



EL ESTADO Y LAS VÍCTIMAS DEL JK5022

CANARIAS AHORA.

Antonio Morales

Nos hemos acostumbrado a andar de puntillas sobre todos los acontecimientos. La información vuela cada día a una velocidad inusitada. Se nos inunda de titulares y apenas nos da tiempo para profundizar en su contenido de manera crítica. Es también bastante frecuente que asuntos de enorme calado y trascendencia sólo tengan un hueco en los medios de comunicación el día del año que se conmemora su declaración como jornada singular o como recordatorio de una efeméride. Y a otra cosa mariposa.

Hago esta introducción en referencia a lo que está sucediendo con el seguimiento del accidente del JK-5022 y las vicisitudes de las víctimas y familiares afectados. Al llegar la fecha del aniversario del accidente, el 20 de agosto, los medios informativos llenan páginas y páginas con el recordatorio de los hechos, los curas dicen misas, las instituciones públicas erigen monolitos y poco más. A los pocos días se hace de nuevo el silencio y sólo algún hecho aislado comunicado por la Asociación de Afectados, cuando no por algunas de las partes que intenta colar informaciones sesgadas y exculpatorias, ocupa algún espacio en la información, de manera colateral y a seguir con la noria de los datos y datos sobre otros miles de casos que se suceden como ráfagas de metrallas.

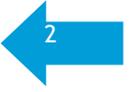
Digo todo esto porque creo que no debe pasar un día en que los medios, las instituciones, nos olvidemos de un asunto de enorme trascendencia para los afectados, para Canarias que depende del turismo para subsistir, y para el Estado de Derecho que debe garantizar unos órganos de control y de fiscalización que funcionen correctamente, una Justicia rápida y eficaz y una protección garantista de la ciudadanía frente a prácticas perversas que ponen en riesgo la seguridad y la vida de millones de personas.

E insisto en esto porque, a pesar de que han pasado casi dos años y medio del accidente de Barajas en el que perdieron la vida 154 personas y de que un organismo singular y cuestionado que se llama Ciaiic (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), anunciara el 17 de agosto que en diciembre publicaría el resultado definitivo de la investigación sobre las causas del suceso, lo cierto es que se ha ido el año y seguimos sin tener ninguna información, pese a que la ONU y Europa aconsejen que los informes estén redactados en un plazo máximo de doce meses. Ojala la razón no sea “el intento de encubrir las malas prácticas de algunas compañías aéreas” como han apuntado los afectados.

El cuestionado Ciaiic, que depende del Ministerio de Fomento, y que tiene más de medio centenar de asuntos sin resolver, tenía también un caso muy parecido en Lanzarote que pudo haber evitado los errores del JK-5022 según la asociación de pilotos, pero se libró el informe 16 meses más tarde.

En septiembre de 2009, en este mismo periódico, me hacía algunas preguntas sobre este tema que aún siguen sin respuestas: ¿Por qué la falta de colaboración de Fomento, de los pilotos y de la compañía con el juez que lleva el caso? ¿Por qué la ausencia de peritos imparciales que informen al juez? ¿Por qué estuvo a punto de destruirse la prueba fundamental? ¿Por qué ahora y no antes Fomento ha puesto más inspectores para la navegación aérea? ¿Por qué el fabricante no corrigió los errores de los que se les informaba una y otra vez desde hace por lo menos doce años? ¿Por qué los mecánicos no aplicaban a rajatabla las recomendaciones del fabricante -tras un accidente similar en Detroit- y las de los libros de instrucciones? ¿Cuánto pesan en los riesgos las prisas y las penalizaciones a técnicos y pilotos por parte de las compañías? ¿Cuánto de merma en la seguridad se traduce en alcanzar los mejores resultados económicos al final de año? ¿Por qué tantas trabas a los afectados y a sus peritos?

Pues bien, un año largo más tarde, la situación sigue igual o peor. Fundamentalmente la tenacidad de los afectados, que han tenido que recurrir al fiscal general del Estado o al CGPJ, ha mantenido viva la tensión y la preocupación sobre este caso y, gracias a ellos y a sus presiones también, nos hemos ido enterando, gota a gota, de las enormes deficiencias que soportaba y soporta la navegación aérea española. Nos hemos enterado de que los pilotos españoles trabajan en muchos casos quince horas de vuelo al día y que un informe europeo insta a limitar la jornada laboral a diez horas; que el ordenador de Spanair que anotaba los fallos en los aviones, y que a las tres incidencias debía activar una señal de alarma, tenía virus y que no funcionó por este motivo; que los afectados se sienten abandonados por el fiscal, que en un año sólo presentó un escrito, y denuncian a su vez el abandono del Estado y los retrasos de la justicia, sin medios



técnicos e incapaz de conseguir peritos independientes; que por fin Boeing cambia su manual de despegue; que Spanair acusa a los pilotos y que, frente al peritaje de los afectados, el relé, la pieza clave, no tenía ningún problema; que José Blanco anuncia un paquete de medidas para mejorar la seguridad aérea, frente a los pilotos que denuncian que hay menos seguridad, y eso que en cinco años fomento ha abierto 2.768 expedientes sancionadores a aeronaves que operan en España incumpliendo las normas de seguridad y mantenimiento sin que sepamos exactamente quienes son, aunque sólo sea para poder elegir a los que cumplen.

Mientras tanto, la televisión más soez, la que reproduce fielmente -con la aquiescencia de millones de españoles, también hay que decirlo- la manera de vivir de su dueño Berlusconi, no tiene el menor escrúpulo en hurgar en las heridas y hacer negocio con el drama y el dolor de los afectados.

Pero bueno, pasará otro año, conmemoraremos el tercer aniversario, quedaremos bien y tal, y seguiremos aceptando la inevitabilidad de un Estado ausente que, antes que nada, debería garantizar un proceso justo y rápido, además de la atención a los familiares y las víctimas, la parte más débil y, desde la luego, la seguridad de los que necesariamente tenemos que utilizar los aviones porque vivimos en unas islas y las de los turistas que nos visitan y que sostienen nuestra economía. Casi nada.