



## DEFENDER EN MADRID LO QUE SE APRUEBA Y APOYA EN CANARIAS

[LA PROVINCIA DIARIO DE LAS PALMAS](#)

[LA OPINIÓN DE TENRIFE](#)

[AVIACIÓN DIGITAL](#)

Pilar Vera Palmés 19.12.2017 | 01:39

La distancia entre Gran Canaria y Madrid se acerca a los 2.000 kilómetros, que se ven 'reducidos' a escasamente dos horas y cuarenta minutos de viaje en avión. En la era de las comunicaciones en tiempo real, no se explica que sea tan difícil mantener el mismo criterio en Canarias que en Madrid, donde las instituciones centrales parecen comportarse como la metrópoli que decide al margen incluso de la propia realidad que se vive en las Islas, sin tener en cuenta que la insularidad marca pero no 'aisla' hasta el punto de no ser capaces de mantener y defender lo propio, lo que nos identifica, y donde el transporte aéreo ocupa un lugar preferente por lo que supone la conectividad, no solo entre islas sino con el exterior.

La AVJK5022 lleva más de nueve años de lucha por la verdad y justicia sobre la tragedia del vuelo JK5022 y el tiempo ha ido colocando a cada uno en su lugar: a las familias que se resignaron a mirar para otro lado, a los supervivientes que pasaron página, a algunos abogados españoles que aconsejaron cobrar y olvidar, a los abogados americanos que aterrizaron buscando clientes a costa de todos, a las autoridades que se compadecen desde la distancia y en definitiva a todos aquellos que se conmovieron con esta catástrofe aérea tan terrible. ¿Por qué la AVJK5022 y las familias que permanecemos en ella nos hemos empeñado en que esta tragedia no quede sin aclarar?

Luchamos en memoria y recuerdo de 154 fallecidos: sus muertes no pueden ser en vano y de su sacrificio tiene que extraerse el conocimiento para la seguridad de todos los usuarios y profesionales del transporte aéreo, ya que la denostada Ciaiac (Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) no solo no lo hizo con su informe oficial A32/2008, sino que lo oculta; la aviación no puede ser el sector de la vida del ser humano donde los culpables son los que mueren.

Y en esa lucha sin cuartel, trabajamos y obtuvimos el respaldo de la Fecam (Federación Canarias de Municipios), de más de 70 ayuntamientos de los 88 existentes en el archipiélago canario, de los siete cabildos insulares y de tres parlamentos autonómicos: Canarias (destino del vuelo y de donde eran más de 70 pasajeros de origen o residencia), Asamblea de Madrid (origen del vuelo y de más de 12 pasajeros) y Cortes de Castilla y León (de donde eran más de 20 pasajeros).

Todas esas mociones fueron enviadas a las Cortes y al Gobierno de España y en ellas se pedían dos cuestiones: la creación de una comisión de investigación sobre el Vuelo JK5022 y la creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples.

¿Si lo apoyaron aquí porque no defenderlo en Madrid con todas las consecuencias?

Hay dos antecedentes que estimamos clave de los dos partidos mayoritarios que hasta ahora se han negado a apoyarla en Madrid, que no en las demás instituciones citadas:

1. El PP presentó en el Congreso de los Diputados en 1983 la creación de una comisión de investigación sobre los fallos del transporte aéreo, a raíz de los dos accidentes ocurridos en Madrid ese año. Se extrajeron conclusiones que se implementaron en la aviación civil española.
2. El PSOE de Galicia venció la resistencia que tenía su ejecutiva federal a la creación de una comisión de investigación sobre el accidente del tren Alvia en Angrois en 2014 y la apoyaron, de forma que está a punto de formalizarse y empezar sus trabajos.

Ambos partidos: el primero debería ser heredero de su historia y seguir la estela que inició en 1983 y el segundo a través del PSOE de Canarias debería vencer la oposición de sus dirigentes



y apoyar sin reservas la comisión de investigación del JK5022, como ya lograron sus compañeros del PSOE de Galicia con el tren Alvia. Hay 154 contundentes razones que no pueden olvidarse.

Con ello, ratificarían lo que aprobaron y apoyaron en Canarias y llevarían hasta Madrid la determinación por defender lo que tanto nos atañe. Tengan la convicción de que las conclusiones de esa comisión favorecería a la sociedad usuaria del avión como medio transporte, imprescindible en la vida de los insulares y en especial de los canarios, porque no en balde la AVJK5022 está considerada desde el marzo de 2013 de utilidad pública por dedicar su actividad a la citada finalidad, siendo la primera y única asociación de víctimas de la aviación comercial que tiene tal consideración en nuestro país. Si la AVJK5022 trabaja por el bien común no hay razón alguna para que no lo hagan quienes representan a los ciudadanos y además cuentan con mejores recursos para hacerlo.

Mañana volveremos a concentrarnos en la calle Triana en demanda de esa comisión de investigación que traiga la verdad y la justicia a la tragedia del vuelo JK5022. Desde aquí emplazamos a los dirigentes, diputados y representantes políticos, especialmente de los dos partidos citados, a que nos acompañen para que nuestro grito llegue a Madrid con tanta fuerza que se vean obligados a cambiar el 'no' a la aprobación de la iniciativa presentada el pasado 29 de noviembre en el Congreso de los Diputados en la que se pide la creación de la comisión sobre el accidente del vuelo de Spanair por un 'sí' rotundo que la haga posible.

Hablaba al principio de la distancia tan grande y tan pequeña al propio tiempo que no debe ser impedimento alguno para defender en Madrid lo que se aprueba en Canarias, porque la AVJK5022 trabaja para lograr lo que se nos hurta y a lo que como ciudadanos tenemos derecho: verdad y justicia.

Por ellos, que están en algún lugar, siempre en nuestros corazones.

## LA ARROGANCIA DE DE LA SERNA CON LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR

### [FORO DEL TRANSPORTE Y EL FERROCARRIL](#)    [AVIACIÓN DIGITAL](#)

Por mucho que se les llene la boca a nuestros políticos de la palabra democracia, lo que hoy se practica es un burdo sucedáneo de aquello que inventaron y soñaron nuestros antepasados los griegos. Sabían ellos que la democracia era un medio, no un fin en si misma.

Hoy la catetez imperante la ha puesto en un pedestal al que se adora como se adoraba al becerro de oro en el Antiguo Testamento. Es, sobre todo, lo políticamente correcto. La democracia como hábito de conducta y de vida no se practica en absoluto.

Bajo un falso soberanismo se antecede la democracia a otros valores que la deben preceder no solo en la escala política sino en la social y económica. Por ejemplo en lo que hoy es actualidad, los políticos habla de democracia y de la ley, que está muy bien. Pero referirse a ellos solos es vulgarizar y menospreciar otros que le deben anteceder: España, Nación, Unidad, etc.

Pilar Vera, presidenta de la AVJK5022 y Ana Pastor, Ministra de Fomento entonces en el Aniversario del accidente del JK5022 en Barajas

En este contexto, el arrogante ministro De la Serna ve “respetable” que las familias de las Víctimas pidan desclasificar la investigación del accidente de Spanair y que hayan presentado un recurso ante la Audiencia Nacional en que solicitan la desclasificación de los papeles del accidente del MD82 en el que fallecieron 154 personas, cuando se estrelló en el aeropuerto de Barajas en 2008.

A renglón seguido ya tira balones fuera, no vaya a ser que algo le salpique y se larga con lo siguiente: advierte que no le corresponde al Ministerio autorizarla, sino a la comisión de investigación de la Agencia de Seguridad Aérea.



(NR de AD en este artículo: El subconsciente traiciona al Ministro, puesto que si señala que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil (CIAIAC) lo es “de” la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, evidencia una vez más la falta de independencia del organismo de investigación en España frente a la propia AESA que puede ser arte y parte en el proceso investigador técnico, y por lo tanto la CIAIAC en aras a esa independencia no debe tener vinculación alguna con ningún otro organismo)

Ministro, ¿y de quién depende la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que debería ser independiente, pero no lo es?

“Estamos trabajando con ellos y veremos si es posible desde el punto de vista legal”, aclara el titular de Fomento. “En algunos casos quienes llevan a cabo la investigación y dada la información que hoy existe no autorizan o no permiten esa desclasificación.”

Pero, vamos a ver, infame ministro: los procesos judiciales tienen, si así el instructor de turno lo considera necesario y lo decreta, un secreto del sumario que se instruye, con la única misión de proteger las investigaciones que procedan de acciones espúrias a la investigación. Una vez elaboradas las investigaciones pertinentes y cuando el juez lo estima procedente ordenará el levantamiento del secreto de las actuaciones.

Pues no le quepa la menor duda a tan ignorante ministro que las investigaciones de un accidente no deben ser distintas a un procedimiento judicial y, al margen del proceso judicial que siga el accidente, las investigaciones de la autoridad aeronáutica deben dejar de ser secretas, a partir de un momento dado, cuando no se perjudiquen las investigaciones.

¿Qué ve usted “razonable”?, cuando es de JUSTICIA que cerradas las investigaciones, éstas se hagan públicas. ¿Dónde queda la TRANSPARENCIA que ustedes proclaman a diestro y siniestro?

No, ministro, no. No es un tema de razonabilidad sino un tema de estricta justicia el que las Víctimas supervivientes a cualquier accidente y sus familiares tengan acceso y conocimiento de todos, repetimos ministro, TODOS, los extremos de las investigaciones. Son sus vidas, sus lesiones, su sufrimiento y el de sus familias.

Ministro, ya va para 10 años. ¡Ya está bien!