

# Canarias

## JK5022 | Siete años de la tragedia (I)

Pilar Vera Palmés es presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair desde hace seis años, uno después del accidente que el 20 de agosto de 2008 se convirtió en una de las mayores tragedias aéreas de España cuando el MD-82 con

matrícula EC-HFP se estrelló poco después de iniciar el vuelo Madrid-Gran Canaria. Murieron 154 personas y sobrevivieron 18 con graves secuelas de por vida. Vera se ha convertido en cabeza visible de una lucha sin cuartel para que se haga justicia.

## Pilar Vera Palmés

Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

# “Me convertí en una persona incómoda, he recibido amenazas de muerte”

Marisol Ayala

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Pilar sabe de dónde saca fuerzas para poner voz a tanto dolor causado y alzarla en nombre de los ausentes, entre ellos su sobrina Ana, 30 años, fallecida en el accidente. En esta amplia entrevista habla del duro proceso que ha vivido durante seis años que incluye amenazas de muerte, decepciones, miserias humanas, abandono gubernamental y judicial, abogados carroñeros, familiares que se rinden y dolor. Pilar Vera nació en Las Palmas de Gran Canaria, “mi acento canario me delata”, y es licenciada en Derecho.

**Pilar, hableme primero de su sobrina, la persona que con su muerte le situó al frente de una batalla sin cuartel, en defensora y ahora presidenta de la AVJK5022 que usted preside. ¿Cómo era?**

Ana tenía sólo 30 años, alumna del Canterbu y en Las Palmas estudió Veterinaria, hablaba cuatro idiomas, y ya antes de acabar la carrera en la Universidad de Las Palmas tenía trabajo: la contrataron como veterinaria en Inglaterra. Era extraordinaria, inteligente y tenía una sonrisa que iluminaba hasta la “panza de burro” más oscura en Las Canteras, su playa... Sacó la plaza por Oposición de Inspectora de Sanidad del Gobierno de Canarias y la destinaron a La Gomera... El día 20 de agosto regresaba a Las Palmas después de unas vacaciones con su novio por el norte de la Península. El 26 regresaba a Madrid porque el 1 de septiembre empezaba su trabajo como inspectora de salud. Por su preparación, por su positiva forma de ser y por su inteligencia, no debió dejarnos tan pronto. Heredó de sus tíos la afición por viajar: se subía a un avión todos los fines de semana, a Las Palmas, a Londres, a Madrid... Y grandes viajes: India, Europa...

**Tengo la impresión de que nunca pensó que lo que comenzó como un asesoramiento acabara convirtiéndose en un personaje mediático, respetado y temido.**

Le cuento. Con ocasión del primer aniversario de la tragedia, mi ciudad me pidió que la acompañara a Madrid, quería ver el lugar donde Ana cerró sus ojos por última vez. Y por circunstancias que serían muy largas de contar y a sugerencia de AENA, me acerqué a la Asociación para que nos incluyeran en la lista de personas que necesitaban credenciales para bajar al lugar de la tragedia. Me pareció bien unimos los afectados, familias y supervivientes. Lo hice y me encontré con



Pilar Vera, con su perra 'Pía', que recogió del albergue de Bañaderos. | DIARIO DE MALLORCA

“Me duele como activista ciudadana y como canaria el abandono de tantas familias de mi Isla”

“¿Cómo podían culpar a los fallecidos de errores que cometieron los que están vivos?”

una Asociación a punto de desaparecer por la ambición desmedida de algunos “profesionales del derecho, americanos y españoles”.

**No queados, sin medios, sin asesoramiento. Eran presa fácil para los poderosos letrados.**

Así fue, de hecho en abril de 2009 se desató una polémica mediática en Gran Canaria: se hizo público un contrato que tenía un despacho americano con un abogado de Las Palmas por el que se repartían las “ganancias” de las futuras indemnizaciones. No viví ni estuve ese primer año en la Asociación, me asqueaba profundamente leer las ruedas de prensa que daban los abogados americanos en Las Palmas con asistencia de colegas españoles, para captar clientes rotos de dolor que no estaban en condiciones emocionales de decidir lo mejor para su futuro. Me dirigí en varias ocasiones a los colegios de Abogados de Las

Palmas y Madrid pidiendo ayuda para las familias, pero sin ningún resultado. Tampoco me enteré de que ninguna Autoridad de ninguna administración: local, autonómica o central hiciera nada por proteger de aquellos acosos a las familias. Jamás había estado en un juzgado ni por un amul ay, de repente, tuve que pisarlas en varias ocasiones como presidenta de la AVJK5022 por unos hechos con los que no tuve nada que ver, sólo por el mero hecho de ser su representante legal.

**Unas víctimas defendiéndose incluso de demandas, el mundo al revés y los políticos hablando sin tener ni idea.**

Exactamente. ¿Cómo podía ser que las víctimas afectadas de la mayor tragedia aérea en España se vieran que defender judicialmente de cuatro demandas? Un auténtico despropósito que no volverá a suceder: durante cinco años he perseguido el Establecimiento de la Víctima del Delito primero en Europa y luego en España. Finalmente, en abril de este año las Cortes aprobaron la ley orgánica que lo contiene, en su artículo 8, prohíbe expresamente que ni abogados ni procuradores acosen a víctimas de tragedias múltiples hasta pasados 45 días del hecho causante, tal y como ocurre en Estados Unidos, bajo sanción grave que el propio Consejo de Estado en su informe de esa ley, amplió a muy grave.

**Ni ánimo de reprochar nada a nadie, pero pocos supervivientes se quedan en la asociación. Han preferido alejarse supongo que por salud mental, por intentar reconstruir su vida.**

Mire, seguiría contando multitud de encrucijadas en las que la mejor decisión, la más aconsejable para la salud, era dejarlo y no empeñarse en continuar, pero aquí seguimos. Hay cuatro supervivientes que se implicaron en diferentes etapas, pero hoy sólo uno sigue en la Junta, los demás han retomado su vida y bien que han hecho. Se han quedado en el camino todas aquellas familias que cuando vieron que había que unirse y sacrificarse dieron la espalda a la Asociación; yo digo que a los suyos, a los que iban en aquel avión. Me duele doblemente como activista ciudadana y como canaria el abandono de tantas familias de mi Isla. La AVJK5022 nunca ha discriminado a los fallecidos, su lucha ha sido por todos, al margen de que sus familias estuvieran aquí o no. No quedaba otra opción, ellos no podían elegir y lo que lucieran sus familias era cuestión suya, no de los que lliecieron.

**Usted, ustedes, han puesto contra las cuerdas a la aviación civil. Cuando le escucho me digo que mucho han tenido que estudiar para conocer los vericuetos de un mundo tan árido, lejano, hermético, como es la aviación comercial. Lo saben todo o casi.**

Te decía al principio que siempre tuve claro que quería viajar... Duran más de 50 años -interumpidos desde el 2010 que recorri Namibia, fue el último viaje que hicimos con mi hermano Mario- no he cesado de recorrer países, sumergirme en otras culturas, en otros modos de vida, sólo por placer... Conozco toda América del Norte, Centro Sur, salvo Ecuador y Colombia

Asia, en un 60%; África, en más del 50%; toda España incluidas sus islas... Jamás me perdieron una malea y aunque tuve algún susto (en México DF un aterrizaje de emergencia por aviso de bomba falso, iba un dirigente sindical en el avión, en Santiago de Compostela una salida de pista...) no fueron importantes. Jamás escatimé un euro en la compañía aérea ni en el billete de avión. Podría ahorrar en la comida, en el hotel, pero no caen las conexiones aéreas internacionales. Éramos un grupo pequeño que dedicábamos entre 15-20 días al año a recorrer un solo país con un objetivo común: ver todo lo más posible y empaparnos de otras formas de vida.

**Y llegó el 20 de agosto, vuelo Madrid-Gran Canaria...**

Perdió la vida mi primera sobrina, la mayor de mis 14 sobrinos. Ni ella, ni ninguno de sus compañeros de viaje a la eternidad merecieron morir de esa infame manera: caídos al plomo, carreales al caporun terraplén de 40 metros, estrellarse, incendiarse y estallar las más de 80 toneladas de queroseno que el avión llevaba en sus entrañas para convertirse en una macabra pira funeraria con toda la hierba que crecía salvaje en medio de las dos pistas de Barajas.

**Abí supongo que dio comienzo un aprendizaje duro.**

Cuando me hice cargo de la AVJK5022, las familias creían que los pilotos -como sostenía la desacreditada Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac)- eran los culpables. Les fui explicando mis argumentos. No estuve en el primer año de vida de la AVJK5022, pero tampoco perdí el tiempo por conocer las causas de esta tragedia. Me puse que esta catástrofe se empezara a gestar el 22 de julio de 2008, cuando Aviación Civil prorrogó el certificado de aeronavegabilidad del avión (permiso de circulación para entendederos) sin inspeccionarlo. Ese avión tenía multitud de lo que en aviación se denominan “averías diferidas”, podía volar con ellas pero sin la seguridad de tenerlas operativas, y le tocaba hacer una parada documental y técnica completa a los tres años, que se cumplió el 22 de julio de 2008. Eso lo reconoce el informe oficial de la Ciaiac en su página 18. Albergó la esperanza de que la causa penal se reabra para que se aclare, ya que el Juzgado número 11 de Madrid investigó del 20 de agosto de 2008 hacia adelante, no lo que pasó con anterioridad a ese día.

**No se caracteriza por no hablar claro. La primera vez que le escuché pensé: esta mujer pone voz al dolor causado.**

Y tuve la osadía de decir públicamente las irregularidades detectadas en la aviación comercial. El primer sorprendente fue el colectivo de pilotos, ni siquiera ellos eran capaces de ponerse en la situación de las familias, de sus compañeros fallecidos. ¿Cómo podían culpar a los fallecidos de errores que moralmente estamos convencidos que cometieron los vivos? James Reason, psicólogo y estudioso del error humano, sostiene que los accidentes nacen en

Passa a la página siguiente >>

>> Viene de la página anterior

las decisiones "de los más altos centros de decisión del Estado" y se producen cuando todos esos errores se alinean en una misma dirección, teoría del queso gruyere: agujeros uno detrás de otro y no esparcidos sin alinearse.

"Ni los anteriores ni los actuales monarcas nos han recibido a pesar de haberles solicitado audiencia"

"España sostiene un sistema diabólico para los pasajeros que sólo cometen el 'delito' de subirse a un avión"

Lo cierto es que el accidente puso patas arriba las carencias, los chanchullos, el ocultismo y los brutales intereses de las compañías. ¿Cuántos otros accidentes no investigados han sido producto de equipos obsoletos o de falsas inspecciones? Después del accidente de JK5022 de Spanair da la impresión de que juegan con nuestras vidas.

Hay una palabra que define el 20 de agosto y los días siguientes: caos. Cerca de las 12 de la noche del jueves 21 de agosto, apareció por llema la entonces directora general de Protección Civil para decirnos que en vista de las dificultades para las identificaciones, los trámites iban para largo; que los recintos feriales no eran lugares apropiados para esperar ni para los cuerpos, con temperaturas de más de 30 grados en Madrid, ni para nosotros. Así que se abrió un centro de espera en el Hotel Auditorium: a partir de ese momento nos recluían allí. Es decir, más de 34 horas después de ocurrida la tragedia, aparecía alguien del Gobierno para algo más que hacerse la foto, que fue lo que hicieron los que acudieron a dar el pésame, empezando por los anteriores y los actuales monarcas, que nunca nos han recibido a pesar de haberles solicitado audiencia. Estoy en Mallorca ya que se celebra la Copa de Vela patrocinada por Mapfre. ¿Será esa la razón?

¿Y qué hicieron los políticos canarios que salieron pitando para Madrid? ¿Les apoyaron en esos momentos?

Selo diré. Hubo incluso algún dirigente canario al que sólo le preocupaba el destino de una familia. No se atrevió a entrar en el salón habilitado para las reuniones de las familias con la compañía aérea que solo mentía: nunca explicaron por qué tardaron 30 horas en facilitar la lista oficial de pasajeros, ni tampoco los entresijos del estado en que estaba la seguridad de la compañía, porque económicamente estaba quebrada. ¿Sabes una cosa? Sus entonces dueños, Gerardo Díaz Ferrán, en la cárcel por delincuente empresarial, y Gonzalo Pascual, ya

fallecido, la vendieron por un dineral a la Compañía Aérea Escandinava y dejaron la caja vacía. ¿Casualidad que no pagaran por aquello y terminaran haciéndolo por otras cuestiones igualmente dañinas para la sociedad? Retomo el hilo. Aquello era un sin vivir con un abogado que fue la estrella de los programas de radio y televisión informando de cuestiones que no le dolían y para las que no tenía autorización. Logramos que lo echaran de allí presionando a las autoridades canarias.

¿El Gobierno de Zapatero tampoco se interesó por los familiares y las víctimas?

El domingo apareció por primera vez la vicepresidenta del Gobierno, Teresa Fernández de la Vega. No a ver a las familias, sino a visitar la oficina de víctimas. Se le pidió que entrara en el salón de actos que era un abombado relojero y lo hizo. Escuchó a todos los que pidieron la palabra y se comprometió a que las familias tuvieran privacidad algo difícil en un hotel (el más grande de Europa según su publicidad) donde había bodas, fiestas, congresos y también familias de luto que esperaban día y noche una llamada para recoger el cuerpo de los suyos y marcharse a enterrarlos.

Duro lo que cuenta.

Es difícil imaginar que pueden pasar las cosas que, al menos yo, viví allí. *Persigue ambulancias*, como los llaman en Estados Unidos, persiguiendo y presionando para que firmáramos contratos de trabajo con despachos americanos psicólogos que se rompían y a los que casi tenías que consolar, vendedores de libros, predicadores, etc. Los días se hacían interminables, esperar esa llamada que te llevaría a un lúgubre salón del cementerio de la Almudena donde te hacían elegir la corona, la esquila, entierro, nicho o incineración, y luego finalmente el juez te hacía



Pilar Vera pasea con su perra 'Pia' por Palma de Mallorca. | DIARIO DE MALLORCA

firmar un papel donde te entregaban el cuerpo, pero sin que lo vieras. Era mejor para ellos, no para ti. No tuve valor para ver a mi sobrina Ana, era muy presumida y muy guapa. No quería que la vieramos cómo quedó y no lo permití. Convencí a sus padres para que la recordáramos como era, llena de vida y con su eterna sonrisa.

Convivir con la carroña no es fácil, hay que estar a su altura.

La miseria humana no tiene límites. Cuando crees que lo has visto todo, siempre hay algo que te sigue sorprendiendo. ¿Cómo era posible que aquella tragedia no hiciera tambalear los oscuros intereses de todos los que ya entonces ocultaban la verdad? Una catástrofe aérea tie-

ne intereses infinitos: la compañía aérea, la aseguradora, el fabricante del avión, el operador aeroportuario y sus planes de emergencia, el regulador que debe vigilar, inspeccionar y regularizar la situación de los permisos de los aviones y de sus propietarios; todos tienen algo que perder, pero nada en comparación con la muerte de nuestros seres queridos. Nosotros ponemos los muertos y ni siquiera nos explican - casi siete años después - las causas de su muerte violenta.

Ya te dije antes que eres un personaje incómodo, no me entraña pues que las amenazas de muerte hayan llegado.

Me convertí en un personaje incómodo cuando empezaron a amenazarme de muerte, con llamadas telefónicas. Creo intuir de dónde venían, a algunos no les convenía que dijera a las familias que era un error firmar unos contratos donde sólo se garantizaba el cobro de sus honorarios y no el resultado de su trabajo, pero nunca tuve tiempo para averiguar de dónde procedían, sino para trabajar las 24 horas al día por esta causa en la que creo... Pensé que se cansarían y eso pasó... ¿Sabes cuál fue mi vacuna, aconsejada por un amigo comisario de Policía? Salir en los medios. En 2010 y 2011 hicimos más entrevistas de las que podía soportar... Debí ser un buen antídoto, por que a finales de 2011 cesaron, aunque coincidió con el cierre de las investigaciones en el Juzgado número 11 de Madrid... Encuanto a la seguridad aérea, me he convertido en un icono para los profesionales del transporte. Lo que ellos no pueden, lo denuncio yo, aunque cada vez estoy más decepcionada con un mundo donde todos, industria, regulador, profesionales, etc., contribuyen a sostener un sistema diabólico para los pasajeros que sólo cometen el delito de subirse a un avión.

## "El colectivo más dañino han sido los abogados sin escrúpulos ni moral"

Marisol Ayala  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

¿Qué cuestiones le han animado seguir en la Asociación? Sospecho que eso tiene que ver con escenas vividas, historias, dolor...

Mire, yo he puesto al servicio de la asociación, mi trabajo, profesión, conocimientos... todo lo que tengo. Y he conocido a la mayor a de los compañeros del último viaje de mi sobrina Ana a través de sus familias, a veces me parece incluso que los conozco en vida. Todo es tan real en cómo los recuerdan que me han transmitido esa percepción. Yo no creía en las casualidades antes de echa ne la Asociación a la espalda, pero a veces dudo por cosas que me han sucedido. Un día el hijo de una víctima me dice: "Mamá retenta un bol (grato como ese y lo llevaba en la misma parte del bolso que tú)". O un padre de su hija: "Mi hija era tan ordenada como tú, tenía su agenda de contactos que me enseñó, escribía en un taller de escritura y con-

taba la historia de su familia". Le pudo la parte emocional y la necesidad de justicia.

Más que razones sentimentales, que fueron al principio de mucha emoción, no podíamos permitir que la única Asociación de Víctimas de la aviación comercial en España desapareciera. Se había creado por la memoria, entre otros, de más de 70 residentes o nacidos en Gran Canaria. Y también otras poderosas razones tras conocer a tantas familias humildes que se enfrentaban al desconocido sin saber cómo y no es que yo lo supiera, pero sí sabía que ese primer año ellos habían tenido muchos más problemas de los necesarios y yo había mantenido a mi familia a salvo de agresiones gratuitas por parte de aquellas personas sin escrúpulos a las que no les importaba nuestro dolor, sólo rentabilizar sus cuentas.

Y entonces se dijo: "No los voy a dejar solos".

Bueno... lo que voy a decir es

verdad y políticamente incorrecto, pero el colectivo más dañino con las familias del accidente de Spanair han sido los abogados sin escrúpulos ni moral, que afortunadamente son los menos.

Han pasado siete años del accidente, seis desde que usted está al frente de la asociación. ¿Cuántas veces ha pensado en dejarla?

Entré a finales de septiembre de 2009. En la asamblea de noviembre me eligieron vicepresidenta y en mayo de 2010, presidenta; cuando se marchó la anterior al quedarse embarazada. Recibí una Asociación con un pasado que lastraba su futuro hasta el punto que propuse desaparecerla y crear otra. Se asustaron con mi propuesta y ningún miembro de la Junta me secundó. El tiempo me dio la razón, porque cuando empezaron a llegar las demandas, quien recibía las notificaciones de los juzgados, quien daba la cara con los abogados, quien pensaba cómo defendemos, quien

buscaba dinero para pagar los gastos, era yo... Todo eso dejó cicatrices en mi salud, porque se unía al intenso trabajo que ya soportaba cumpliendo el objetivo principal: depurar responsabilidades, con todo lo que eso conllevaba, en el Juzgado número 11 de Madrid que investigaba las causas. Lo fácil era marcharse, lo difícil, quedarse a defender la inocencia de las personas que se pusieron al frente de la Asociación en condiciones muy difíciles. Me quedé. En octubre de 2009, conseguimos presentar a un abogado penalista como acusación popular en el Juzgado que sigue estudiando el caso AVJK5022. ¿Cómo encontrar peritos que pudieran probar las causas y errores del accidente? Lo fácil era tirar la toalla.

¿De dónde saca usted tanta fuerza para su lucha sin tregua?

Lo desconozco. No miento. Ante cada dificultad me digo que tengo que parar. Mi hermano Mario, que siempre me apoyó, me decía que por mucho que lo intentaran nunca me podrían quitar el sueño de lograr justicia y verdad que sólo dependía de mí el que lo consiguieran. Sus palabras están en mi corazón. Me niego a rendirme y a que esta tragedia acabe sin justicia, sin verdad y sin responsables.

# Canarias

JK5022 | Siete años de la tragedia (II)

## Vera considera que la desunión ha dado alas a las aerolíneas en la batalla judicial

La asociación de familiares del Spanair lamenta la falta de un bloque sólido. El país carecía de un plan de asistencia a víctimas de accidentes aéreos antes de 2008

Marisol Ayala

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Pilar Vera Palmés sabe bien que en su lucha por esclarecer la verdad de lo ocurrido el 20 de agosto de 2008 se ha enfrentado con un mostruo de nueve cabezas, las compañías aéreas. Amenazaban con comérselos, pero la Asociación de Víctimas del JK5022 se lo puso difícil: "¿De nueve solo? No, no han podido y no porque no lo hayan intentado. La desunión de las propias familias favoreció que ese monstruo esté ganando la partida, pero les está costando y mucho, no era tan fácil como preveían al principio. En el accidente de Liniate en 2001, en Italia, todas las familias sin excepción se unieron y ganaron la batalla. Siempre digo que, aunque nosotros ganemos algún día, hemos perdido lo más valioso que tenemos: los nuestros".

La AVJK5022, después de un análisis junto a otras asociaciones de víctimas, consiguió que el Real Decreto 996/2010 recogiera tres cuestiones para ellos esenciales: que la compañía aérea entregue la lista de pasajeros en un plazo máximo de dos horas tras ocurrir el accidente, que todos los países dispongan de un plan de asistencia a víctimas y que la información de las causas del accidente se faciliten a las familias y a las asociaciones de víctimas.

**"¿Cree alguien que un avión desaparece sin más? Yo diría que los desaparecen"**

Con ese real decreto y las presiones de la AVJK5022, el Ministerio de Fomento elaboró y publicó el 1 de agosto de 2013 el 632/2013, que contiene ese ansiado plan de asistencia a víctimas, que desarrolla un protocolo de actuación del Ministerio del Interior de los recursos de Protección Civil. "Por extraño que parezca, no incluía un evento catastrófico como es un accidente aéreo", señala Pilar Vera Palmés. Y tampoco la obligatoriedad de incluir un folleto explicativo detallando la normativa que protege a los que sufren una tragedia.

"Durante aquellos días de agosto de 2008", recuerda, "me prometí que si algún día tenía la oportunidad, trabajaría para que nunca más nadie sufriera por el padecimiento adicional que sufrimos nosotros y lo he cumplido más allá de mis propias expectativas, a los hechos me remití", dice con satisfacción. Cuando hablamos de aviones que desaparecen Vera se muestra incrédula: "¿Alguien pue-



Pilar Vera, con su perra 'Pía', en un parque de Palma de Mallorca. | DIARIO DE MALLORCA

de creer de verdad que en el siglo de la tecnología un avión puede desaparecer sin más? Yo diría que no desaparecen, los desaparecen..." afirma.

"En España no había antecedentes de accidentes aéreos de la aviación comercial: en más de 40 años se han producido casi 2.000 muertes y pocos supervivientes, pero ninguno había dejado evidencias ni a nivel social", explica. "No existían asociaciones de víctimas ni sentencias de catástrofes aéreas ocurridas aquí. A nivel político murió un exministro en el accidente de Bilbao y hablando con alguno de sus parientes lejanos, nos dijo que el Gobierno se ocupó de su familia..."

"Me entrevisté", señala Vera, "con las macroasociaciones de víctimas en España para intentar hacer lo mismo que en Europa, donde cinco países creamos en 2012 la Red Europea de Víctimas Sos-Catástrofes, de la que soy vicepresidenta. (www.sos-catastrofes.eu/Who-we-are). Las asociaciones del aviónmetro-tren-familia tragedia Madrid-Arena estamos en contacto. Opino que juntos somos más fuertes y tenemos más posibilidades de hallar la verdad de cada una de nuestras tragedias y en consecuencia, justicia".

Reconoce que de todo esto aprendió otro modo de enfocar el dolor y así ha "intentado transmitirlo a las familias. Teníamos que

lograr que la tragedia del 20 de agosto de 2008 fuera algo más que una fecha trágica en el calendario, que nuestro trabajo debía ser recordado como homenaje eterno a las víctimas del vuelo JK5022".

Cuando a Pilar Vera le preguntan por el hecho evidente de que sea ella y no otro (a cabeza visible de la AVJK5022 en los medios, afirma no saber "si es justo, pero prácticamente todas las familias coinciden en afirmar" que si ella "no estuviera al frente, la asociación ya habría desaparecido". Sin embargo, matiza que a nivel personal no cree "que sea muy justo cargar sobre una sola persona tanta responsabilidad, pero ya hace mucho tiempo" que dejó "de pensarlo. No ten-

go tiempo para perder ni respuestas que dar".

Tiene claro que busca "la verdad desde hacernos de sesionados y es difícil encontrarla sobre esta catástrofe aérea, la más grave de los últimos 36 años en España. Pero mi compromiso es libre personal, por tanto, el día que crea que no soy libre para decir lo que pienso sobre lo ocurrido y lo que busco, me ire".

La presidenta de la AVJK5022 denuncia que la aseguradora Mapfre "ha dedicado ingentes recursos a pagar costosísimos despachos de abogados que dilatarán el pago de la cobertura de la póliza de seguro que tenía Spanair contratada: 1.500 millones de dólares para cubrir responsabilidades de sus pasajeros. Casi siete años después, han salido varias sentencias en las que los jueces solo se atreven a condenar a pagar intereses de demora por todo ese tiempo que han escabullido su responsabilidad".

**"El día que crea que no soy libre para decir lo que pienso sobre lo ocurrido me ire"**

Un dato: Mapfre presentó en el Juzgado número 11 una vez que se cerró la investigación penal una oferta de 12,8 millones de euros para cubrir sus responsabilidades por la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes. De una póliza de 1.500 millones de dólares ofrece 12,8, lo que se traduce en un beneficio de elevado tamaño en caso de triunfar su tesis. En 2012, Mapfre pagó sus consejeros por un año de trabajo 12,2 millones de euros. Las familias no permitirán la maniobra hasta donde les sea razonablemente posible.

La casuística es variada. "Estamos esperando sentencias de las familias que pleitearon contra la aseguradora Mapfre por negarse a aceptar la ofensiva indemnización que les ofrecía por la vida de los suyos. Algunas ya las tienen".

## Enamorada de los viajes

La presidenta de la Asociación de Víctimas del JK502 convive con su perra, 'Pía', a la que recogió del albergue de Bañaderos

Marisol Ayala

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

A Pilar Vera le encanta viajar, es su pasión. Aunque para pasión la que siente por su playa de Las Canteras, lo que no le impide recordar con cariño sus baños adolescentes en Famara (Lanzarote), otra joya de nuestras islas. A pesar de todo, en el ranking de preferencias de playas hermosas, Las Canteras gana por goleada.

Pilar se sabe estrofas de una de las canciones que el compositor Sindo Saavedra dedicó a nuestra joya rubia y las menciona. En esa playa gran canaria descansa y recarga pilas nuestro personaje. En su ir y venir de Madrid, donde vi-

ve, hay una perrita de pelo negro, Pía, que la acompaña desde hace ocho años. Ahora ha querido presentarla en sociedad, en cierto modo para enviar a todos los ciudadanos un mensaje de protección a los animales. Las escenas de crueldad que se contemplan con demasiada frecuencia repugnan a Vera.

La presidenta de la Asociación de Víctimas del JK5022 cuenta que a Pía la abandonaron en el albergue de Bañaderos "sin pelo y con el rabo cortado, raquítica, fatal". Explica que su mascota "es una ratonera canaria, la conocí y la hizo suya. Ambas compartimos piso en Madrid".

Pilar afirma orgullosa con respecto a Pía que la sacó "adelante" y quiere pensar que ahora "es feliz. Vien-

do a ambas no puede dudarse de que es así. A Pilar le gusta leer, pero cada vez tiene menos tiempo para atender esa pasión. "Ahora estoy leyendo Pacto de lealtad, de Gonzalo

**Vera recogió en junio la Medalla de Oro de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria**

lo Giner", un texto que habla de la vida de Zoe, el personaje principal, y cómo esta da un vuelco cuando se cruza en su camino Campeón, un perro sin dueño que se convierte en

la mejor ayuda para superar los problemas que la acechan.

Le gusta la novela histórica, pero cada vez le dedica menos tiempo, porque debe meterse en lecturas más densas "para comprender asuntos para los que no" tiene "asesores ni ayuda". "Por su complejidad, me lleva mucho tiempo entenderlos". Le gusta el cine y su actor preferido es Daniel Day Lewis. "En el nombre del padre, Mi pie izquierdo o Lincoln, entre otras". En cuando a las actrices, en la gran Meryl Streep se cabotó. "En ambos casos valoro mucho su valentía en un mundo de hipócritas como el del cine".

Pilar Vera Palmés recogió en junio la Medalla de Oro de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con motivo de las Fiestas Fundacionales de la ciudad 2015 con la que se distinguió a la AVJK5022. "Renuncié a que me distinguieran a título personal. Cuando la recibí en el Teatro Pérez Galdós, miré arriba y se la ofrecía los 154 fallecidos, a mi padre y a mi hermano Mario".

# Canarias

JK5022 | Siete años de la tragedia (y III)

## Vera confía en lograr en Estrasburgo el juicio que les negaron en España

La asociación de familiares de Spanair sostiene que aún no se han depurado responsabilidades y espera a que el Tribunal de Derechos Humanos reabra el caso

Marisol Ayala

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, es consciente que "el respeto y la credibilidad se ganan con la verdad: no soy heredera económica de mi sobrina, sí de su memoria y recuerdo, y mis esfuerzos se dirigen a obtener justicia y verdad". Sostiene que le "pesa como una losa no haber podido darle a las familias el juicio por el que tanto hemos luchado, donde se hubieran debatido las causas de esta tragedia".

Cree que hubieran aflorado "las responsabilidades cometidas por aquellos que saben que su conducto no fue ni es la apropiada, en el que se hubieran dirimido incluso las responsabilidades políticas, que las hay, donde en definitiva, se hubiera hecho justicia de la mano de la verdad".

España, dice Pilar Vera, "es un país que no tiene responsables". "Solo cuando los cogen robando in fraganti es cuando hacen el papipe social de detenerlos, encarcelarlos, dejar que la instrucción se pade, que caduquen o prescriban y pasado unos años, a vivir de las rentas puestas a buen recaudo", critica.

Es penoso que el sistema judicial sea más garantista de los derechos de los verdugos que de sus víctimas. Cada día asistimos impasibles al espectáculo de ver cómo efectivamente "de la cárcel se sale, pero del cementerio, no", expone Vera.

### Intereses oscuros

Algunos trataron de "ayudar" a la asociación, a los familiares con intereses oscuros. "Esta andadura no ha sido fácil porque distinguir quién se acerca de buena fe y quién lo hace intentando aprovecharse de tu debilidad es muy complicado y, sobre todo, se necesita tener las convicciones muy firmes para enfrentarlas por dere-



Pilar Vera, en un parque de Palma de Mallorca. | DIARIO DE MALLORCA

cho y sin rodeos", estima.

"Recuerdo cada uno de los momentos en los que tuve que decidir por todos sin consultar con ninguno. Tenía la certeza de que hacía lo mejor de forma que com probar con el tiempo que no te habías equivocado, libera del peso que asumes sin siquiera proponértelo. ¿Qué sacaba con plantearles cuestiones que no alcanzaban a comprender y que sólo les producía sufrimiento?".

Desde el punto de vista actual, no saben en qué situación están y, en todo caso, qué paso será el siguiente: "Hay varios caminos que estamos siguiendo: como asociación, en el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo, donde hemos denunciado al reino de España por una evidente falta de tutela judicial efectiva, y honestamente confiamos lograr allí el juicio que nos negaron aquí".

La AVJK5022 lucha por ser un referente no sólo como garante de la seguridad aérea sino como la que consiguió que las aseguradoras de las compañías aéreas en España dediquen la totalidad de las pólizas de seguro a reparar el daño ocasionado por sus aseguradas, porque sólo, de esa manera, se respetarán al máximo los procedimientos de seguridad en cada compañía. "La seguridad aérea no se ve cuando subes al avión, nadie debería volver a recorrer la senda por la que transitamos nosotros con el alma hecha jirones pero con el irrenunciable valor de luchar por lo que realmente creemos".

El pasado 5 de febrero de este año hicieron historia en la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Pilar Vera intervino como portavoz a nivel internacional en una jornada dedicada a

las víctimas dentro de la Segunda Conferencia de Alto Nivel: demasíada tragedias aéreas en el mundo necesitan otro enfoque más humano.

Ocupa la presidencia de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, constituida en Madrid el pasado 21 de julio, y se proponen aportar a la comunidad internacional otra visión más humana y realista de los accidentes aéreos.

### Utilidad pública

Vera asegura que han logrado mucho pero no para las víctimas afectadas de Spanair, sino para las que sufren una tragedia en el futuro, lo que demuestra hasta qué punto han canalizado su dolor en beneficio de la sociedad y por cumplir este requisito fundamental la AVJK5022 está reconociendo "utilidad pública" desde el cinco de

febrero del 2013, siendo la primera y única Asociación de Víctimas de la Aviación Comercial que lo consigue en España.

Pilar Vera reconoce haber llorado "mucho más de lo que lo hice antes de enfrentarme a esta tragedia. Me he desesperado, sentido impotente y con ganas incluso de cruzar la línea roja de ciudadana comprometida pero conocer a todas estas personas, su fragilidad, su desamparo, sus historias, me hizo replantearme el modo de afrontarlas: tenía que hacerles partícipe de esta lucha, se sentían que estaban haciendo algo por los suyos".

"Por casualidad, en estos siete años han ido cayendo algunos de los responsables"

La asociación continúa en la lucha como garante de la seguridad aérea

"La diferencia entre los que hemos decidido recorrer este camino hasta el final, y con todas sus consecuencias de los que se conforman por pereza o por ignorancia, radica en que lo hemos intentado más allá de las fuerzas, recursos y medios que teníamos. Y esa diferencia es moral, de generosidad, de amor hacia aquellos que no pueden ni cansarse, ni opinar, ni enfermarse, ni decidir porque no están a nuestro lado: ellos se merecen que hagamos este esfuerzo", indica.

Pilar Vera "no creía en las casualidades, pero en estos casi siete años, hemos visto como han ido cayendo algunos de los responsables que estaban en agosto de 2008, por otras cuestiones diferentes a la tragedia del JK5022: la que era ministra está imputada, la cúpula de Spanair condenada, los consejeros de las sociedades públicas en su consejo condenados, los dueños que la dejaron quebrada, uno fallecido apestado por la alta sociedad en la que se desenvolvía y el otro encarcelado. Ninguno por las muertes y lesiones en las personas, sino por adorar al becerro de oro de lo material".

### 20 de agosto 2008

#### Accidente

Un avión de Spanair, con 172 personas a bordo y destino Gran Canaria, se estrella a las 13.45 horas al despegar en el aeropuerto de Madrid. Pierden la vida 154 personas y 18 resultan heridas. Antes de despegar, el comandante pidió una revisión por la avería en el indicador de temperatura.

### 7 octubre 2008

#### Investigación

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) aprueba el informe preliminar del accidente que señala que durante el despegue los flaps no estaban activados y el día 16 el juez imputa a tres técnicos de la compañía por homicidio imprudente. A los dos días, retiró la imputación a uno.

### 29 julio 2011

#### Sistema TOWS

El informe definitivo de la Ciaiac concluye que la tripulación no configuró correctamente el avión accidentado, no desple-

gó los flaps y no detectó esos errores, entre otros motivos, porque no funcionó el sistema de alerta (Tows).

### 19 septiembre 2012

#### Archivo de la causa

La Audiencia Provincial de Madrid archiva la causa penal, al considerar que la responsabilidad del siniestro no es imputable a los técnicos, sino a la actuación "errónea" de los pilotos que estaban a los mandos del aparato. La asociación recurre ante el Tribunal Constitucional.

### 31 de octubre 2013

#### Indemnizaciones

El despacho González Martín y Asociados apunta que la mitad de las familias han recibido indemnizaciones de entre 100.000 euros y dos millones.

### 1 abril 2014

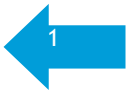
#### Tribunal de Estrasburgo

La asociación presenta una demanda en el Tribunal de Estrasburgo por "vulneración de derechos" por parte de la Justicia española.

### 17 julio 2015

#### Mapfre paga 5 millones

La empresa de seguros Mapfre indemniza con cinco millones de euros a las familias de 34 víctimas en el accidente de Spanair JK5022. Según la sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil Nº 12 de Madrid se autoriza el pago conforme al baremo previsto para los accidentes de tráfico. Los demandantes solicitaban 42 millones de euros, por lo que anuncian un recurso al considerar este pago como insuficiente.



## LA AVJK5022 QUIERE QUE UNA COMISIÓN PARLAMENTARIA INVESTIGUE LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE

[ATCPRESS](#)

16 agosto, 2015 at 08:24



**La asociación que preside Pilar Vera no se da por vencida en la búsqueda de la verdad pese a los dolorosos varapalos judiciales cosechados cuando se cumplen 7 años desde la tragedia de Spanair**

Han sorteado un varapalo judicial tras otro, primero con el archivo de la causa en la vía penal, después con el portazo que recibieron en el intento de apelación ante el Tribunal Constitucional y por último con una sentencia de lo Mercantil que ha homologado la catástrofe del avión de Spanair el 20 de agosto de 2008 con un simple accidente de coche. Pero no se dan por vencidas. Cuando están a punto de cumplirse 7 años tras la tragedia que le costó la vida a 154 personas en el aeropuerto de Barajas, familias agrupadas en la Asociación de Víctimas del vuelo JK5022, que preside Pilar Vera, mantienen abierta una apelación que ha sido aceptada a trámite por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, con sede en Estrasburgo. Pero quieren conseguir además la creación de una comisión parlamentaria que investigue las causas del accidente. El objetivo: identificar responsabilidades en el ámbito civil y sobre todo, sentar las bases para que no vuelva a ocurrir.

La AVJK5022 recibió hace pocas semanas la confirmación del Tribunal de Estrasburgo de que su apelación, tras la cadena de varapalos soportados en España, será examinada para determinar si cabe admitirla a trámite para analizar la vulneración de los derechos de las víctimas. Pero en vista de los fracasos judiciales cosechados, que han ido enterrando el caso dando por buena la teoría de que los pilotos fallecidos fueron los únicos responsables de la tragedia, la asociación no se dará por vencida en la búsqueda de la verdad. Por eso quiere emprender ahora, bajo el liderazgo de Pilar Vera, la búsqueda de un acuerdo político que permita la creación de una comisión parlamentaria, en el intento de arrojar luz sobre las muchas sombras que plantea todavía el caso.

En esa búsqueda, la AVJK5022 no pierde de vista lo sucedido en Valencia con un caso de evolución análoga: el accidente del Metro del 3 de julio de 2006. En mayo, la asociación de víctimas del Metro de Valencia, capitaneada como la AVJK5022 por mujeres indismayables en la búsqueda de la verdad, logró que representantes de seis partidos políticos firmaran un documento en el que se comprometen a impulsar una comisión parlamentaria sobre aquel siniestro, sobre el que han logrado además que se reabra el caso en la Justicia. Este acuerdo fue rubricado por el Partido Socialista, Podemos, Compromís, Ciudadanos, Esquerra Unida País Valencià y Unión Progreso y Democracia.

En el caso del avión de Spanair, la asociación liderada por Pilar Vera ha mantenido siempre una prudente y exquisita distancia de la política, que a su vez ha tenido con las víctimas un comportamiento absolutamente bipolar: de la aparente entrega de los primeros momentos a las familias, durante los desoladores días de agosto de 2008, muchos representantes públicos pasaron a la total indiferencia ante el sufrimiento añadido que supusieron para los familiares de los fallecidos y también para los supervivientes los carpetazos judiciales al caso y la pretensión de que las vidas de sus muertos fueran tasadas con baremos de accidente de tráfico, lo que finalmente sucedió.

Pero ahora, siete años después y aún a la espera de la decisión del Tribunal de Estrasburgo, la AVJK50 no quiere dejar pasar la última oportunidad de intentar saber la verdad de hechos como que el día del siniestro, el avión volara con un certificado de aeronavegabilidad prorrogado poco antes sin que mediara inspección de la aeronave y que vencía solo dos días después de la pavorosa tragedia.

En el intento, pedirá como ya hizo la AV del Metro de Valencia, que se cree una comisión de investigación parlamentaria y que esta pida, como primera decisión, una auditoría independiente sobre la gestión de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en materia de seguridad, otorgamiento de certificados de aeronavegabilidad e inspecciones, desde 5 años antes al momento en que se produjo el accidente.



La AVJK también solicitaría un informe que valore todos los cambios implementados en el ámbito de la DGAC y de la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) antes y después del accidente del avión de Spanair, así como un recuento de las actuaciones emprendidas en ámbitos como las medidas de seguridad o las inspecciones de aeronaves. La tercera petición tiene que ver con la gestión del propio accidente y con la búsqueda del origen de filtraciones en el Ministerio de Fomento que causaron entre otros efectos la dimisión de un vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil (CIAIAC).

La asociación también se propone agregar otra de sus incansables peticiones: la adopción de las medidas legislativas necesarias para crear un organismo intermodal de investigaciones de accidentes e incidentes de grandes tragedias con víctimas múltiples en España, que esté integrado por profesionales y dependiente solo a los efectos de los recursos necesarios del Congreso de los Diputados, pero con total independencia de la Administración pública.

Las víctimas también aspiran a conseguir en el ámbito de la Justicia que las investigaciones judiciales de accidentes aéreos con víctimas múltiples se incluyan dentro de las competencias de la Audiencia Nacional. Y también el desarrollo del reglamento europeo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas, de forma que a las muertes y lesiones en accidentes aéreos se les apliquen baremos acordes con las pólizas de seguro de las compañías aéreas, a las que les obliga la Unión Europea.

El objetivo final de todo el proceso es el mismo que ha guiado la actuación de la AVJK5022 desde su nacimiento: lograr la reparación obligada con las personas afectadas y "garantizar que hechos tan trágicos nunca más vuelvan a repetirse".

## ¿FIRMARÁN LOS PARTIDOS EL "CONTRATO SOCIAL" PARA ESCLARECER EN EL CONGRESO LA VERDAD DEL JK5022?

### La hora de la verdad para la política y la seguridad aérea

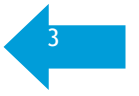
[AVIACIONDIGIT@L](mailto:AVIACIONDIGIT@L)



Madrid, SP, 17 de agosto de 2015.- Los partidos políticos tradicionales con representación parlamentaria de ámbito nacional (PSOE, IU, PP y UPyD), CC,PNV o CiU podrían sumarse, y los que aspiran en las próximas Elecciones Generales a representar a la Soberanía Nacional (Podemos y Ciudadanos), tienen delante un Acuerdo que les propone la AVJK5022 para reconducir mediante una Comisión Parlamentaria, y subsanar el déficit en la actuación tras el accidente del 20/08/2008,

en el que 154 personas fallecían y 18 resultarían heridas, con el objeto de concretar una serie de acciones para esclarecer las causas (la Verdad técnica) y las responsabilidades (Justicia) de esa tragedia. Con el formato de un Contrato (que podría elevarse a público notarialmente), entre esos partidos firmantes, y la sociedad civil que representa la Asociación, los firmantes se comprometen por escrito mediante una Comisión Parlamentaria ÚTIL y PRACTICA, a llevar adelante los 5 puntos de este Acuerdo, a modo de "contrato social" FAMILIARES y VICTIMAS/PARLAMENTO. Resulta tan novedoso, que los partidos que ya tienen el documento, muy probablemente estén con el pie cambiado, pensándose si comprometerse o incluir en sus programas electorales, algo que realmente volvería a poner a España al nivel de Autoridad que nuestro Sector Aéreo requiere. Pero evidentemente, para firmarlo se ha de creer en la Verdad y en la Justicia, de verdad... El antecedente ya existe con un documento firmado en Valencia por PSOE, Podemos, Compromis, Ciudadanos, EU y UPyD firmado el pasado 4 de mayo, días antes de las Elecciones Autonómicas, y que finalmente se ha visto materializado en la creación de una Comisión y la intervención ante el Parlamento Valenciano de su presidenta, la Sra.Garrote. ¿Por qué no puede suceder lo mismo a nivel nacional con el accidente de Spanair?

Aquí es donde se verá una seria duda que la Sociedad Civil alberga sobre los políticos en España. Aquí se verá, y se verán retratados, en si realmente el Parlamento está representando, no sólo formalmente, sino tocando con los pies la tierra las legítimas preocupaciones de los contribuyentes. Siete años después esas preocupaciones no han sido resueltas por ninguno de los Tres Poderes, Ejecutivo (2 partidos han gobernado), Legislativo (dos partidos han tenido el poder para cambiar la legislación) y Judicial (dando carpetazo a la vía penal, civil-administrativa y constitucional). La Verdad y la Justicia, no han imperado según la AVJK5022, pero no sólo según los afectados. Profesionales, opinión pública, sociedad civil en



general, albergan 7 años después más dudas que respuestas. Y esta es la inestimable función que una Comisión Parlamentaria puede enmendar, aunque tarde...

El Acuerdo, "contrato social" que la AVJK5022 propone a los partidos que pueden gobernar España empieza por la apertura de una Comisión Parlamentaria del Vuelo JK5022. Objeto investigar el "antes", "durante" y "después" del accidente. Esa Comisión deberá depurar responsabilidades profesionales, técnicas, de gestión y políticas. Todo ello comenzando a hacerlo desde 5 años antes del accidente (2003).

Proponen una Auditoría Independiente de la gestión de la DGAC, fundamentalmente encaminada a aclarar las dudas fundadas sobre el Certificado de la aeronave accidentada, de forma definitiva. Valoración de los cambios DGAC/AESA, antes y después del 20/08/2008. Análisis de la gestión del accidente y sus consecuencias, depurando el origen y las responsabilidades de las filtraciones "del entorno de la Ministra", Magdalena Alvarez, sobre causas preliminares... En el primer año de legislatura la Comisión deberá quedar finalizada.

En Segundo lugar, fijan el plazo de un mes desde la finalización de la Comisión para ejecutar las acciones disciplinarias a las que hubiere lugar, con los responsables de la DGAC concretamente, que pudieran tener alguna responsabilidad, técnica, de gestión u omisión, o políticas, después de investigar el accidente.

En Tercer lugar, toda una serie de acciones prácticas legislativas, con el horizonte máximo del 2º año de legislatura. Aquí incluyen:

1.-Creación de un organismo Multimodal de Investigación de Accidentes e Incidentes de grandes tragedias con víctimas múltiples en España, FORMADO POR PROFESIONALES y dependiente del Congreso de los Diputados, con independencia total de la propia Administración del Estado, para garantizar la verdad técnica, la transparencia y efectividad de investigaciones. Justo lo contrario a lo sucedido con la CIAIC y el accidente de Spanair, en definitiva.

2.-Colaboración REAL con la Justicia, para asegurarse que los responsables negligentes sean juzgados y en su caso sancionados, de acuerdo con la legalidad vigente en nuestro país. Se propone incluir dentro de las competencias de la Audiencia Nacional y Juzgados Centrales de Instrucción la investigación de este tipo de accidentes.

3.-El desarrollo del Reglamento CE 2027/1997 sobre la responsabilidad de compañías aéreas y el Baremo por muerte y lesiones de acuerdo con las Pólizas a las que obliga la UE.

4.-Emisión del documental "Una cadena de errores" en TVE1. La televisión pública de todos los españoles que de forma inaudita ha declinado emitirlo pese a que el coste sería 0, dado que el objeto del propietario, la AVJK5022 es la simple divulgación.

En Cuarto lugar, se contempla que en el caso de la reapertura de la Causa Judicial, por hechos no investigados anteriores al 20 de agosto (por ejemplo si se determina algo concreto novedoso sobre el Certificado prorrogando la aeronavegabilidad del avión de Spanair,...) el compromiso es aportar todos los recursos necesarios para llegar hasta el final de esa nueva investigación.

En Quinto lugar, DE FORMA INMEDIATA, a la toma de posesión de los cargos del nuevo Gobierno, propiciará la máxima colaboración con la Justicia, agilizando la aportación de toda la documentación requerida (hay documentos todavía inéditos 7 años después sobre el accidente) y el apoyo de la Abogacía del Estado de acciones para conocer toda la verdad y evitar el mínimo resquicio de duda. Como hoy en día sucede. En este punto, algo que también resulta llamativo, es que en el caso de reapertura, los imputados paguen su defensa de su bolsillo, por muy empleados públicos que sean.

Este auténtico "contrato social" por la seguridad aérea en España, no sería comprensible, si lo que se pretende es regenerar la falta de Autoridad de las instituciones aeronáuticas en España, que no se suscribiera por todos los partidos políticos e incluso se incluyera como compromiso en su Programa Electoral. No hay colores políticos que destiñan, si realmente se cree en la Justicia y Verdad, Verdad y Justicia, y en el servicio a los ciudadanos que debería ser una función básica del Congreso de los Diputados. Ahora, con la concreción de este documento, veremos quién de verdad está dispuesto a cumplir con la deuda que nuestras propias instituciones mantienen con los 154 fallecidos y 18 supervivientes del accidente. Lo demás son todo palabras, palabras de políticos, palabras vacías. Es hora de que éstos lo lleven a la realidad para comenzar, TRAS SIETE AÑOS, a dar un poco de paz a sus conciudadanos.

¿Qué es arriesgado? Más arriesgado es seguir siendo connivente con este estado de cosas que lastra desde hace décadas la reputación técnica y de la seguridad de nuestro Sistema Aeronáutico. Así también se

mejora la Marca España y el buen nombre de nuestra nación. Ha llegado el momento de la valentía política... a pesar del escepticismo generalizado muy arraigado en nuestro país. Ellos no pierden la esperanza, y "ellos" también somos nosotros.

