

EL JEFE DE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE DE SPANAIR ADMITE QUE HABLÓ CON EL JUEZ Y DEFIENDE SU INFORME

Soto: "Nada impide compartir datos en el ámbito de dos investigaciones que deben correr paralelas"
[EUROPAPRESS](#) [RTVE](#) [BOLSAMANIA](#)

MADRID, 25 (EUROPA PRESS) Javier Soto Rodríguez, exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAIAC) y encargado de la investigación del accidente de Spanair, ha negado hoy que el informe final sobre el accidente en Barajas de 2008, que se saldó con 154 víctimas, "oculte datos o haya manipulación" lo que no quiere decir, que no sea susceptible de "opiniones discrepantes", y se ha mostrado satisfecho del resultado y de sus conclusiones.

Soto asegura estar "razonablemente satisfecho" del resultado final del informe sobre Spanair de la CIAIAC, en "su esencia", dado que a su entender cumplió con el objetivo de "señalar las deficiencias del sistema que pudieron ser descubiertas" y "cumplir con el propósito de prevenir futuros accidentes" y que su elaboración responde a los estándares internacionales en este tipo de investigaciones.

No obstante, ha reconocido que compartió datos de la investigación técnica con el juzgado, a requerimiento del juez, y ha afirmado que ello no "menoscabó las garantías".

Durante su comparecencia en el Congreso, Soto ha admitido que la investigación no demostró fehacientemente la causa del fallo del sistema de advertencia sonora (TOWS) --que avisa a los pilotos de una mala configuración del avión-- pero ha negado que los investigadores estén frustrados por ello.

"Si se hubiera descubierto posiblemente hubiéramos dormido mejor los dos años siguientes, pero la investigación habría concluido ahí y se hubiera quedado coja", ha apuntado.

EL TOWS ES VULNERABLE CON FALLOS SIMPLES.

Soto, que ha insistido en que la prórroga en la renovación del certificado de la aeronavegabilidad del avión "no tuvo ninguna significación y fue intrascendente" en el accidente por no ser esencial, ha explicado que precisamente el hecho de no encontrar una causa concreta permitió comprobar que el TOWS tiene "fallos simples indetectables" y es tan vulnerable que en el 80% de los casos donde la sonda no funciona el relé tampoco.

"El informe demuestra que los problemas de la sonda están asociados al TOWS, si somos capaces de aislarlos y corregirlos estamos con ello evitando fallos ocultos vinculados", ha afirmado, para recordar que la actuación de mantenimiento fue "incorrecta" acudiendo al manual MEL para poder despachar el avión.

Soto ha rebatido una por una las conclusiones del 'contrainforme' realizado por el Colegio Oficial de Pilotos (Copac), que revisó el informe de la Comisión, y que ha comparecido anteriormente. "Todas se pueden desmontar", ha zanjado.

Previamente, Luis Lacasa-Heydt, piloto en activo y decano del Copac entre 2009 y 2016 ha insistido en el Congreso en la "falta de rigor" del informe de la Comisión sobre el accidente de Spanair que a su entender, no cumplió con su función de mejorar la seguridad aérea puesto que no profundiza en las causas sistémicas del accidente y establece recomendaciones que no son útiles para prevenir accidentes en el futuro.

Soto, que ha explicado que la Comisión contaba entonces con diez personas, de ellas cinco investigadores, y una dotación de unas 120.000 pesetas, ha dicho que no recordaba exactamente a qué personal de emergencias se entrevistó tras el accidente para manejar la información objetiva y los tiempos de respuesta.

SUPEDITADA A LA INVESTIGACIÓN JUDICIAL.

En esta línea, ha apuntado que el objetivo de una investigación técnica "no es encontrar culpables o responsables" y que no están hechos para utilizarse en sede judicial. "Muchos accidentes terminan sin

conocerse las causas concretas en sus informes, una palabra que está estigmatizada y se asocia con culpabilidad", ha dicho.

La esperada comparecencia de Soto, único investigador que permaneció en la Comisión durante los años que duró la investigación --demandada también por los afectados del accidente de Spanair--, ha reconocido, no obstante, que la investigación técnica estaba supeditada a la judicial, pues sirvió de base para cerrar la causa, por lo que "no era independiente".

También ha admitido que durante el transcurso de la misma "habló muchas veces con el juez" e incluso con el fiscal, siempre con presencia del juez. "Nada en la investigación impide que yo hable con el juez", en el ámbito de dos investigaciones que deben "correr paralelas".

Cuestionado por las filtraciones del informe preliminar sobre el accidente de Spanair, Soto ha afirmado que se abrió una investigación interna con el convencimiento de que no se produjo en el seno de la Comisión, que se denunció en el juzgado, que finalmente sobreseyó la causa. "Está constatado en la investigación judicial que desde un fax de Fomento se envió a un medio y a una emisora de radio", ha afirmado después.

DESGASTE DE LUCHA CONTRA EL SISTEMA.

El exsecretario de la Comisión ha explicado que dejó la CIAIAC cuando finalizó la investigación de Spanair por considerar que el organismo necesitaba un nuevo impulso, tras reconocer que le supuso "bastante desgaste en su lucha con el sistema" y considerar que su aportación "ya estaba amortizada". "Había que dejar paso a otros profesionales para tomar nuevos bríos", ha afirmado.

De hecho, ha explicado que en 2001 se autoimpuso no dedicarse más a la investigación de accidentes aéreos, permaneciendo desvinculado de este ámbito desde 2012, un año después de la publicación del informe sobre Spanair. Soto ha afirmado que asumió la responsabilidad de la investigación voluntariamente, después de que otros candidatos a secretario de la CIAIAC lo declinasen, y que se consideraba preparado.

Preguntado diez años después por lo que hubiera mejorado en el proceso de investigación, ha afirmado que habría cambiado a miembros en la investigación que no aportaron. "Lo hice y echando la vista atrás, habría hecho más cambios en los siete equipos de trabajo", ha concluido.