto.

En este caso, intentaré agrupar todas las preguntas en dos grandes apartados porque algunas de las cosas las ha dicho ya usted. El primero se refiere al momento del accidente, cuando usted llega, y a esa primera hora clave, a la coordinación. Usted tuvo dificultades, como ha dicho, en contactar con su responsable. ¿Este le dio alguna explicación de por qué sucedía eso? En segundo lugar, usted se convierte en mando sanitario cuando llega, sin duda. ¿Hay algún traspaso de mando sanitario cuando llega el Samur, etcétera, o sencillamente otros asumen una responsabilidad sin que usted les dé toda la información adecuada, ya que usted era el primer mando sanitario y tenía la información más relevante? ¿Alguien le dijo por qué pasó esto? ¿Se asumió este elemento de responsabilidad para mejorarlo en el futuro?

Otro elemento fue que hubo una filtración en las grabaciones del piloto. ¿El Summa 112 tiene alguna responsabilidad? ¿Lo investigó? ¿Se sabe el porqué? Como sabrá, esto tuvo una enorme repercusión en este sentido. Es muy importante asegurar esta confidencialidad para que ustedes trabajen con tranquilidad en momentos de este tipo, y no pensando que puede pasar cualquier cosa.

Y por último, ¿por qué los responsables —ya ha dicho usted que las unidades tuvieron dificultades— tardaron tanto? Uno puede pensar —atención— que si había ambulancias que no pasaban, podía ser porque no había responsables que las hiciesen pasar. A ver si me explico, que esto es clave. En un futuro, también nos ha pasado con el anterior interviniente de los bomberos, el protocolo debería decir que la autoridad en el momento del accidente ha de ser la máxima autoridad hasta que se traspase a un estadio más convencional. Aparte de jerarquías y todo esto, quien esté *in situ* desde el primer momento tendría que ser la máxima autoridad en este caso. No sé si me dará la razón, pero iría en este sentido.

Después usted ha dicho que ha mejorado el material, etcétera. ¿Han trabajado conjuntamente AENA y Summa 112 en estos años? Es decir, ustedes conocen perfectamente todos sitios dónde el helicóptero puede aparcar, aunque quizás la palabra aparcar para un neófito puede que no sea la adecuada en un helicóptero. ¿Tienen perfectamente definido dónde han de ir y saben qué han de encontrar? Para mí esto es muy importante.

En cuanto a los simulacros y la formación, tanto de ustedes como la de todos los que se pueden verse afectados en un accidente de alta magnitud en Barajas, hay un cambio de chip respecto a su experiencia. En este sentido, ¿qué recomendaciones cree que se tendrían que hacer para que nosotros podamos tener la oportunidad de influir, si es posible, en mejoras?

Muchas gracias.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid Summa 112): En el momento del accidente tuve dos oportunidades para contactar con mi central. No sabía en ese momento quién era el jefe de guardia, pero les pedí en dos ocasiones que contactara con nosotros porque no había forma de contactar directamente al teléfono del jefe de guardia, estaba todo el rato la red saturada y la emisora que llevábamos portátil falló inmediatamente. Al final todas esas emisoras se tuvieron que sustituir porque llevaban muchísimo tiempo en servicio y las baterías tienen efecto memoria. A veces eso no se contempla, estás todo el rato intentando hablar y al final se cae. Son cosas muy simples, pero que parece que no se tienen a cuenta.

*A posteriori*, cuando ya llegó toda la gente, el responsable me dijo dos cosas. Él había intentado pasar, pero no le habían dejado. Entonces, si no te dejan pasar... He oído a gente que hablaba de que hubo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 38

discusiones en la puerta del punto de reunión y, en fin, que fue una situación tensa. Creo que mejor que lo cuente otra persona, pero esa es la información que me llegó. Además, se da otra circunstancia, que es totalmente increíble, y es que, no sé por qué razón, se envió a la mayor parte de las ambulancias del Summa al otro lado del río, es decir, no donde estábamos nosotros con los heridos, sino al otro lado del río, que, de hecho, es donde montaron el PMA. Entonces, tuve contacto con él cuando se había evacuado ya casi totalmente a todos los heridos y se lo pregunté. Me respondió que él tampoco lo sabía, pero que a la hora de dirigirles les habían dicho que en ese otro lado había heridos, etcétera. No sé quién tomó esa decisión.

En cuanto al traspaso del mando sanitario, llegó una persona que tomó el mando sanitario *motu proprio* y con formas un poco cuestionables, aunque no voy a incidir en ello porque no se trata ahora de levantar heridas. Efectivamente, en una catástrofe el primer recurso que llega es el primer recurso que tiene el mando sanitario. Yo no me considero mando de nada, pero lo que sí espero es que haya colaboración. Entonces, yo le podría haber facilitado información tan simple como que tenemos dos rojos, dos amarillos y tres verdes; este es este, este es este y este es este. Pero no hubo coordinación. A lo mejor, fue problema mío, que no me hice valer, o no sé por qué razón. No sé qué es lo que ocurrió, pero en un momento dado no se produjo ningún traspaso, alguien asumió el mando y no contó con el resto de la gente.

Con respecto a si luego se investigó o no, creo que eso no se ha investigado. Nadie me lo ha explicado y quizás es un problema del protocolo o de la forma en que hicimos las cosas, porque ya le digo que yo debería haber tenido un responsable mío cerca de mí, y entonces que se peleasen entre ellos dos si es que hubiese algún conflicto, que no tiene por qué haberlo. Pero imagínese que hay un conflicto, como por dónde toma el helicóptero, y a uno le parece que aquí y a otro que allí; entonces, al final, uno de los dos ha de tomar una decisión, en contra de lo que opine el otro. Bien, eso no lo vi; a lo mejor, esa decisión se tomó en algún despacho, pero no vi. Ya le digo, yo vi que llegó una persona, que se adujo el poder de tomar el mando. No digo por eso que lo hiciera mal. No puedo decir que alguna de las personas que allí estuvieron no se dedicara a tratar de rescatar al mayor número de personas posible, intentar recuperarlas e intentar llevarlas lo antes posible al hospital. A lo mejor, simplemente es una falta de entendimiento, puede ser.

Con respecto a las filtraciones, nosotros tenemos claro que la banda aérea del Summa es una emisora que lleva el helicóptero y que está en nuestra central pero no en el circuito de grabación, es decir, las conversaciones que tenemos con la torre del control no las graba el Summa. Entonces, de repente el piloto ve en las noticias su conversación —recuerdo que eso me lo comentó— y exclama: Pero ¿esto qué es? Gracias a Dios, nuestras conversaciones no salieron.

¿Por qué los responsables tardaron tanto? Hubo algo que ocurrió en los puntos de reunión y posteriormente que impidió que hasta los responsables pasaran, pero no sé qué ocurrió, y tardaron mucho. Ya le digo que, de hecho, a mi responsable le mandaron a otro lado, que no era donde estábamos nosotros.

Con respecto a las mejoras, la conclusión fundamental que he sacado es que estas cosas hay que entrenarlas, porque nunca van a salir bien. Bueno, si las entrenas, al final las haces automáticamente. Creo que lo que sale instantáneo es fácil que en una situación de tensión se haga mal. Entonces, con entrenamientos consigues no quedarte privado en una situación tan impresionante. Así pues, el Summa en ese momento tomó nota y ahora, mal que bien, es obligatorio para todos los trabajadores hacer un curso de accidente de múltiples víctimas anualmente. Es un curso práctico que se hace con un simulacro. Creo que es de los únicos que es obligatorio que acreditemos. Pero con el aeropuerto yo no he participado posteriormente en ningún simulacro en Barajas. Creo que el Summa lo hace, pero no sé si cada dos años; creo que es ocasionalmente.

Finalmente, las conclusiones son limitadas si no participamos de la segunda parte, que es la importante, que es el *debriefing*. Creo que lo ha dicho Paco antes, los trabajadores hablamos luego entre nosotros porque nos vemos las caras, pero no participamos en reuniones en las que se discute bien qué ha pasado; por lo menos, yo no he estado en ninguna. He participado en un simulacro que se hizo en el Aeropuerto de Cuatro Vientos, pero estuvimos y nos fuimos, ya está; nadie me pidió mi opinión ni me dijo qué habíamos hecho bien y qué habíamos hecho mal.

La formación es fundamental. Creo que siempre se puede hacer más. Por ejemplo, creo que ahora se va a cambiar el plan y hay algunas directrices que se van a incorporar al plan de emergencias de Barajas. Todo esto hay que formarlo y hay que entrenarlo, y cuanta más gente lo entrene, mejor, porque, al final,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 39

esto es un sorteo: un día te toca y te sabes la lección o fracasas, y un fracaso en estos temas es muy duro.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Señora presidenta, he intentado agrupar las preguntas, pero me restan dos cuestiones. Voy aprendiendo.

La señora **PRESIDENTA**: Se le agradece. Treinta segundos, señoría.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Le han pedido a usted su testimonio en estos años las administraciones y su testimonio ha formado parte de lo que usted decía que es fundamental para aprender y hacerlo mejor?

En segundo lugar, ¿le felicitaron?, ¿se acercaron a usted?

¿Ha tenido ayuda psicológica durante todo este tiempo? Como buen profesional, usted sabe que la realidad es muy compleja en el ser humano frente a una situación de esta magnitud, y a veces tiene consecuencias a medio y largo plazo. ¿Se aprende esto, para que forme parte también de los planes de trabajo en casos de esta magnitud?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No se me pidió ningún testimonio por parte de las administraciones, es decir, lo único que se hizo fue un *debriefing* hablado —eso sí se hizo y tengo que reconocer que para mí fue fantástico— como cinco o seis días después, es decir, una reunión en la que todos los que supuestamente habíamos participado expusimos nuestra opinión. Creo que en esa reunión se sacaron muchísimas conclusiones, pero no sé siquiera si se levantó acta. *Motu proprio*, elaboré un informe, que nadie me pidió. Se lo mandé a mi jefe por si acaso colaba y es de lo que he extractado esto.

No recibí ninguna felicitación. Por supuesto, de compañeros sí y de parte de la asociación. Pero tampoco creo que sea merecedor de felicitaciones. En su día se lo dije a Pilar, creo que no me siento orgulloso de lo que allí pasó, sinceramente.

Y en cuanto a ayuda psicológica, creo recordar que el día en que estuvimos haciendo del *debriefing* alguien dijo que había disponible ayuda psicológica para quien lo necesitara, pero ahí quedó. Es decir, no está protocolizado ni ninguno de nosotros ha recibido ni la primera consulta, no hemos recibido ayuda psicológica. Es un tema delicado, porque parece que una persona que se dedica a esto ha de tener un plus de nacimiento para soportar estas cosas. Pero en nuestro caso, no; hablo de las personas que estuvimos, no solo me refiero a mi caso. Dos de ellas siguen en activo, una ya no está —de la parte sanitaria—, y el piloto sigue en activo y el mecánico se jubiló, pero me consta que ninguno de nosotros recibió ayuda psicológica.

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

¿Quiere intervenir ahora, señora Oramas?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Puedo hacerlo ahora, señora presidenta. Gracias.

Muchas gracias, don Nicolás. Tenía preparada una primera intervención, pero, entre lo que le han preguntado y usted ha contestado, la he cambiado, porque además me sugiere muchas cuestiones nuevas.

Para que quede constancia, la CIAIAC dice en su informe final que las emergencias funcionaron razonablemente bien. ¿Comparte usted esa frase? Imagino que no, pero no me tiene que dar explicaciones. Solo le pregunto a usted, responsable del Summa, el médico que llegó: ¿Funcionaron razonablemente bien?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Creo que no. Es una opinión personal.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Me vale con eso, con todo lo que ha explicado anteriormente.

En segundo lugar, usted sabe que estuvo aquí Rafael Vidal. ¿Informó usted a la CIAIAC de lo que vivió el 20 de agosto? ¿Le llamaron para ver cómo se atendieron las emergencias sanitarias en Barajas? ¿Le llamaron para preguntarle acerca de las deficiencias? ¿La CIAIAC nunca llamó al médico que estuvo al frente del dispositivo?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 40

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Queda claro.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): De hecho, he escuchado algunas intervenciones en esta Comisión —no sé si está bien o está mal— y se ha hablado muchísimo de profesionales aeronáuticos, de la CIAIAC, pero no he oído hablar de personal sanitario que evaluara eso. Entonces, no sé si esa conclusión ni siquiera se refiere a nosotros. No sé si refiere solo a los servicios de extinción de incendios, porque no queda claro. Es una frase que no... Nosotros nos leemos los informes de la CIAIAC, porque, por desgracia, accidentes de helicópteros también hay, y de helicópteros sanitarios, y entonces son cosas que analizamos de vez en cuando. Por tanto, cuando leímos este, no lo entendí y mis compañeros tampoco.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En algún otro accidente —de otro tipo, de avionetas, helicópteros— la CIAIAC pide informe a los médicos del Summa que atienden en ellos?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No lo sé. Entiendo que sería lo más lógico.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En la experiencia que usted ha tenido por algún otro accidente de avionetas o helicópteros, ¿ha tenido que intervenir usted?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí, en dos de helicóptero...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En ninguno de ellos tampoco se lo han pedido?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): En ninguno.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Es muy interesante lo que acaba de decir, la verdad.

Después de lo que usted dice sobre el 11-M y con los sistemas que usted denuncia que en aquel momento no funcionaron acerca de la red, la batería, que no podía acceder a sus propios mandos porque no tenía prioridad, que la línea estaba saturada, teniendo en cuenta lo que usted ha contestado al señor Echaniz, ¿eso hoy ya está resuelto?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Algunas cosas sí y otras cosas no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cuáles no?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Concretamente, si volvemos a ir por aire, seguimos teniendo el mismo problema de comunicación con el aeropuerto, porque hay unas emisoras en la puerta del punto de reunión a las que no tenemos acceso porque vamos por el aire.

En cuanto a que se cuelgue la red GSM, tenemos la posibilidad del teléfono satélite, aunque eso tenemos que revisarlo ahora, porque los teléfonos ya se han quedado antiguos después de diez años.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Los teléfonos actuales son de una versión de hace diez años?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Los de satélite, sí.

La verdad es que la red funciona bastante bien, las radios que llevamos. Eso se entrena de vez en cuando y funciona aceptablemente bien. No sé si se han probado en el aeropuerto, porque no sé si este tiene limitadores de frecuencia, no sé como funciona. A lo mejor, tienen sus propias emisoras porque el resto están anuladas; no lo sé. Este tema en concreto no sé cómo estará.

En cuanto a los cursos, es lo que he dicho. Nosotros tenemos cursos obligatorios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 41

Y acerca de los simulacros, creo que eso sigue exactamente igual. Creo que los simulacros con el Aeropuerto de Barajas se hacen ocasionalmente, pero no de forma anual. Yo, por lo menos, después del accidente no he participado en ningún simulacro...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y cursos específicos sobre la parte de catástrofes aéreas no se han hecho, ¿verdad?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y en cuanto a esos cursos o simulacros de grandes catástrofes, ¿los médicos que han atendido en las grandes catástrofes, por ejemplo, en el 11-M y usted en el caso del accidente de Spanair, no han sido ponentes para explicar la experiencia personal a los compañeros médicos?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Bueno, nos hemos tenido que buscar la vida. Yo conozco personalmente a quien se encarga de hacer esto y hablé con él en su día. Él estuvo en la reunión y hace tiempo mantuvimos conversaciones —últimamente no— y creo que captó las cosas más importantes. Pero institucionalmente creo que no, institucionalmente —creo que también lo ha dicho Paco— hay que intentar pasar página y olvidarlo.

Le diré que me ha sorprendido de alguna manera la respuesta del Summa, porque cambiaron muchísimas cosas, sinceramente. Pero de nuevo pasa el tiempo y las cosas se vuelven a quedar anticuadas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Quiero aclarar una cosa, porque creo que ha habido una confusión. Usted no tiene diez años de experiencia, esos diez años desde el accidente. ¿Cuántos años tiene usted de experiencia en el Summa?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Veinte años.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Veinte años, o sea, tenía diez años de experiencia en el Summa —quiero que quede constancia en el *Diario de Sesiones*— cuando sucedió el accidente. Es un médico con experiencia en emergencias desde hace veinte años.

Y usted ha dicho que después de vivir ese día, lo que después de diez años vuelve a revivir y nos ha emocionado a todos, al día siguiente le incorporaron a una UVI de emergencia normal, al turno corrido. ¿De verdad que eso es así?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Al día siguiente, doce horas después, tuvo que ir a trabajar a una UVI normal?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Exactamente, las veinticuatro horas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Un turno de veinticuatro horas. Estoy impresionada.

¿Y eso, por ejemplo, no se ha cambiado ahora en protocolos, que los médicos que atienden en una situación de catástrofe tengan que incorporarse inmediatamente al turno normal? ¿Eso no se ha cambiado?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Eso no se ha cambiado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Quería preguntarle por lo de las grabaciones, porque también me pareció impresionante. Efectivamente, no se fue por ustedes, pero afectó a la intimidad y a los derechos del piloto del que salieron las grabaciones en los medios de comunicación. ¿Cómo se sintió el piloto?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 42

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Creo recordar que estábamos juntos cuando salió en la televisión y nos quedamos alucinados, o sea, lo vio en directo y se quedó blanco.

Los helicópteros no pertenecen directamente al Summa, es una contrata de una empresa externa. Entonces, creo que ellos internamente hicieron una petición al Summa para ver qué había pasado y este debió explicarles lo que les he dicho yo, que concretamente de esa radio no se graban las conversaciones en el Summa y que, por tanto, estuvieran tranquilos, que por parte del Summa no había sido. Y ahí se quedó la cosa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La última cuestión. ¿Usted, que es médico, sabe si se debería obligar por protocolo al personal que participa en catástrofes, no solo aéreas, sino de otros tipos, a tener tratamiento y seguimiento psicológico? Voy a contar un caso. Un gran amigo mío fue enfermero en los accidentes de los jumbos; dejó de ser enfermero y estudió Económicas conmigo, que fue cuando le conocí. Quince años después todavía afectaba a su vida normal lo que vivió. Usted es médico. ¿Cree que se debería protocolizar la obligatoriedad de pasar por un apoyo psicológico y hacer un seguimiento psicológico durante toda la vida profesional del personal que vive una catástrofe, sea el 11-M, un accidente aéreo o lo que sea? No se lo pregunto como afectado, porque hay que tener rejos para incorporarse al día siguiente a una UVI como médico, además en las condiciones de agotamiento físico y psicológico y que de usted dependa la vida de un señor que puede tener un ictus, un infarto o lo que sea, que me parece una barbaridad. Le pregunto si debería estar protocolizado que para todo el personal que viva una catástrofe exista la obligatoriedad inicial y después un seguimiento durante el resto de su vida.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí, pero es que tenemos una tarea pendiente con el tema de la seguridad laboral. Entonces, por supuesto, creo que sí. Y voy a contarles una tontería. Mi hijo sabe lo que son los *flaps* y los *slats*. Por suerte o por desgracia, viajamos, nos gusta viajar. Pues eso nos ha facilitado varias veces acudir a cabina, o sea, mi hijo hace de TOWS hablado, antes de cada despegue lo comprueba. O sea, que sí, algunas cosas hay que valorarlas, por lo menos valorarlas. Luego, puede que alguno necesite tratamiento, pero, por lo menos, mirar, a ver qué pasa. Me parece fundamental.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Termino ya. En la ciudad de La Laguna, veinticinco años después del accidente de los jumbos, desde el Gobierno de Estados Unidos y el Gobierno holandés, en colaboración con el ayuntamiento del que yo era alcaldesa, se financió un mirador en Mesa Mota, desde donde se veía Los Rodeos, y ambos Gobiernos fletaron aviones. Vinieron americanos y holandeses con dos pedazos de avión a inaugurar el mirador, y lo más maravilloso es que veinticinco años después ese día en Tenerife los familiares —muchos no habían estado y otros muchos volvían después de tanto tiempo— en el concierto que hubo en el auditorio por la inauguración abrazaban a gente como usted. O sea, que muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Oramas.  
Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, Nicolás, por lo que hiciste ese día y también por estar hoy aquí. Sinceramente, muchas gracias, porque sé que estás en un momento especialmente duro recordando todo aquello. Por nuestra parte, el reconocimiento, el cariño y, por supuesto, el agradecimiento siempre.

No quiero repetir preguntas. Creo que están saliendo muchas cosas que pueden ser muy interesantes para esta Comisión. Siempre lo digo: por las víctimas, por sus familiares, creo que lo mejor que podemos sacar de esta Comisión son conclusiones que ayuden a que esto no vuelva a ocurrir o que, en caso de que suceda, se actúe de manera que se perciba que hemos aprendido algo. Al final, creo que eso es lo más importante.

Hay algo que me preocupa y que está muy bien definido en el informe e incidencias encontradas, que es la descoordinación. Mi pregunta es si no existe un protocolo de actuación a nivel sanitario en casos de catástrofe en España.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Creo que el protocolo es casi internacional. Es un protocolo conocido y que trasciende las fronteras de nuestro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 43

país. Al final, lo básico ya está escrito. No es muy difícil hacer un protocolo de asistencia en múltiples víctimas. Este protocolo trata de abrir dos fases: una primera, en la que existe una desproporción entre los heridos y los recursos, durante la cual lo más importante es clasificar y, como mucho, hacer dos o tres maniobras salvadoras, que son muy simples y no pueden llevar más de treinta segundos en hacerse, porque imaginemos que hay que valorar ciento cincuenta personas y se invierte en cada una de ellas un minuto; al final, se estaría dos horas valorando. Por tanto, se agrupan los heridos por la gravedad, y en la siguiente fase se trata de ir repartiendo: a los heridos que tienen un color rojo se les atiende antes, a los que tienen color amarillo después y a los verdes se les intenta apartar. Entonces, ese protocolo básico existe. Cada uno de los servicios de emergencia hacemos nuestra adecuación, y lo que se ha visto es que tiene que ser muy automático. Al final, debes tener una persona que esté por encima, que sepas claramente quién es, y otras personas que estén a tu mismo nivel y sepas quiénes son.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Y eso es claro ahora mismo? Entendí que no hubo un mando único en ese caso.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí, pero, como siempre, aquí hay luchas —me da la impresión, es una opinión personal— por ver quién manda.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Me refiero a un protocolo adecuado a nuestro país, a la organización sanitaria de nuestro país, que diga claramente cuál es el mando que está por encima. Me refiero a eso, que quizás sea lo que ha producido la descoordinación.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): El Platercam lo deja claro. Según se van necesitando más recursos, el que manda es el último recurso necesario, es decir, si es una emergencia municipal, el mando es municipal; si se salta a la comunidad, el mando es de la comunidad; y si se salta al Estado, el mando es del Estado. ¿Qué pasa? Que aquí hay discusiones en referencia a si el aeropuerto está en el término municipal, etcétera; creo, porque yo no participo en esas decisiones, pero he oído y tengo la sensación de que el problema es ese.

Ha habido cambios al respecto, y Francisco también lo ha dicho. Creo que, al final, has dado la clave de un tema. Se trata de que o bien potenciamos los medios internos del aeropuerto o bien nos ponemos muy de acuerdo con los de fuera para que lo hagan muy bien, en detrimento de los medios de dentro. O bien dejamos sin servicio médico al Congreso, confiando en que el Summa venga siempre en caso de que sea necesario o damos mucha importancia a los servicios médicos del Congreso por lo que pueda pasar, por el tiempo que transcurre hasta que llegan los profesionales de fuera, porque aquí hay muchísima gente, etcétera. Igual, en el aeropuerto hay muchísima gente y entonces creo que es necesario.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias por tu valoración, porque creo que eso es fundamental. Si la clave realmente está ahí, deberíamos ser capaces de que estuviera más claro y saber quién va a ser el responsable o mando único.

Comentabas también que el problema que todavía no se ha resuelto es que, efectivamente, cuando vas en el helicóptero no puedes recoger las emisoras porque las tienen que dar en el punto de reunión, y también citas el punto de reunión en el momento en que se forma el tapón de las ambulancias y no entran al lugar donde están los heridos. Parece un tapón clarísimo el punto de reunión. ¿Quién gestiona y coordina los puntos de reunión? ¿Cómo se establecen esos puntos de reunión? Es más que evidente que han supuesto un tapón para la atención sanitaria.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): El aeropuerto.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Cuando sucede en otro lugar, es decir, me refiero en otra emergencia, en otro sitio, ¿cómo se decide ese punto de reunión?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): En cuanto a las misiones del primer equipo sanitario que llega, el médico toma el mando, la enfermera realiza el triaje y el técnico —muchos conocemos al técnico por el conductor de las ambulancias, aunque es una cosa distinta— es el que se encarga de buscar el punto de reunión de las ambulancias, que debe tener unas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 44

características: que sea de fácil acceso y salida, que no bloquee el tránsito de camillas, que esté en un lugar seguro, etcétera. Eso fuera del aeropuerto está protocolizado, y entiendo que dentro del aeropuerto también.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Vale. Es que yo creo que esa es una pregunta importante precisamente por eso, porque ¿quién es responsable de ese punto? O sea, volvemos otra vez a la idea del mando único. ¿Quién se responsabiliza de ese punto en realidad? Entiendo que el técnico en un momento dado decide, ¿pero quién se responsabiliza del punto en sí?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Es que yo no me imagino qué es lo que ha debido ocurrir en el punto de reunión. Ya le digo que he recibido comentarios de gente de que ahí hubo discusiones, porque imagínate que estás llegando para intervenir y que de repente te dejan parado. Me parece natural que haya discusiones. No sé; no sé qué es lo que ocurrió.

Hay pistas. Yo he escuchado una pista aquí. Creo que hubo una persona aquí que dijo que el mando del aeropuerto tenía que dar entrada a los recursos sanitarios en función de que los que están en el punto lo soliciten. ¿Pero qué ocurre? Que como la ambulancia de AENA no estaba en el punto, que son los que dan entrada, pues yo no puedo contactar con el aeropuerto para que dé entrada a nadie, porque no tengo forma de comunicarme con ellos. Parece una tontería, pero es...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, son las pequeñas cosas las que pueden crear un problema muy serio. Estábamos hablando de comunicación, de coordinación, y la pregunta, que creo que ya nos la ha contestado antes de manera negativa, pero la reitero porque me interesa que quede constancia, es: ¿no se han hecho simulacros posteriores a esto? ¿No se han hecho *debriefings* posteriores? ¿No se han reunido todos los participantes para que si mañana hay otra catástrofe en el aeropuerto, que ojalá nunca más ocurra, pero que puede ser en cualquier otro aeropuerto de España, se resuelvan esos problemas de comunicación, de coordinación?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Internamente en el Summa, cinco días después, pero con el resto de intervinientes no. Yo por lo menos no he sido invitado a ninguna, y sería muy raro que ahora alguien me pudiera rebatir que ha habido alguna y que no me he enterado, que es posible, pero bueno. Que haya participado yo, ninguna, desde luego.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias, porque creo que eso es fundamental también para lanzar el mensaje de que diez años después no se haya hecho nada al respecto, y que siempre estamos a tiempo de hacerlo. Creo que otro de los objetivos de esta Comisión es promover precisamente eso. Yo misma soy piloto de helicóptero, así que entiendo la situación por la que tenéis que estar pasando en ese momento, y sé lo importante que es hacer continuamente entrenamientos, repeticiones y practicar emergencias. Esto es igual. Al fin y al cabo, efectivamente es lo que te hace actuar sin pensar ante una emergencia. Cuando ves una luz roja, sabes inmediatamente lo que tienes que hacer y no tienes que pensarlo. La única manera de conseguir esto es repetirlo una y otra vez. En este caso me parece triste y lamentable que después de diez años no se haya hecho ni una única vez. Eso es así, no se ha hecho ni una única vez todos juntos, como bien dices.

Muchísimas gracias. Creo que el resto de preguntas ya están planteadas por parte de otros portavoces. Le reitero el agradecimiento por estar hoy aquí, y tengo que decirle que compartimos la emoción con usted. Creo que su hijo va a ser piloto.

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra el señor Vila.

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

Buenas tardes, Nicolás. Le agradezco su comparecencia, su dignidad y su humildad, que a mí me tiene sobrecogido. Yo creo que se merece el agradecimiento, no solo por lo que hizo allí, sino por sus veinte años de servicio. No sé, no se me ocurre una definición de héroe más allá de usted. Muchas gracias, y tenga claro que nuestro agradecimiento y el de toda la sociedad siempre lo tendrá, porque creo que se lo merece, desde luego.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 45

Voy a intentar ser lo más breve posible, porque hay muchísimas preguntas que ya se han hecho. Usted fue el primero en llegar al sitio del accidente. ¿Sabía cuando llegó allí que en los puntos de reunión se les daban aparatos para comunicarse dentro del aeropuerto? ¿Usted no lo sabía?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No lo sabía, no.

El señor **VILA GÓMEZ**: Se lo pregunto, porque en varias ocasiones en sus respuestas me ha dado la impresión de que usted no conocía y no conoce muy bien el plan de emergencias de Barajas. Ese plan, por cierto, implica la activación del Summa. Es una cosa que me ha sorprendido, porque usted ha dicho: Creo que en los puntos de reunión hoy se dan transmisores. ¿Usted lo sabía en ese momento?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No. El plan de emergencias de Barajas tiene cosas sensibles, y no se puede difundir públicamente. Por lo menos es la respuesta que he tenido cuando he intentado acceder a él. Tiene números de teléfono y tiene planos, pero no se puede consultar. A mí me han permitido consultar una parte muy concreta, que es la de dimensionamiento. Por eso digo que algunas cosas las creo, no estoy seguro. Pero, vamos, no conozco el plan de emergencias en su totalidad, y desde luego no conocía el que estaba en vigor en el momento del accidente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo puedo entender que no se haga la difusión pública de ese plan; ahora bien, si el cuerpo de intervención Summa tiene que intervenir en una catástrofe en un aeropuerto, a mi juicio debería conocer entero y tener acceso a ese plan de protección y de emergencias. Usted dice que a día de hoy el Summa no tiene acceso a eso.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Yo, yo no tengo acceso. Los jefes de guardia creo que sí tienen acceso. Los jefes de guardia lo tienen guardado y me imagino que se lo repasarán. Pero los trabajadores no.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ya, vale.

También ha dicho que usted era el mando médico cuando llegó porque fue el primero, y que de repente apareció allí una persona que se hizo cargo de la situación, por decirlo de alguna manera, sin contar con el resto. Pero, bueno, esto aquí en la pregunta es irrelevante. A mí me gustaría saber si usted sabía quién era esa persona.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: No quiere contestar.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Mejor no.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale.

Usted ha dicho que llegó allí unos diez o quince minutos después del accidente, ¿no?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Quince minutos al lugar donde ya estaban los heridos. Diez minutos, quizás, la primera toma, y luego ya después de bajar a la segunda toma, montarnos en el camión de bomberos, donde estaban concentrados los heridos, quince minutos.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Cuánto tiempo tardó usted en ver a alguien de AENA o a alguien que se presentase como responsable de AENA, o del servicio de emergencia de AENA? ¿Cuánto tiempo pasó hasta que usted vio a alguien así? ¿Pudo usted identificar a alguien del servicio de AENA?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Allí había trabajadores del aeropuerto. Yo no sé si eran de AENA o no. Había gente con un vehículo, en el primer lugar donde tomamos contacto con el helicóptero, que fueron los que estaban parados con un vehículo, asomados, viendo el incendio, que fueron los que nos dijeron que era un avión de pasajeros y que eran 150. Yo creo que era personal de mantenimiento, pero no estoy seguro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 46

Al personal sanitario del aeropuerto lo vimos con el primer contingente de ambulancias, es decir, treinta o cuarenta minutos después del accidente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Hay una pregunta que le he hecho antes, que vuelvo a hacer, pero ya me la ha medio contestado. Entiendo que ustedes, incluso después de haberse producido la catástrofe, no han participado en ningún momento, ni se les ha preguntado nunca por la elaboración del plan de catástrofes, ni se ha tenido en cuenta su opinión ni su experiencia en las catástrofes.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Nadie?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: Le vuelvo a preguntar una cosa. Usted dice que pasaron treinta o cuarenta minutos hasta que llegaron los primeros servicios sanitarios al accidente. ¿Cree que ese tiempo es adecuado para una respuesta rápida como se requiere en una catástrofe?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No. Primero tengo que puntualizar una cosa, y es que nosotros no llegamos al lugar del impacto. Es decir, he oído la declaración de alguna persona, de alguna víctima que se quejaba de que no había recibido atención médica, etcétera. Los primeros sanitarios llegaron al avión muchísimo después. Es decir, nosotros nos quedamos en la zona de concentración de heridos porque conseguimos hacer una noria con los bomberos porque aún la zona del impacto no estaba asegurada, no estaba totalmente extinguida, no sé qué problema había. Pero, vamos, quizá únicamente sería el tema de la extinción del incendio y de que se estuviera quemando, etcétera. Entiendo que haya víctimas que dicen que fueron más de cuarenta o cincuenta minutos, y eso es cierto, porque yo directamente no accedí a la zona donde estaba el avión, pero sé que posteriormente hubo gente que sí accedió y contactó con heridos.

Creo que no es un tiempo aceptable. Nosotros nos regimos por un manual de atención al trauma que habla de tres picos de mortalidad. El primer pico de mortalidad se produce durante los primeros minutos o segundos por lesiones incompatibles con la vida. Es muy difícil disminuir la mortalidad en ese primer pico, porque exigiría que en los primeros segundos hubiera una desproporción de medios sanitarios.

Hay un segundo pico de mortalidad que se produce durante las primeras horas. Y ahí está el concepto de la hora de oro. Durante ese periodo, las personas que son trasladadas inmediatamente a un equipo quirúrgico en un hospital que esté entrenado en atención al trauma, tienen muchísimas posibilidades de salir. Esa mortalidad es fácilmente reducible, se trata simplemente de valorar y trasladar al hospital. Entonces, si estamos hablando de que solo cuarenta minutos los hemos dedicado a llegar al punto del accidente, estamos consumiendo la mayor parte del tiempo de la hora de oro.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Sabe usted si había algún antecedente de accidente grave, aunque no sea una catástrofe de semejantes características, en el que haya tardado tanto en acceder el servicio sanitario?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No. Yo no lo conozco. Ya le digo que me parece excesivo. Pero es una opinión personal. Les saltan las alarmas a ustedes, me saltan a mí, y a cualquiera que se lo diga.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y no conoce ningún precedente o algo similar, ¿no?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted sitúa el origen de esta tardanza en un error de coordinación, de implementación del plan de emergencias? ¿Es así?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por mi parte nada más. Muchas gracias.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 47

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vila. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: La verdad es que yo no quiero alargar mucho más la Comisión, y me sumo a las palabras de agradecimiento de mis compañeros por su comparecencia. Nos ha embargado a todos la emoción al ver cómo ha sentido y cómo ha vivido estos primeros minutos de la Comisión después de recordar todas esas horas y ese tiempo vivido. Por tanto, no me gustaría alargar demasiado su comparecencia aquí, consciente de que no es un momento agradable para usted, que lo está pasando mal y que además hemos vivido todos cómo tuvo que vivir esos acontecimientos.

Para no repetir, simplemente le pediré algunas aclaraciones, si es posible. Tengo el informe de la comisión de investigación que establece los horarios en los que llegó cada servicio, las ambulancias del aeropuerto, los servicios exteriores, etcétera. Confirmando lo que ha dicho mi compañero anteriormente y la conclusión de la comisión de investigación, que efectivamente indica que la respuesta de emergencia por parte de los servicios del aeropuerto y de los medios externos fue buena, aunque reconoce que no se ajustó estrictamente al plan de emergencias.

Usted sabe que los servicios de emergencia a la hora de actuar no lo hacen de forma uniforme. Primero actúa el servicio de extinción de incendios y después intervienen los sanitarios. ¿Usted sabe cuál fue el primer médico que acudió al lugar al accidente, el primer médico que actuó?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): ¿El primer médico?

El señor **FRANQUIS VERA**: Médico.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Yo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted fue el primer médico que actuó en el propio lugar del accidente. Porque usted dice que se quedó un poco...

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): ¡Ah, vale, ya entiendo! No, no sé quién fue. Sé que fue muy posterior, porque llegó un contingente de ambulancias, y cuando ya cada una tenía asignada uno de los ocho heridos que teníamos nosotros, entiendo que los siguientes que llegaron ya se dirigieron hacia el avión.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo que usted ha dicho, lo que más o menos ha confirmado es que por su conocimiento y por lo que vivió allí interpreta que hubo un retraso en la intervención de los servicios sanitarios en el accidente.

Usted ha explicado ahora que en el protocolo se establece que en esa hora, no sé cómo la ha denominado...

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Hora de oro.

El señor **FRANQUIS VERA**: En la hora de oro es clave que intervengan los servicios. ¿Ese retraso es producto de que hay que esperar a que acaben de apagar el incendio, de que terminen los bomberos, o es producto de la descoordinación, del atasco que se produce? ¿A qué cree usted que se debe fundamentalmente?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): A la descoordinación, en ese caso nuestra, quiero decir, de los que estábamos allí. Ahí ya no hablamos de puntos de reunión ni nada, porque las ambulancias ya estaban allí. Puede deberse a la falta de comunicación que tuve yo con el responsable correspondiente, no sé por qué fue, o porque alguien tomó el mando y decidió por sí mismo. Pero, vamos, ahí sí que la responsabilidad en parte es mía. Es decir, yo estaba allí de mando y se me fue de las manos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sabemos todos que había dos supervivientes que eran médicos. ¿Que dos supervivientes fueran médicos facilitó la tarea de rescate de los supervivientes?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 48

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No les conozco. Conozco a una de ellas. Yo creo que el hecho de que hubiera un médico, al igual que para detectarse a sí misma la enfermedad que tenía, hubiera ayudado. Bueno, el problema en las catástrofes es que hay que intentar salvar a la gente que tenga más posibilidades de sobrevivir. Es así, es duro y no sé cómo explicarlo para que no parezca tan crudo. Hay que buscar signos vitales entre toda la gente que está allí y no saturar al principio, que fue lo que nos ocurrió. Después de sacar a dos heridos más, los bomberos empezaron a rescatar personas fallecidas. Si allí hubiera habido un médico —no sé cómo estaba la situación del avión, no sé si hubiera sido fácil acceder dentro para intentar ver signos de vida entre toda la gente que estaba allí—, probablemente hubiera ayudado. Entonces vas dirigiendo de alguna manera.

Esto sí que está contemplado ahora en nuestro plan de emergencias. Cuando nosotros no somos capaces de acceder al lugar del accidente se les pide a los bomberos que hagan una clasificación binaria. Es decir, no se contempla el accidente aéreo, porque dicen: o camina o no camina. Entonces hay que comenzar el rescate. A los que caminan hay que decirles que se vayan y a los que no caminan, rescatarles. Si no camina, probablemente se le rescata después y se da prioridad al rescate de los que caminan. Es un rescate binario, pero si está sentado o está atado, cómo vamos a ver si camina o no camina. Pero, bueno, hubiera ayudado haber buscado signos vitales. Es muy fácil, se trata de mirar, no tardas nada y vas dirigiendo el rescate. Y además yo creo que hubiera dado a los bomberos —he escuchado a Paco decirlo— más seguridad y más confianza. No hace falta que sea un médico, puede ser un técnico perfectamente; es que es una cosa muy sencilla.

El señor **FRANQUIS VERA**: Barajas tiene servicio sanitario, ¿no?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí. Es curioso, yo trabajé un año antes en el servicio médico de Barajas y conocía a los que llegaron primero. Ellos me dijeron: ¿Pero cómo llegáis ahora? Es que no nos hemos enterado, no nos han avisado.

Me gustaría que lo dijeran ellos, pero creo que luego eso ha salido en prensa. Ellos dijeron de forma pública que no se les había avisado y que se habían enterado por una llamada del Samur o algo así. Creo que eso fue lo que leí. En el momento, ellos me dijeron que nadie les había avisado, que se habían enterado de otra forma. Tampoco me dieron muchas explicaciones, pero, vamos, que me extrañó. Y sobre todo me extrañó que llegaran con el primer contingente de ambulancias. Es como si en el trayecto hubieran tenido que unirse a toda esa cola inmensa de ambulancias que había. No lo entendí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Permaneciste en el lugar del accidente? Retiraron todos los servicios, creo que dos horas y media después desde que ocurrió el accidente...

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No, más, más. Estuvimos hasta las cinco y media.

El señor **FRANQUIS VERA**: Hasta las cinco y media, exactamente. Durante todo ese tiempo estuviste en el lugar del accidente.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí, estuvimos primero en la zona donde estaban los heridos. Y luego hay es otra cosa que no entiendo, que es por qué razón se mandó a todo el contingente del Summa al otro lado del río, donde no había heridos. Luego nos trasladamos, porque tuvimos una noticia de que podía haber heridos en el PMA del Summa. Estuvimos con el jefe de guardia, y hasta que no nos dan autorización para recuperar la operatividad, pues no...

El señor **FRANQUIS VERA**: En el informe de la comisión pone que la evacuación de los heridos finalizó a las 15:55 horas, a las cuatro de la tarde.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Sí. Nosotros tardamos un poquito más, porque hicimos una evacuación. Creo que tardamos veinte minutos en evacuar al 12 de Octubre, volvimos. Volvimos a donde estaba el PMA del Samur, y allí nos dijeron que no teníamos que evacuar a nadie más. Nos movimos hacia el otro lado del río. Allí ya nos pusimos en contacto definitivamente, cara a cara, con el jefe de guardia del Summa, y nos dijo que ellos tampoco

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 49

tenían ningún herido más. Luego es cierto que nos mantenemos un tiempo más, porque había muchísimos intervinientes, y ocurre igual que cuando los bomberos hacen intervenciones. Desgraciadamente ocurre con frecuencia que hay accidentes entre los que están trabajando allí, entre los intervinientes, que se cortan, etcétera. Por si acaso había alguna persona que tuviera algún accidente durante los rescates que se hicieron después, estuvimos esperando hasta que el jefe de guardia estimó que no era necesario y nos dijo que nos fuéramos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Me imagino que en todos los servicios, especialmente en Madrid, porque sucedió el accidente aquí, las normas que se han elaborado después del accidente, en seguridad, en información del personal que está destinado al servicio de emergencias, serán distintas. ¿Ha habido mayor formación en el servicio al que pertenece precisamente para ese tipo de accidentes?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): Para accidentes aéreos, no. Para catástrofes en general, accidentes de múltiples víctimas, sí. Se tomó nota, y, como he dicho, se creó una nueva subdirección dentro del Summa, se revisaron los protocolos, se intentaron simplificar, se nos repartieron mochilas...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y no se distingue entre accidentes, entre catástrofes?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Ni las propias aéreas? Porque lógicamente, según los estudios, más del 60% de los accidentes aéreos se producen precisamente aterrizando o despegando, y, lógicamente, es distinto un accidente despegando que aterrizando por el combustible que lleva. ¿En los planes de formación no distinguen una situación de la otra?

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): En nuestra formación no contemplamos esa situación concreta —no hablo de otros lugares—, no se contempla en el simulacro la eventualidad de un accidente aéreo. Ya he dicho que quizá el Summa como servicio haya participado en simulacros aéreos con el Aeropuerto de Cuatro Vientos, creo que también en el Aeropuerto militar de Torrejón, probablemente con el Aeropuerto de Barajas también, aunque ya le digo que yo no he participado. Pero en nuestra formación interna se considera genérico, no se considera. De hecho, como les he dicho, el simulacro se hace con múltiples víctimas; el curso es casi práctico totalmente. El último que he hecho es un accidente que se produce por una colisión de un camión de mercancías peligrosas con un autobús o algo así. Creo que es el último supuesto que se contempla. En los supuestos que yo he estado, en ninguno de los cursos internos del Summa, —me hubiera acordado— se contempló la posibilidad de accidente aéreo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Todos hemos sido testigos de que en tu vida personal ha habido un antes y un después del accidente, es evidente, y creo que hemos sido testigos de esa vivencia en tu comparecencia de hoy. Yo he preguntado siempre en mis intervenciones, aunque tú has adelantado algo —perdona que te tutee— a lo largo de la comparecencia, por las cosas que se deberían cambiar de cara al futuro. Nuestra principal aportación lógicamente es detectar los puntos oscuros de la seguridad aérea, y está claro que en esta Comisión hemos detectados algunos, y luego, entre todos, construir las mejores conclusiones posibles.

Desde tu experiencia, tu conocimiento por haber vivido esa realidad, ¿qué crees tú que deberíamos hacer de cara al futuro para mejorar los servicios, la seguridad aérea? Para mejorar los servicios en los que tú estás trabajando.

El señor **RIERA LÓPEZ** (médico del Servicio de Urgencia Médica de Madrid, Summa 112): La formación tanto teórica como en simulacros. Yo creo que hay que hacer más simulacros e intentar que esto sea automático. También está la mejora de los protocolos, de la coordinación, pero ese es un tema pendiente en muchos aspectos. Tenemos muchas administraciones y cada uno intenta preservar su parte. A veces nos cuesta muchísimo ponernos de acuerdo con compañeros del ayuntamiento, pero no con los que están trabajando, que les conozco, muchas veces, sino con los que tienen responsabilidad.

Concretamente en este caso, con el aeropuerto, tenemos el dilema del que hemos hablado anteriormente. ¿Qué se hace? ¿Se considera que los accidentes aéreos son un problema de recursos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 84

19 de septiembre de 2018

Pág. 50

externos? ¿Hay que potenciar los recursos externos? Pues entonces, hagamos simulacros continuamente con los recursos externos. ¿Tiene que ser un problema que tiene que solucionarse internamente? Pues poténciense los recursos internos y, si es necesario, que nos pidan ayuda.

Yo no tengo la especialización en accidentes aéreos. Ha dicho antes Francisco que es una especialidad. Yo sé cosas generales de catástrofes, pero esa especialización no la tengo. Por ejemplo, lo que me ha dicho del despegue y el aterrizaje, eso no lo sé yo. Ahora entiendo lo que me está diciendo, pero hasta ahora no me había planteado cuál es la diferencia. Entonces, ahí hay un dilema y alguien tendrá que tomar la decisión.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias.

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

Señor Nicolás Riera López, muchas gracias, ha sido muy, muy esclarecedora su comparecencia y, sobre todo, ha sido un placer conocer por fin a un héroe, no de cómic, sino de los reales. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

Se levanta la sesión.

**Eran las ocho y treinta minutos de la noche.**

cve: DSCD-12-CI-84