



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES DE ARAGÓN

Número 334
Año XXXVII
Legislatura IX
5 de abril de 2019

Sumario

3. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL E IMPULSO

3.9. COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Acuerdo del Pleno de las Cortes de Aragón, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen elaborado por la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española. 23796

3.10. COMISIONES ESPECIALES DE ESTUDIO

Acuerdo del Pleno de las Cortes, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen de la Comisión especial de estudio para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a la continuidad de la central térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo. 23825

Acuerdo del Pleno de las Cortes, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen de la Comisión especial de estudio sobre deuda histórica. 23832

3. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL E IMPULSO

3.9. COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Acuerdo del Pleno de las Cortes de Aragón, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen elaborado por la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES DE ARAGÓN

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 85.2 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón del Dictamen de conclusiones elaborado por la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española, que ha sido aprobado por el Pleno de las Cortes de Aragón en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2019, en el que se incluyen los votos particulares aprobados en la citada sesión plenaria en relación con dicho Dictamen.

Zaragoza, 29 de marzo de 2019.

La Presidenta de las Cortes
VIOLETA BARBA BORDERÍAS

Acuerdo del Pleno de las Cortes de Aragón, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen elaborado por la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española

PRIMERA PARTE: ANTECEDENTES

I. PROPUESTA DE CREACIÓN

El día 12 de diciembre de 2016, los portavoces de los Grupos Parlamentarios Podemos Aragón, Ciuda-

danos-Partido de la Ciudadanía (C's) y Mixto (Chunta Aragonesista e Izquierda Unida de Aragón) presentaron una propuesta de creación de una Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas, y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española.

Por acuerdo de la Mesa y Junta de Portavoces, de 20 de septiembre de 2017, se eleva al Pleno la propuesta de creación de la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas, y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española.

II. ACUERDO DEL PLENO

El Pleno de la Cámara, en sesión celebrada el día 28 de septiembre de 2017, adoptó el acuerdo de creación de la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas, y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española. Su composición, un titular y un suplente de cada Grupo Parlamentario, es la siguiente:

- **G.P. Popular:**

- Titular: Don Fernando González Celaya.

- Suplente: Don Fernando Ledesma Gelas.

- **G.P. Socialista:**

- Titular: Don Herminio Sancho Íñiguez.

- Suplente: Doña Leticia Soria Sarnago.

- **G.P. Podemos Aragón:**

- Titular: Doña Marta Prades Alquézar.

- Suplente: Don Andoni Corrales Palacio.

- **G.P. Aragónés:**

- Titular: Doña Berta Zapater Vera.

- Suplente: Doña Lucía Guillén Campo.

- **G.P. Ciudadanos-Partido de la**

- **Ciudadanía (C's):**

- Titular: Don Ramiro Domínguez Bujeda.

- Suplente: Don Jesús Sansó Olmos.

- **G.P. Mixto:**

- Titular: Doña Carmen Martínez Romances (A.P. Chunta Aragonesista).

- Suplente: Doña Patricia Luquin Cabello (A.P. Izquierda Unida de Aragón).

III. PLAZO Y FASES DE LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE LA COMISIÓN

El Acuerdo del Pleno de creación de la Comisión de investigación estableció que la duración de los trabajos sería de seis meses a contar desde el momento de la constitución de la Comisión.

Los trabajos se han desarrollado en dos fases claramente diferenciadas.

La primera fase ha consistido en la formulación de solicitudes de documentación y de propuestas de comparecientes; en la celebración de algunas de las

comparecencias finalmente acordadas por los miembros de la Comisión, así como en el examen y análisis de la documentación efectivamente recibida y de las transcripciones correspondientes a las comparecencias celebradas. De esa fase se da cumplida cuenta en esta primera parte del Dictamen a la que acompañan los correspondientes anexos.

La segunda fase de los trabajos ha consistido en la elaboración de las conclusiones, que constituyen la segunda parte del Dictamen.

IV. REUNIONES CELEBRADAS POR LA COMISIÓN

1.º 29 de octubre de 2018 (sesión constitutiva y deliberativa).

2.º 7 de noviembre de 2018 (sesión deliberativa).

3.º 21 de noviembre de 2018 (sesión de comparecencias y sesión de trabajo).

4.º 3 de diciembre de 2018 (sesión de comparecencias y sesión de trabajo).

5.º 19 de diciembre de 2018 (sesión de comparecencias y sesión de trabajo).

6.º 21 de diciembre de 2018 (sesión de trabajo).

7.º 9 de enero de 2019 (sesión de comparecencias y sesión de trabajo).

8.º 16 de enero de 2019 (sesión de trabajo)

9.º 22 de enero de 2019 (sesión de trabajo)

10.º 31 de enero de 2019 (sesión de trabajo)

11.º 28 de febrero de 2019 (sesión de trabajo)

Dada la coincidencia temporal de los trabajos de esta Comisión con la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair, constituida en el Congreso de los Diputados, se acordó, con fecha 21 de diciembre de 2018, solicitar a la Mesa de las Cortes que se iniciaran los trámites oportunos para convocar una reunión con la citada Comisión con objeto de poder compartir las experiencias acumuladas en el seno de ambas Comisiones de cara a la elaboración del Dictamen de conclusiones. La Mesa de las Cortes de Aragón en sesión celebrada el 9 de enero de 2019 acordó tramitar esta solicitud. Finalmente, tras la convocatoria de elecciones generales y la posterior disolución de las Cortes Generales, el 5 de marzo, la reunión no ha llegado a celebrarse.

V. ELECCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

La Comisión de investigación, en su sesión constitutiva de fecha 29 de octubre de 2018, elige como Presidenta de la misma, a Doña Marta Prades Alquézar.

VI. RÉGIMEN DE PUBLICIDAD DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

La Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española, en sesiones celebradas los días 29 de octubre y 7 de noviembre de 2018, en relación a las comparecencias

de distintas personas físicas que ante la misma puedan sustanciarse acordó lo siguiente:

En lo que se refiere al régimen de publicidad de las sesiones, que en las sesiones de comparecencias se pueda seguir la sesión a través de la señal institucional en la Sala de Prensa, prescindiéndose de la retransmisión por *streaming* vía Internet. Asimismo, se aprobó que los periodistas y medios gráficos puedan estar presentes en la Sala donde se celebren las comparecencias solo al comienzo de la sesión para tomar imágenes, al margen de la posibilidad de conectarse a la señal de radio y de televisión. Posteriormente, todos los medios deberán abandonar la Sala de Comisiones y podrán seguir la sesión a través de la señal institucional en la Sala de Prensa. La señal institucional será visible a través del circuito de televisión del Parlamento. Las sesiones deliberativas no serán públicas.

Se acuerda que se graben las intervenciones de los comparecientes, así como las preguntas y respuestas de los diputados, pero respecto a la sesión deliberativa posterior, se acuerda que no se graben salvo posterior decisión en contra, si se estimase necesario.

Al respecto de las transcripciones de las sesiones con comparecencias, se acuerda que se proporcione a los miembros de la Comisión una grabación a través del sistema WeTransfer inmediatamente y que, desde el Servicio de Publicaciones, se realicen dichas transcripciones conforme se produzcan.

VII. PRECISIONES TÉCNICAS ANTERIORES A LA CELEBRACIÓN DE COMPARECENCIAS

En sesión celebrada el día 7 de noviembre de 2018, se aprobó el modelo de requerimiento a remitir a los comparecientes, que figura como Anexo I.

VIII. DOCUMENTACIÓN SOLICITADA POR LA COMISIÓN

Por acuerdo de la Comisión de fecha 29 de octubre de 2018, se requiere la siguiente documentación:

A LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (A.E.S.A.):

– Manual de operaciones y de calidad del C.A.M.O. año 2009.

– Organigrama parte 145 (2010/2011) INAER/AESA.

– Manual del Centro de Mantenimiento, Parte 145.

– Inspecciones realizadas a la compañía Inaer Helicópteros SAU en 2010/2011 y los informes de las discrepancias.

– Ítems que comprueban los inspectores in situ.

A INAER HELICÓPTEROS SAU/BABCOCK MCS ESPAÑA:

– Manual de operaciones y de calidad del C.A.M.O. año 2009.

– Manual del Centro de mantenimiento, Part.145.

– Programa de mantenimiento del Bell 407.

– Organigrama parte 145 (2010/2011).

– Organigrama a 5 de mayo de 2010 de toda la compañía.

— Organigrama de toda la compañía en los años 2009, 2010 y 2011.

— Tarjeta de la tarea realizada para la sustitución del servoactuador afectado y los registros de la ejecución de la tarea.

— Inspección de verificación del 6 de noviembre del 2009 (por parte de mantenimiento) y sus conclusiones, al solicitar el cambio del servoactuador SN HR 2590: antes de 600 horas de vuelo o 6 meses.

— Orden de trabajo del cambio servoactuador LH SN HR 2590 del día 5 de Mayo del 2010.

— Informes revisiones hechas de mantenimiento desde 2005, y puntos que incluyen estas revisiones.

— Nombre de la persona responsable/mecánico certificador que comprobó el servo hidráulico, número de pieza HR 41011400-101 (BHT 206-076060-107), especialmente a los servo actuadores LH SN HR 2590.

— Sentencia de la Audiencia Nacional 1327/2018, contencioso-administrativo n° 310/2015.

— Sentencia TSJ de Islas Canarias, Santa Cruz de Tenerife (Sala de lo Social, Sección 1a) Sentencia núm. 259/2017 de 30 marzo.

AL GOBIERNO DE ARAGÓN:

— Expediente completo de contratación con Inaer Helicópteros, SAU con el Dpto. de Medioambiente del Gobierno de Aragón, que afecta al año 2011. Pliego de prescripciones técnicas y administrativos, procedimiento de contratación, contrato, prórrogas si las hubiera, modificaciones del contrato si existieran, informes existentes, etcétera.

— Y, en su caso, expediente completo de contratación del mantenimiento del helicóptero si fuera un contrato distinto del anterior.

— Pagos realizados a la empresa del helicóptero desde el año de su contratación.

— Informe de la D.G.A. tras el accidente, acciones que se desarrollaron posteriormente.

— Plan de prevención de riesgos laborales de 2011 del centro de trabajo dónde se produjo el accidente de trabajo (base del Helicóptero). Esto es los riesgos propios del centro de trabajo que puedan afectar a las actividades por ellos desarrolladas; concretamente a) las medidas referidas a la prevención de tales riesgos; b) las medidas de emergencia que se deben aplicar. Todo ello dentro del plan de coordinación preventivo que debe de existir al coexistir subcontratación de la actividad.

— Estructura del Departamento del Gobierno de Aragón del que dependía el helicóptero.

AL MINISTERIO DE FOMENTO:

— Informes, provisionales y definitivos, de la investigación del accidente de helicóptero ocurrido el día 19 de marzo de 2011 en la localidad de Villastar (TE) y nombre de la persona responsable.

— Responsable de la recepción e implementación de los Boletines Servicio de Alerta.

Por acuerdo de la Comisión de fecha 7 de noviembre de 2018, se requiere a **Don José Vicente Gracia** copia anonimizada de la siguiente documentación:

— Resolución judicial del Juzgado de Instrucción n.º 2 de Teruel por la que se acuerda el sobreseimiento provisional de esta causa, de fecha 11 de febrero de 2013.

— Resolución judicial de la Audiencia Provincial de Teruel por la que se confirmó el sobreseimiento de esta causa, de fecha 7 de noviembre de 2013.

— Recurso de amparo, núm. 4973/2015 formulado al Tribunal Constitucional con objeto de la reapertura del expediente por parte de la Audiencia Provincial y la resolución por la que dicho Tribunal acordó la inadmisión a trámite.

Asimismo, por acuerdo de la Comisión de fecha 16 de enero de 2019, se requirió la remisión de la siguiente información:

— A la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) información sobre si las empresas HR TEXTRON, BELL HELICOPTER y TRANSPORT CANADÁ contestaron a las recomendaciones sobre seguridad operacional que se incluyeron en el informe técnico A-008/2011 sobre el accidente ocurrido el día 19 de marzo de 2011 al helicóptero Bell 407, matrícula EC-KTA, en el término municipal de Villastar (Teruel) y, en su caso, cuáles fueron sus respuestas

— A la Dirección General de Gestión Forestal, Caza y Pesca que informe sobre si, en el momento del accidente, marzo de 2011, existía un Plan de coordinación entre las Administraciones y las empresas que desarrollan los trabajos de prevención y extinción de incendios y también si, en la actualidad, existe un Plan de coordinación con este objeto.

— A la Dirección General de Servicios Jurídicos que informe sobre si el Gobierno de Aragón se personó o cuál fue su papel en las actuaciones judiciales abiertas en su día a propósito del accidente ocurrido el día 19 de marzo de 2011 al helicóptero Bell 407, matrícula EC-KTA, en el término municipal de Villastar (Teruel).

IX. DOCUMENTACIÓN EFECTIVAMENTE RECIBIDA POR LA COMISIÓN EN RESPUESTA A SUS SOLICITUDES

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR DON JOSÉ VICENTE GRACIA GONZÁLEZ EL 13 DE NOVIEMBRE DE 2018:

— Documento 1: Auto Juzgado de Instrucción núm. 2, de Teruel de 11 de febrero de 2013

— Documento 2: Auto Audiencia Provincial de Teruel, de 7 de noviembre de 2013

— Documento 3: Auto de reapertura Juzgado de Instrucción núm. 2, de Teruel de 1 de diciembre de 2014

— Documento 4: Impugnación adhesión del Ministerio Fiscal, de 19 de febrero de 2015

— Documento 5: Providencia Juzgado de Instrucción núm. 2, de Teruel, de 19 de mayo de 2015

— Documento 6: Recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional, de 10 de septiembre de 2015

— Documento 7: Providencia no admisión a trámite del recurso de amparo Tribunal Constitucional, de 11 de abril de 2016

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR BABCOCK INTERNATIONAL GROUP EL 14 DE NOVIEMBRE DE 2018:

— Documento 1: Manual de Operaciones (MBO) y de calidad del CAMO año 2009:

Se adjunta como documento número 1.1 y documento 1.2 el Manual de Operaciones. En relación con este documento, dos puntualizaciones:

(i) El MBO vigente en 2009 es el que estaba aprobada en 2008, y permaneció vigente hasta el 13/7/2010.

(ii) Como podrán observar, en el MBO figura la denominación social Helicópteros del Sureste, S.A. (HSE), que era la denominación social anterior de Inaer Helicópteros, S.A.U.

El Manual de Calidad del CAMO año 2009 se acompaña como Documento número 1.3.

— Documento 2: Manual de Centro de Mantenimiento, Part 145:

Se adjunta el Manual de Centro de Mantenimiento Part 145 (MOM) del año 2010 (no disponemos de un Manual fechado en 2011, por lo que entendemos que el vigente era este del año 2010, pero no podemos asegurarlo. Nos consta que en 2011 se cambió el organigrama-ver documento 4 adjunto).

En el Manual de Centro de Mantenimiento, Part 145, figura la denominación social de Inaer Maintenance, S.A., compañía que fue absorbida por Inaer Helicópteros, S.A.U., el 12 de agosto de 2013.

— Documento 3: Programa de Mantenimiento del Bell 407.

Se adjunta la documentación solicitada en los años 2009, 2010 y 2011, documentos número 3.1, 3.2 y 3.3 respectivamente.

— Documento 4: Organigrama parte 145 (2010/2011):

El organigrama del Part 145 del año 2010 está recogido en los apartados 1.3 y 1.5 del Manual de Centro de Mantenimiento Part 145 (documento número 4.1 anexo).

El organigrama del Part 145 del año 2011 es el mismo que el del 2010 cambiando únicamente el gerente responsable, documento número 4.2.

— Documento 5: Organigrama a 5 de mayo de 2010 de toda la compañía:

Se adjunta organigrama a la fecha indicada.

— Documento 6: Organigrama toda compañía años 2009, 2010 y 2011:

Se adjuntan los organigramas de Inaer Helicópteros, S.A., de los años solicitados, año 2009 documento número 6.1 y siendo el mismo en los años 2010 y 2011, documento número 6.2.

— Documento 7: Tarjeta de tarea realizada para la sustitución del servo actuador afectado y los registros de la ejecución de la tarea:

De acuerdo con las regulaciones y los manuales no hay obligación de emitir estas tarjetas y no se dispone de la solicitud.

— Documento 8: Inspección y verificación del 6 de noviembre del 2009 (por parte de mantenimiento) y sus conclusiones, al solicitar el cambio de servoactuador sn hr 2590: antes de 600 horas de vuelo o 6 meses.

Se adjunta certificación de los trabajos realizados y sus conclusiones como documento número 8.

— Documento 9: Orden de trabajo del cambio del servo actuador LH SN HR 2590 del día 5 de mayo del 2010.

Se adjunta la orden de trabajo solicitada como documento número 9.

— Documento 10: Informes, revisiones hechas de mantenimiento desde 2005, y puntos que incluyen esas revisiones.

El año de fabricación del helicóptero es de 2008, incorporándose a la flota del grupo Inaer entonces.

Se aportan las órdenes de mantenimiento de base, Documentos 10.1 y 10.2.

Se adjuntan todas las órdenes de trabajo de línea desde la incorporación a la flota del grupo Inaer hasta el día del accidente, Documento 10.3.

— Documento 11: Nombre de la persona responsable/mecánico certificador que comprobó el servo hidráulico, número de pieza HR 41011400-101 (BHT 206-076060-107), especialmente a los servo actuadores LH SN HR 2590.

El técnico certificador según la documentación consultada fue D. Juan Carlos Rodríguez Navas.

— Documento 12: Sentencia de la Audiencia Nacional 1327/2018, contencioso administrativo nº 310/2015.

Se adjunta sentencia requerida como documento nº 12.

— Documento 13: sentencia TSJ de Islas Canarias, Santa Cruz de Tenerife (Sala de lo social, Sección 1ª) Sentencia núm. 259/2017 de 30 de marzo.

Se adjunta sentencia requerida como documento nº 13.

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR LA DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN EL 21 DE NOVIEMBRE DE 2018:

1.º En relación con el expediente completo de contratación con INAER Helicópteros, SAU con el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, que afecta al año 2011. Pliego de Prescripciones técnicas y administrativos, procedimiento de contratación, contrato, prórrogas si las hubiera, modificaciones del contrato si existieran, informes existentes, etc.:

1.1. Expediente completo de contratación. Dicho expediente incluye, entre otros:

Propuesta RF82001. Que incluye Pliego de condiciones técnicas.

Pliego de Cláusulas administrativas particulares.

1.2. Prórroga del contrato.

2.º En su caso expediente completo de contratación del mantenimiento del helicóptero si fuera un contrato distinto del anterior.

En este sentido el contrato del helicóptero incluye su mantenimiento, no existiendo otro expediente de contratación para el mantenimiento del helicóptero.

3.º Pagos realizados a la empresa del helicóptero desde el año de su contratación.

Se adjuntan los siguientes documentos:

3.1. Pagos año 2008.

3.2. Pagos año 2009.

3.3. Pagos año 2010.

3.4. Pagos año 2011.

3.5. Pagos año 2012.

4.º Informe de la D.G.A. tras el accidente, acciones que se desarrollaron posteriormente.

En este sentido se adjuntan los siguientes documentos:

- 4.1. Cronología de los hechos del accidente.
- 4.2. Informe de la Dirección General de Gestión Forestal.
- 4.3. Informe del Servicio Provincial de Teruel sobre la secuencia horaria del accidente.
- 4.4. Oficios de la DGGF a INAER y a la Agencia Estatal de Seguridad aérea, de 24/3/2011.
Se adjunta la contestación de INAER al oficio.
- 4.5. Información sobre las revisiones de helicópteros. Certificado de matrícula del helicóptero. Certificado de aeronavegabilidad. Licencia de estación de aeronave. Programa de mantenimiento de la aeronave. Ficha de mantenimientos.
- 4.6. NRI de DGGF a los Directores de los SP sobre escrito de INAER por el que se informa de la publicación de una directiva de Aeronavegabilidad emitida por el Gobierno Canadiense y por la que se procedió a la revisión de las 3 aeronaves afectadas por la Directiva.

4.7. Oficio a SODEMASA solicitando información sobre la atención psicológica realizada al operativo. Se adjunta el informe al respecto remitido por SODEMASA.

4.8. NRI del SPT al Jefe de Servido de Relaciones Laborales y Asuntos Sociales adjuntando:

Evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva, relativa al trabajo realizado por el trabajador fallecido en accidente, D. Rafael Andreu Omella. Formación e información impartida en materia de seguridad y salud.

4.9. Informe sobre la petición formulada en la CARRIL respecto al accidente ocurrido en el incendio forestal de Villed (Teruel) el día 19 de marzo de 2011, de fecha 26/1/2015.

Además, se mantuvieron una serie de reuniones informativas con el personal que formaba parte del operativo de extinción de incendios forestales en las siguientes fechas y lugares:

26/4/2011 en Huesca capital, 24/4/2011 en la Alfranca-Zaragoza, 28/4/2011 en Barbastro, 29/4/2011 en Aguarón (Zaragoza), 24/5/2011 en Alcañiz y 1/6/2011 en Teruel capital.

5.º Respecto al apartado de prevención de riesgos laborales se adjunta la siguiente documentación:

- 5.1. Coordinación de actividades empresariales en Bases helitransportadas, de fecha 28/11/2007.
- 5.2. NRI solicitando (30/3/2011) y NRI remitiendo (6/4/2011): La Evaluación de Centros Administrativos— Base helitransportada de Alcorisa (Teruel), de fecha 26/4/2006.
- 5.3. Protocolo de embarque y desembarque de la cuadrilla helitransportada de Alcorisa.
- 5.4. Procedimiento de embarque y desembarque, de mayo de 2009.
- 5.5. Procedimiento de colocación del helibalde, de mayo de 2009.
- 5.6. Procedimiento de toma de agua y descarga con helibalde, de julio de 2010.
- 5.7. Evaluación de riesgos de la base helitransportada de Alcorisa, por SODEMASA.

6.º Estructura del Departamento del Gobierno de Aragón del que dependía el helicóptero.

Se adjunta el Decreto 281/2007, de 6 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la estructura orgánica del Departamento de Medio Ambiente.

7.º Informe técnico A-008/2011 de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (CIAIAC) EL 5 DE FEBRERO DE 2019:

En su oficio, la CIAIAC indica que «Los Informes Anuales publicados en la página web de la CIAIAC contienen información sobre el estado y respuestas a las recomendaciones de seguridad emitidas como resultado de las investigaciones técnicas realizadas, tal como es el caso de la investigación A-008/2001».

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR EL CONSEJERO DE DESARROLLO RURAL Y SOSTENIBILIDAD (DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN) EL 6 DE FEBRERO DE 2019:

En su oficio el Consejero de Desarrollo Rural y Sostenibilidad informa de lo siguiente:

«En el año 2011 se encontraban vigentes los siguientes expedientes administrativos:

Orden de 25 de mayo de 2011 del Departamento de Medio Ambiente, por el que se autoriza a la Sociedad de Desarrollo Medioambiental de Aragón, S.A. (SODEMASA) para la prestación del servicio de extinción de incendios forestales.

El citado encargo a SODEMASA tenía por objeto la contratación de personal para realizar labores de prevención y extinción de incendios forestales, en concreto, el anexo III de la Orden de 25 de mayo de 2011 del Departamento de Medio Ambiente, por el que se autoriza a la Sociedad de Desarrollo Medioambiental de Aragón, S.A. (SODEMASA) para la prestación del servicio de extinción de incendios forestales, establecía las condiciones bajo las que se debía contratar al personal de las cuadrillas helitransportadas.

R-04004 denominado "PRÓRROGA DE LA CONTRATACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS PARA LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES EN ARAGÓN DURANTE LAS CAMPAÑAS 2008 Y 2009 (RF-82001)", que consistía en una prórroga del expediente de contratación R-82001 denominado "PRESTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS PARA LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES EN ARAGÓN DURANTE LAS CAMPAÑAS 2008 Y 2009" cuyo objeto era la prestación de servicios aéreos para la extinción de incendios forestales en Aragón. Este expediente cubría los servicios en el momento en que ocurrió el accidente.

Ambos expedientes ejercían de base en la labor coordinadora entre la administración contratante, la empresa pública y la empresa operadora del medio aéreo. Entre otras cuestiones se incorporaban aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales. En el marco de éstas se llevaban a cabo reuniones de coordinación de actividades empresariales.

Por otro lado, en el momento en que una aeronave o cualquier otro recurso en general destinado a la extinción de incendios forestales del Gobierno de Aragón se movilizan para acudir a una emergencia por incendio forestal se activa el PROCINFO, (en aquellas fechas Decreto 225/1995). En él se establece la fórmula de gestión y atención a los recursos despachados que dispone como máximo responsable el Director del Plan para cuya labor en el momento del accidente contaba, entre otras herramientas, con todo el personal de guardia y, desde el CECOP constituido en ese momento, el seguimiento de flotas que formaba parte del procedimiento para localizar el recurso.

En la actualidad, a raíz de las conclusiones emitidas por las investigaciones realizadas por la comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil (CIAIAC), las empresas operadoras disponen de mayores procedimientos de seguridad con el fin de detectar posibles incidentes en vuelo. Entre ellas se ha recomendado que todas las aeronaves en vuelo dispongan de un sistema de balizamiento para poder realizar el seguimiento de flotas. A este respecto conviene señalar que Aragón ya tenía incorporado al contrato del año 2011 (y actualmente se mantiene) el balizamiento de las aeronaves y, por tanto, el control de posicionamiento en vuelo.

Se continúan realizando las reuniones de coordinación de actividades empresariales tal y como marca la normativa en prevención de riesgos laborales».

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR EL DIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS (DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN) EL 12 DE FEBRERO DE 2019:

En su oficio el Director General de Servicios Jurídicos informa de lo siguiente:

«Con fecha 31 de marzo de 2011 se formuló escrito en nombre del Gobierno de Aragón compareciendo y personándonos en las Diligencias Previas 238/11 .seguidas en el Juzgado de Instrucción no 2 de Teruel, solicitando se nos diera traslado de cuantas actuaciones obraran en dichas diligencias.

En fecha 1 de abril de 2011 se dictó providencia por el Juzgado teniéndonos por personados y a partir de ese momento se nos dio traslado de todas las actuaciones que se practicaron y nos solicitó el Juzgado la información que estimó oportuna, tal y como consta en las diferentes diligencias y actuaciones judiciales.

En el escrito inicial no se concretó si interveníamos en las diligencias como acusación o como posible responsable civil subsidiario, pendiente de que a la vista de las actuaciones se pudieran determinar o concretar nuestra personación e intervención».

X. DOCUMENTACIÓN RECIBIDA POR LA COMISIÓN SIN MEDIAR PREVIA SOLICITUD DE LA MISMA

DOCUMENTACIÓN REMITIDA POR DON JOSÉ VICENTE GRACIA GONZÁLEZ EL 19 DE NOVIEMBRE DE 2018

— Directiva de emergencia de navegabilidad aérea de transporte de Canadá, de 30 de junio de 2011 (en castellano y en inglés).

XI. COMPARENCIAS CELEBRADAS

1. METODOLOGÍA ACORDADA PARA SUSTANCIAR LAS COMPARENCIAS

En sesión de 7 de noviembre de 2018 se acordó el siguiente procedimiento:

En lo que se refiere a la ordenación del debate de las comparencias se acuerda que el compareciente disponga de un tiempo máximo de diez minutos, si así lo desea, para exponer lo que estime conveniente en relación con el objeto de su comparencia o para facilitar a los miembros de la misma la información que considere oportuna. A continuación, los miembros de la Comisión de mayor a menor representación parlamentaria y de forma rotatoria (es decir, en cada una de las comparencias rotará el Grupo Parlamentario que inicie el turno para que no empiece siempre el mismo Grupo) formularán al compareciente las preguntas que consideren pertinentes para su respuesta de forma individualizada, durante un tiempo global de siete minutos entre las preguntas de cada Portavoz y las respuestas. Por último, podrá intervenir el compareciente, si lo estima oportuno, cerrando la comparencia, durante un tiempo de cinco minutos.

2. CALENDARIO INICIAL DE COMPARENCIAS

El calendario inicialmente acordado en la sesión de 7 de noviembre de 2018 para celebrar las comparencias fue el siguiente:

En la sesión de 21 de noviembre se requerirá la comparencia de los siguientes abogados: D.ª Sagrario Bielsa Valero, abogada de las familias de las víctimas; D. José Vicente Gracia González, abogado de las familias de las víctimas; y D.ª Beatriz Gómez Gómez, abogada del Colegio Oficial de Pilotos.

En la sesión de 3 de diciembre se requerirá la comparencia de los siguientes técnicos: el autor o autores o un representante de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) que elaboró el informe técnico A-008/2011; D.ª Isabel Maestre Moreno, directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; el gerente o delegado en España de la empresa Bell; y la persona que en el momento del accidente ocupaba el cargo de gerente de la empresa Helicópteros del Sureste, S.A.

Por último, en la sesión de 19 de diciembre podría requerirse la comparencia de distintas personas de la esfera política.

3. CALENDARIO DEFINITIVO DE COMPARENCIAS

Sobre el calendario inicial, se fueron introduciendo modificaciones debidas a una gran variedad de circunstancias.

Respecto a la sesión de 3 de diciembre, D.ª Isabel Maestre Moreno, directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) no atendieron el requerimiento cursado para comparecer alegando el criterio plasmado en la doctrina emitida por el Consejo de Estado, que dictaminó respecto a solicitudes de comparencia equiparables que, conforme a informe de la Abogacía del Estado,

una Comisión de Investigación constituida por un Parlamento Autonómico, no tiene potestad para requerir la comparecencia de autoridades, funcionarios o agentes de la Administración General del Estado ni la documentación referida a la ejecución de funciones de la competencia de ésta.

Se reiteró el requerimiento de comparecencia a D.ª Isabel Maestre Moreno trasladándole que: “Los miembros de la Comisión de Investigación conocen la doctrina contenida en el Dictamen del Consejo de Estado núm. 34/2003, de 6 febrero (e Informe de la Abogacía del Estado de 8 de enero de 2003) en el que se basa su negativa, se contiene en el mismo una interpretación que supone una clara confusión entre la capacidad parlamentaria de controlar la actuación y por tanto de exigir en su caso responsabilidades políticas a determinadas autoridades, que solo pueden ser, como no puede ser de otra forma, aquellas que actúan en su ámbito territorial y competencial; y su competencia para realizar sus trabajos con base en información especializada. Y que en su caso, por tanto, no se trata de controlar actuaciones ni exigir responsabilidades, sino de obtener dicha información de quien puede aportar datos relevantes a este trabajo parlamentario”.

El calendario definitivo de comparecencias quedó como sigue:

Miércoles 21 de noviembre de 2018:

— 9.00 horas: **D.ª Sagrario Valero Bielsa**, abogada de las familias de las víctimas.

— 10.00 horas: **D. José Vicente Gracia González**, abogado de las familias de las víctimas.

Lunes 3 de diciembre de 2018:

— 9.30 horas: **D. Jaime Arqué Gibernau**, gerente de la empresa Helicópteros del Sureste, S.A. en el momento del accidente.

Miércoles 19 de diciembre de 2018:

— 9.30 horas: **D. Jorge Díaz-Crespo Cardona**, representante de INAER AVIATION SPAIN, S.A.U., administrador único de la empresa Helicópteros del Sureste, S.A., en el momento del accidente.

— 10.30 horas: **D. Aurelio Martínez Pillet**, gerente responsable de la empresa INAER MAINTENANCE en el momento del accidente

Miércoles 9 de enero de 2019:

— 9.30 horas: **D. Jesús Jiménez Muniesa**, Gerente de SODEMASA en el momento del accidente.

— 10.30 horas: **D. Alberto Contreras Triviño**, Director General de Gestión Forestal en el momento del accidente.

A continuación, se procede a extractar el contenido de las comparecencias celebradas ante la Comisión de Investigación.

1. Comparecencia de la Sra. Valero Bielsa

La primera comparecencia tuvo lugar en la tercera sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 21 de noviembre de 2018 con la presencia de D.ª Sagrario Valero Bielsa, abogada de alguna de las familias de las víctimas.

a) Intervención inicial de la Sra. Valero Bielsa, abogada de alguna de las familias de las víctimas

Comienza señalando que el procedimiento penal de referencia empezó en 2011 y en 2015 se archivó, que su intervención fue desde el punto de vista procesal realmente y que los abogados fueron de la mano del informe de investigación del accidente porque las víctimas, de otra manera, no podían justificar o acreditar cuál había sido la causa del siniestro.

Y ese fue uno de los problemas que hubo en este procedimiento. De hecho, una de las partes solicitó la práctica de una pericial de un ingeniero aeronáutico que fuera, de alguna manera, independiente de la Comisión de investigación.

Se terminó con el sobreseimiento, un poco vinculado al problema del informe. Cuando se emitió el primer informe en 2012, a los pocos meses de ocurrir el accidente, los de investigación de accidentes aéreos lo que hacen es decir que se trata de un borrador de lo que va a ser el informe definitivo. En ese borrador que cree recordar se recibió ya en 2013, lo que se hacía constar únicamente es que hubo un fallo de una pieza mecánica, pero no se dice cuál.

En ese momento, recuerda que habló con sus clientes y que les dijo que, en la situación en la que se encontraban, ellos no podían practicar prueba. De hecho, los de la comisión de investigación hicieron pruebas con la pieza siniestrada, se la llevaron a varios sitios fuera de España para hacer una serie de pruebas.

Pendientes como estaban del resultado de aquel informe, las víctimas no tenían capacidad económica, ni siquiera para supervisar o adelantar esa investigación.

Por todo ello, cuando se dictó el auto de sobreseimiento primero, porque únicamente se sabía que había habido un fallo mecánico, un fallo mecánico no imputable a nadie, ni se podía determinar en ese momento de quién era la responsabilidad, todos se aquietaron menos una de las partes.

Recuerda que incluso aún planteó recurso de reforma y les dijo a sus clientes que ella no se gastaría dinero en ir a la apelación porque en aquel momento no había ninguna causa que pudiera determinarse y, en consecuencia, no podían practicar ninguna prueba.

Cuando la Audiencia provincial archivó el procedimiento, señala que sus clientes se quedaron muy dolidos porque se sentían muy indefensos y probablemente sea porque de alguna manera estaban al albur de la prueba que se pudiera practicar a instancia de la comisión de investigación del accidente de aviación.

Posteriormente, en agosto les comunicaron que se había unido ya el informe definitivo y que en ese informe definitivo aparecían unos anexos en inglés, que le sirvieron para apreciar que ya tenían la causa para poder seguir por vía penal.

Fue entonces cuando contactó con sus clientes, a los que les dijo que creía tenían posibilidades porque realmente el informe estaba reconociendo cuál era la causa del siniestro y que la causa del siniestro era que alguien había colocado una pieza (una pieza, además, muy sensible, que realmente era fundamental para el funcionamiento del helicóptero), sin controlar el cumplimiento de un boletín que era de obligado cumplimiento.

Lo que pasó fue que el anexo estaba en inglés mientras el informe estaba en castellano. El problema que hubo es que el helicóptero siniestrado era del 2008, pero que en él sustituyeron una pieza por otra y que esta estaba afectada por un boletín de 2005. El suministrador había remitido esa pieza a Bell Helicopter, y Bell Helicopter a Inaer, habiendo puesto solamente que estaba revisada aunque en realidad no lo estaba. A su juicio, fue un fallo en el control de calidad por parte de mucha gente.

En principio, cuando el juez vio el informe decidió el sobreseimiento libre, pero ella dice que lo recurrió en reforma y el juez de instrucción (cree que era el 1 el que llevaba el caso) estimó el recurso de reforma, decidiendo la continuación de la causa contra las personas que tenían la responsabilidad en la instalación de la pieza, en el control de esa pieza. Con lo cual, era seguir la acusación contra Bell Helicopter y luego contra el suministrador.

En ese momento, quienes recurrieron fueron los abogados del sindicato de pilotos, que claro, tenían mucho más conocimiento que los abogados de las familias, por entender que también había que ampliar la causa contra Inaer. En aquel momento, ella entendía, con la legislación en la mano, que a INAER quizá podía imputársele responsabilidad civil, pero no penal. Los de INAER realmente no supervisaron la pieza porque ya les venía con la indicación de que estaba correcta. Los de INAER hubieran necesitado desmontar la pieza para ver que no estaba correcta, pero no podían hacerlo y dice que la propia defensa de INAER es que el fallo de la pieza no podía detectarse por un mero control visual.

Tras el recurso de los del sindicato de pilotos para tratar de que la causa se ampliase también a INAER, recurso frente al que todo el mundo se aquietó (es decir, todo el mundo se aquietó a la reapertura de la causa y únicamente se estaba discutiendo las personas contra las que se podía dirigir acusación), el Ministerio Fiscal planteó una discrepancia adhesiva solicitando que se mantuviera el auto de 1 de diciembre del 2014, que era el que reaperturaba la causa y solamente dirigía la acusación contra los que habían instalado la pieza.

Sin embargo, cuál fue la sorpresa de la compareciente, afirma, al saber que la Audiencia provincial había dictado un auto que, estimando el recurso de la discrepancia adhesiva del Ministerio Fiscal, cerraba la causa.

Señala que ello formuló entonces recurso de nulidad de actuaciones por entender que la Audiencia provincial entró a conocer de una cosa que todos habían dejado firme, como era la reapertura de la causa. Entendía ella que se habían cometido varias infracciones y que la Audiencia Provincial no podía dictar algo que no se le había pedido, incurriendo así en un extra petitum. Ello determinaba también indefensión en el sentido de que no se les dio traslado de la impugnación adhesiva del Ministerio Fiscal para que hubieran podido alegar de alguna manera y defenderse.

La sala, sin embargo, dijo que no había lugar al recurso de nulidad por lo que formularon recurso de amparo, pero el Tribunal Constitucional consideró que no había trascendencia constitucional, acabando de ese modo la vía judicial.

Dice que es verdad que las víctimas recibieron las indemnizaciones correspondientes enseguida y que de ese modo todo lo que eran responsabilidades civiles se cubrieron, pero se quedaron con el dolor de no poder depurar responsabilidades. Asimismo, todos incidían en que no volviera a pasar. Es verdad que las recomendaciones que incluyeron los de la comisión de investigación del accidente en el informe final no se dirigían contra la Agencia estatal, pero un accidente así podría volver a pasar si alguien en Canadá no controla los boletines de obligado cumplimiento, para lo que lo normal sería que aquí en España se estableciera que la empresa que vaya a tener el helicóptero, cuando tenga que colocar una pieza, siga toda la cadena de custodia de la misma y controle realmente que todos los boletines que han sido de recomendación se hayan cumplido y que aquí, en este caso, podían haber visto si hubieran podido destapar la pieza.

b) Intervención de la Sra. Valero Bielsa en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los Grupos Parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

A la pregunta de qué posibilidades ve la compareciente como profesional de continuar por la vía judicial, contesta que ninguna, por una razón, porque para reaperturar cuando hay un sobreseimiento provisional, debe haber hechos nuevos, que es lo que defendían ellos que había cuando se conoció el informe definitivo de investigación de la Comisión de Accidentes de Aviación, que decía que concretaba el problema y el posible causante. Sin embargo, la Audiencia provincial consideró que no eran hechos nuevos, consideró que en el momento en que se habían aquietado al hecho de que había un fallo mecánico que ya se puso de relieve en el informe provisional, la aparición de la confirmación definitiva no era un hecho nuevo. Como pasó tanto tiempo desde que se emitió el informe provisional hasta que se emitió el informe definitivo, el procedimiento se archivó porque en el primer momento no había forma humana de que la víctima pudiera determinar la causa salvo teniendo un primo que fuese ingeniero aeronáutico y tuviese acceso al material que podía acreditar que ese helicóptero tenía ese problema.

A la pregunta de cómo puede ayudar esta comisión de investigación a las familias de las víctimas y a la víctima sobrevivió, contesta la Sra. Valero Bielsa que ella solo puede decir que lo han pasado muy mal; que, de alguna manera, han cerrado una herida en falso, porque el dinero es lo menos que les importaba y que lo que ellos querían saber era quién había sido el causante de lo que había. Que a lo mejor al final hubieran determinado que la responsabilidad era civil y no había una responsabilidad de tal entidad como para poderla examinar dentro del ámbito del derecho penal, pero que lo que peor es que se sintieron indefensos.

A la pregunta de si cree pudo haber responsabilidades políticas, dice que poco puede decir pero que sí cree habría que postular una modificación de la Ley de Enjuiciamiento criminal, de manera que, en accidentes, aeronáuticos, hasta que no se tenga el informe

definitivo, no pueda sobreseerse el procedimiento porque, si ellos hubiéramos tenido el informe definitivo en el primer momento, no se hubiera cerrado el caso.

Con el primer sobreseimiento provisional, no se podía hacer absolutamente nada pues se hablaba de un fallo mecánico sin concretar la causa. Si se estableciera que, hasta que no estuviera el informe definitivo de la Comisión de Investigación de Accidentes, que al fin y al cabo es un organismo público, no se pudiera archivar una causa, probablemente se habría resuelto el problema con el que se encontraron en este caso.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO ÍÑIGUEZ:

A la pregunta de si todo está sentenciado ya, contesta la compareciente que sí, que hay un sobreseimiento provisional acordado en el año 2013 que es el que ratificó el recurso de apelación y, por lo tanto, lo que ocurriría aquí es que, si hubiera un hecho nuevo que no se hubiera podido tener en cuenta, pues entonces se podría reaperturar la causa. Pero el problema es que ese hecho nuevo ya fue puesto de relieve entonces sin éxito. Señala que solo si ahora se dijera que el accidente no fue por el «servoactuador» sino que fue por otra causa rara, se podría «reaperturar».

Acerca de qué posibilidades hay de satisfacer los deseos justos de las familias, dice que entiende que, procesalmente, no hay ninguna opción con lo que cree realmente que lo único que se puede conseguir de aquí es que esto no vuelva a pasar y establecer las pautas necesarias para que no vuelva a pasar. Incluso a estas alturas, la responsabilidad penal es que estaría prescrita porque han pasado muchos años, además del hecho de que las personas encargadas de cumplir el boletín estaban en Canadá. En eso estaban de acuerdo tanto la Audiencia como el juzgado de instrucción, en que INAER no tenía responsabilidad. El Sindicato de Pilotos consideraba que sí, pero, si se leen el recurso, ella entiende que en ese momento era más una cuestión de culpa civil de INAER, que no penal.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

A la pregunta de si cree que hubo alguna irregularidad en el proceso judicial en el momento en que se archivó esa causa, afirma que el derecho no son dos y dos y que discrepa de la decisión que tomó la Audiencia y que lo que se tuvo por recurso del Ministerio Fiscal, en su opinión, no era ningún recurso. El propio Ministerio Fiscal se aquietó a una diligencia y se oponía únicamente al recurso de los pilotos de ampliar la causa contra INAER con lo cual afirma que nunca entenderá cómo pudo tomarse aquella decisión.

Fue una cosa extrañísima aunque el Ministerio Fiscal tampoco se adhirió después al recurso de nulidad que ella planteó, que a lo mejor hubiera sido lo normal y que si el fiscal hubiera dicho que no recurría, pues, a lo mejor la Audiencia Provincial de Teruel hubiera rectificado el auto de archivo. Pero fue sorprendente el archivo de una causa sin que nadie lo hubiera pedido.

A la pregunta de si se llegó a presentar queja ante el Consejo General del Poder Judicial, contesta que no, que se interpuso recurso de amparo con el resultado que ha expuesto.

A la pregunta de si el Gobierno autónomo, como parte implicada porque a fin de cuentas era quien firmaba los contratos, debería de haber acompañado a las familias en el proceso y haberse presentado como denunciante, dice que más que el comparecer como parte de la acusación, quizá podría haber puesto a disposición técnicos para que las familias se hubieran podido defender o acompañarlos de alguna manera.

A la pregunta de qué conclusiones ha sacado, contesta que se debe exigir al máximo el control de calidad pues en este caso una imprudencia gravísima le costó la vida a muchas personas

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

A la pregunta de si se dirigió acusación contra el Gobierno de Aragón por tener un contrato con la empresa INAER, dice que contra el Gobierno de Aragón únicamente fue por responsabilidad civil y que de hecho se satisficieron, cree recordar, a través de SODEMASA. La indemnización de ellos y de Generali, que por parte de Inaer, cree que hubo dos o tres pagos.

A la pregunta de qué cree que le llevó al juez a archivar la causa, actuación, dice que la argumentación fue que ese hecho nuevo que ellos decían quedaba patente en el informe pericial último, estaba ya apuntado en el informe provisional. La Audiencia señaló que el problema mecánico no era un hecho nuevo porque ya figuraba en el informe provisional y que debía haber sido investigado en su momento, pero el problema es que las familias no tenían un apoyo técnico, por lo que, para confirmarlo, tuvieron que esperar al informe definitivo de la comisión de investigación del accidente. El problema es que las familias de las víctimas, cuando se apunta provisionalmente el fallo mecánico, no tienen capacidad de ningún tipo para poder seguir investigando.

A la pregunta de si sería posible que alguien que compareciera en esta Comisión pudiera llegar a hacer una declaración que abriera la posibilidad a tener nuevos datos para reabrir el caso, considera que, aplicando la teoría que recoge la juez en la Audiencia Provincial, no.

A la pregunta de por qué se afirma en el informe hubo una desobediencia voluntaria, matiza que, a su juicio, era una cuestión de control de calidad y que se está hablando de una imprudencia profesional que trasciende lo que es el ámbito del Derecho civil y entra en el Derecho penal aunque no se ha podido saber a quién le era imputable. Si se hubiera localizado al autor, sería el autor de una imprudencia profesional clara

A LAS PREGUNTAS DEL SR. DOMÍNGUEZ BUJEDA:

A la pregunta de si el Gobierno de Aragón en su momento y durante todo el proceso estuvo a la altura de las circunstancias en el trato psicológico y en el trato de cercanía hacia las víctimas, contesta que el suyo no deja de ser un punto de vista jurídico y que desconoce si los psicólogos a los que fueron las familias se los pagaron ellos o recibieron ayudas.

A la pregunta de si esta comisión de investigación puede dar a las familias un hilo de esperanza, contesta que cree que sí y que les puede venir bien a efectos personales porque es como que se les está escuchando.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANCES:

A la pregunta de si cree que ha habido responsabilidades políticas, afirma que no lo sabe, pero que es difícil apreciarlas al tratarse de un accidente de un helicóptero como otros accidentes que ocurren.

A la pregunta de si los boletines de recomendación en aeronáutica son de recomendación o son obligatorios, contesta que son de cumplimiento obligatorio. En el 2005 se detecta que hay unos «servoactuadores» que pueden dar problemas con lo cual se emite un boletín de obligado cumplimiento. El día 9 de noviembre lo emite el fabricante que era Textron y el 10, Bell Helicopter lo incorpora como boletín de obligado cumplimiento. Del 9 de noviembre del 2005 y el 10 de noviembre del 2005. Aunque el 2008 es la fecha de construcción del helicóptero, la pieza que falló en el mismo tuvo que ser reemplazada por otra, que es la que estaba afectada por ese boletín y que se envió poniendo que estaba revisada cuando no lo estaba. Hubieran tenido que abrir la pieza para haber visto una «plaquica» que era 67-01 y entonces podrían concretar si se había hecho el cumplimiento del boletín.

c) Intervención final de la Sra. Valero Bielsa, abogada de alguna de las familias de las víctimas

Insiste en que, cuando sucede un accidente de este tipo, se debe arropar a las familias desde el Gobierno de Aragón y que apoyarles es importante.

Vuelve a insistir en su solicitud al Gobierno central de una modificación de la LECrim en los términos que ha expuesto porque aquel elemento ha sido el que ha causado la indefensión de las familias al no haber podido hacer nada partiendo de un informe que ya les venía dado y con unos tiempos que les venían marcados.

El caso se cerró un poco en falso aunque al final no se sabe lo que habría pasado al estar los aparentemente causantes o responsables en Canadá. Es lo que reiteran las familias: la indefensión sufrida al no poder contratar a un ingeniero aeronáutico que hubiera investigado. Eso sí que se podría hacer desde el Gobierno de Aragón. Concluye manifestando su deseo de que no vuelva a haber accidentes en Aragón ni en ningún sitio de España.

2. Comparecencia del Sr. Gracia González

La segunda comparecencia tuvo lugar en la tercera sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 21 de noviembre de 2018 con la presencia de D. José Vicente Gracia González, abogado de alguna de las familias de las víctimas.

a) Intervención inicial del Sr. Gracia González, abogado de alguna de las familias de las víctimas

En su primera intervención, se limita a recordar la causa del accidente: el fallo mecánico que se refleja en este informe de la CIAIAC, en el que se dice claramente que el «servoactuador» que falló se colocó para sustituir otro que previamente había fallado en ese he-

licóptero y el que se empleó para sustituir al que había fallado primero tenía un boletín de servicio que decía que esa pieza tenía que anclarse correctamente. De la investigación de la CIAIAC lo que parece es que ese boletín obligatorio no se cumplimentó y la consecuencia fue el desanclaje del «servoactuador».

Insiste en que la causa del accidente está especificada en ese informe y que las posibles responsabilidades tenían que derivarse de esa causa.

b) Intervención del Sr. Gracia González en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los grupos parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO ÑIGUEZ:

A la pregunta de si alguna posibilidad de reabrir el caso para pedir responsabilidades, contesta que la única posibilidad que habría de reabrirlo, porque no deja de ser un sobreseimiento provisional, es que apareciesen hechos nuevos que aportaran indicios de que pudo haberse cometido una negligencia criminal o un dolor criminal. Y eso, desde su punto de vista, solamente se puede determinar con un perito judicial, que es lo que ha faltado en este asunto. Tenemos un informe de la CIAIAC que es un informe técnico, pero no es un informe pericial y, a efectos judiciales, no tiene la validez que tiene el informe de un perito judicial. Por lo tanto, eso es lo que falta que por otra parte es bastante llamativo que, en un accidente de este tipo, no haya ningún informe pericial en la investigación judicial aunque ya es bastante tarde.

A la pregunta de si cree que es cierta la afirmación de las familias de que la justicia no ha actuado como debería, dice que él es muy crítico con cómo se llevó la instrucción y con el archivo de la causa. Que ellos impugnaron todas las resoluciones y agotaron todas las vías judiciales para impugnar unas resoluciones judiciales que creían que eran erróneas.

Dice ser completamente crítico con el criterio de la Audiencia para sobreseer el asunto, y además, le parece que fue de una forma bastante fea porque, en primer lugar lo archivó el juzgado de instrucción, pero posteriormente cuando ya la CIAIAC emitió su informe definitivo, el juzgado de instrucción lo reabrió. Y nadie impugnó esa resolución. Después, por una impugnación adhesiva del Ministerio Fiscal que es una forma bastante discreta de impugnar esa resolución (sin impugnarla directamente), la Audiencia decidió el sobreseimiento, desde su punto de vista, con un criterio completamente erróneo como era que hubiese un informe definitivo no significaba que hubiese ningún hecho nuevo.

Discrepa de la interpretación de que un informe definitivo de la CIAIAC con las conclusiones tan claras no supusiese ningún hecho nuevo y por eso impugnó esa resolución hasta el Tribunal Constitucional, interponiendo todos los recursos que consideraron necesarios.

Afirma que han hecho todo lo que legalmente se podía hacer.

A la pregunta de si considera que hubo una imprudencia profesional y cómo cree que se puede minimizar el dolor de las familias, contesta que, como mínimo, hubo una negligencia de carácter penal aunque,

lógicamente, se tendría que determinar primero en una investigación más larga en la que realmente se practicasen las diligencias necesarias y después se tendría que determinar en un juicio. Con lo cual, una cosa es lo que él piense y otra cosa es lo que haya realmente. En definitiva, afirma que no se ha investigado lo suficiente, pero la investigación que debía hacerse era en sede judicial. Para mitigar el dolor a familias, supone que, a lo mejor, el propio hecho de la apertura de esta Comisión puede ser de ayuda.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

A la pregunta de si tiene constancia de, si a lo largo de todo el procedimiento, el Gobierno autonómico realizó alguna investigación respecto del accidente, dice que desconoce si el Gobierno de Aragón abrió algún tipo de investigación paralela al procedimiento judicial y que él, desde luego no tiene constancia.

A la pregunta de si el Gobierno de Aragón se ofreció a colaborar porque, por ejemplo, ese informe pericial técnico del que el Sr. Gracia González ha hablado hubiese sido importante en la evaluación de todo el informe y del resultado final, contesta que si hubiesen tenido el apoyo del Gobierno de Aragón, sobre todo financiero, pero no sólo, hubiera sido muy positivo porque encontrar un perito judicial de esas características no es tampoco fácil para una persona corriente.

A la pregunta de si tampoco tuvieron ninguna reunión con responsables del Gobierno para valorar la situación o si siempre se llevó a través de las familias y los abogados, contesta que el proceso judicial siempre lo han llevado a través de las familias.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que, a tenor del informe del Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos sobre siniestralidad en operaciones con helicóptero, con Inaer, en los últimos diez años se ha comprobado que este grupo de empresas tiene una tasa muy alta de accidentes. A la pregunta al Sr. Gracia González de si tiene conocimiento de que dicho informe haya sido comunicado a algún miembro de la Administración autonómica, dice desconocerlo porque desconoce ese informe al que se refiere.

A la pregunta de qué conclusiones saca de todo el procedimiento que se siguió, dice remitirse a lo que ha afirmado antes sobre que las conclusiones están muy claras en el informe de la CIAIAC sobre el accidente, pasando a leer que, en la página treinta y cinco, del mismo se afirma: "se considera que el accidente sobrevino como consecuencia de la pérdida de control de la aeronave al quedarse inmovilizado...el "servoactuador" hidráulico". "Ello fue debido al progresivo desajuste del mecanismo de control de actuación del "servoactuador" motivado por un inadecuado bloqueo de sus componentes, como consecuencia de la no cumplimentación del boletín de servicio, ABS 407.570".

En fin, lo dice en muchos más apartados del informe, en la página veintitres del informe, en el apartado 1.14.2 se dice, "en la placa de modificaciones encontradas en el "servoactuador" no consta esta leyenda, la ley que establecía que una vez cumplimentado el boletín se anotaría en la placa, las modificaciones con la indicación 67.01".

Después en la página 31 dice, "el inadecuado doblado de las lengüetas de la arandela del bloqueo

sobre el perno y falta de indicaciones de la placa correspondiente, indican que el "servoactuador" no había sido objeto de cumplimiento del boletín de servicio 407.570".

Es decir, una negligencia hay aunque habría que determinar hasta dónde y cuál es el alcance de esa carencia. Porque claro en un primer momento, seguramente habrá una persona técnica que debía hacerlo, pero seguramente también en la escala jerárquica habrá más personas responsables de estar pendientes de que eso se cumpla. Porque, en fin era un boletín directamente del fabricante que decía que debía hacerse eso.

Y en aeronáutica, afirma que lo que sí que le ha quedado claro y ha aprendido después de este proceso es que se tiene todo absolutamente milimetrado, que todo está absolutamente anotado y nada se deja al azar precisamente por la complejidad de los aparatos. Con lo cual, responsabilidad alguna debía haber.

A la pregunta de si presentó queja ante el Consejo General del Poder Judicial, contesta que no.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

A la pregunta de si cree que hubo solo un culpable o fueron varios, dice no poder responder por no haberse investigado lo suficiente. Si se hubiese investigado, si se hubiese designado un perito judicial, posiblemente sabríamos eso, sabríamos eso y otras muchas cosas que también son dudas. Lo único que se sabe es que ahí hubo una negligencia. Si afecta a una o varias personas, del informe no se deduce. El 90% del proceso judicial fue discutir sobre si se tenía que investigar o no. Las diligencias practicadas fueron mínimas.

A la pregunta de cómo fue posible el sobreseimiento tras conocerse el informe definitivo con la indefensión que produce el que no se valorase que el informe definitivo aportaba hechos nuevos y si la decisión habría sido otra de tener ese informe definitivo anteriormente, contesta que no lo sabe. Relata que, primero, hubo un sobreseimiento cuando el informe de la CIAIAC era provisional. El mismo juzgado de instrucción dijo, "cuando haya algo más, algún hecho nuevo más, ya se reabrirá". Después, vino el informe definitivo y el juzgado de instrucción decidió reabrir el asunto. Lo que pasa es que después el colegio de pilotos interpuso un recurso porque le parecía como de poco alcance la reapertura. El punto de vista fue un error, pero que tuvo unas consecuencias que nadie se imaginaba como fue que, el Ministerio Fiscal, por la vía de la impugnación adhesiva, como de tapadillo, pidió el sobreseimiento.

Y, entonces, la Audiencia sobreseyó diciendo que ese informe no tenía nada de nuevo. Afirma que él interpuso el incidente de nulidad porque ya había habido una reapertura y el juzgado de instrucción que era el competente para conocer de la investigación y de la instrucción, había decidido que sí que había motivos para reabrir el asunto. Lo esperado por todo el mundo hubiese sido que la Audiencia Provincial desestimara el recurso del colegio de pilotos y que tampoco entrase con la solicitud de impugnación adhesiva que planteó el Ministerio Fiscal para haber podido continuar con la investigación. Si el informe hubiese estado antes, cree que la Audiencia Provincial hubiese adop-

tado el mismo criterio porque tampoco tenía mucha importancia que el informe hubiese tardado tres años o hubiese tardado dos.

A la pregunta de si ha afirmado que si actualmente el Gobierno de Aragón se planteara hacer un peritaje judicial igual se podría reabrir el caso, afirma que sí siempre que el juez admitiese designar un perito extrajudicial, porque el proceso está cerrado aunque admite sería muy difícil porque a día de hoy ni siquiera se podría examinar la aeronave, que ya está destruida. Concluye que no tiene muchas esperanzas, pero teóricamente sería una forma de reaperturarlo.

A la pregunta de si considera que a esta comisión de investigación pueda venir alguien que aporte alguna información nueva que quizá pudiera también dar esa posibilidad de reaperturarlo, dice que no lo sabe porque, si él hubiese tenido o hubiese sabido quién le podía facilitar esa información, lo hubiese aportado dentro del proceso judicial.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. DOMÍNGUEZ BUJEDA:

A la pregunta de si el Gobierno de Aragón debería de haber puesto ese perito, contesta que deber legal no tenía.

A la pregunta de si cree que el Gobierno de Aragón ha estado a la altura a la hora del trato, a la hora de facilitar el camino, a la hora de atender a las familias de las víctimas, contesta que no puede hacer juicios morales, pero que si les hubiese apoyado más, igual hubiesen podido llegar más lejos.

A la pregunta de si ha echado de menos en toda esta actuación mayor implicación del Gobierno de Aragón como máximo accionista de la empresa Sodemasa, contesta que quizá, desde el punto de vista procesal, fueron bastante inactivos porque cree que no se personaron en el proceso aunque dice no recordar bien ese dato. Pero, en cualquier caso, afirma que se han mantenido bastante inactivos y que podían haberse involucrado un poco más.

A la pregunta de si esta comisión de investigación puede representar un soplo de aire fresco a la hora de poder desentrañar determinadas responsabilidades y si puede ser positiva para las víctimas, contesta que será positiva tanto si se consigue determinar que hay algún tipo de responsabilidad política como si llega a la conclusión de que no las hay.

A la pregunta de si cree que ha habido responsabilidades políticas, dice no tener ni idea porque él se ha limitado a participar dentro de un proceso judicial. Señala que de responsabilidades políticas él no puede hablar, pero que fallo mecánico no equivale a accidente fortuito.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANCES:

A la pregunta de si hay alguna posibilidad de reabrir el caso, vuelve a responder que la única posibilidad de reabrirlo, teórica, es, designar un perito judicial, que traduzca esta información que ya tenemos y estas causas del accidente a un informe pericial que tenga valor judicial.

Y que, si fuese posible, en la medida en la que el perito pueda determinar, con la información que

tenga, si puede decirnos algo más, si puede llegar a concretar personas responsables. Con eso, tendríamos quizá la acreditación de hechos nuevos o de nuevas noticias que pudieran servir para solicitar de nuevo la reapertura del proceso. No obstante, manifiesta no estar seguro de que eso funcionase.

A la pregunta de cuánto tiempo estima que puede durar una prueba pericial de esas características para alcanzar unas conclusiones, afirma desconocerlo y pone como ejemplo que la CIAIAC tardó cree que fueron tres años en emitir su informe.

A la pregunta de si, una vez que se hubieran concluido los trabajos para esa pericial, habría tiempo en el periodo procesal que estamos, para poder, no solamente reabrir el caso, sino para que, si alguien tenía una responsabilidad penal, se le pudiera penar por ello, dice que habría que estudiar si hay prescripción aunque cree que no han transcurrido los plazos para la prescripción.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

A la pregunta de a quién podría llamarse o por qué línea tendría que ir esta Comisión para profundizar un poquito en el tema, dice que, si el objeto de la Comisión es depurar responsabilidades políticas, él no tiene ni idea. Aseguro que si tuviera alguna pista, la habría intentado él mismo en el proceso judicial.

A la pregunta de qué ha echado de menos antes del accidente y después del accidente por parte de la Administración autonómica, dice que las causas del accidente afectan a INAER que es una empresa que no pertenece al Gobierno de Aragón. Sodemasa era la empresa, aunque dice no recordarlo bien, con la que funcionaba el aparato, pero dice desconocer si la responsabilidad alcanza a esas empresas y por lo tanto, o posteriormente o a consecuencia, alcanza al Gobierno de Aragón. Insiste en que no lo sabe porque no se ha investigado lo suficiente.

El 90% o el 80 de los folios del expediente judicial son discusiones sobre si esto se tiene que investigar o no, pero las diligencias de investigación son escasísimas, siendo la principal el informe de la CIAIAC.

c) Intervención final del Sr. Gracia González, abogado de alguna de las familias de las víctimas

Concluye poniéndose a disposición de la Comisión para lo que pueda necesitar, pero entendiendo que su participación es absolutamente pasiva, de colaboración honesta, pero que si él hubiese sabido, si conociese alguna línea por la que actuar, desde luego que ya hubiese actuado él mismo por esa línea.

También desea mucha suerte a los miembros de la Comisión, que tengan éxito en sus trabajos y que clarifiquen algo aunque sea que no ha habido ninguna responsabilidad política. Desde el punto de vista judicial, afirma no haber más que lo que ha contado.

3. Comparecencia del Sr. Arqué Gibernau

La tercera comparecencia tuvo lugar en la cuarta sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 3 de diciembre de 2018 con la presencia de D.

Jaime Arqué Gibernau, gerente de la empresa Helicópteros del Sureste, S.A. en el momento del accidente.

a) Intervención inicial del Sr. Arqué Gibernau, gerente de la empresa helicópteros del sureste S.A. en el momento del accidente

Comienza afirmando que en aquel tiempo era, efectivamente, el gerente responsable de Helicópteros del Sureste aunque dice no recuerda si ponía Helicópteros del Sureste en aquella época o INAER, pero que, en cualquier caso, es la misma compañía, poniéndose a disposición de la Comisión para las preguntas que quieran formularle.

b) Intervención del Sr. Arqué Gibernau en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los grupos parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

Afirma la Sra. Prades Alquézar que, en el perfil profesional del Sr. Arqué, aparece que fue director general de INAER entre marzo de 2007 y enero de 2012, con lo cual le pregunta si, en el momento que ocurrió el accidente en marzo de 2011 compatibilizaba los dos puestos, gerente de Helicópteros del Sureste S.A. y director general de INAER. Contesta el Sr. Arqué que compatibilizaba bastantes más, porque INAER era un grupo que era el resultado de la unión de varias compañías, una de las cuales era Helicópteros del Sureste. Aclara que, como gerente responsable de esta, no hacía lo que entiende todo el mundo como gerente de una compañía, sino que gerente responsable en concreto es una denominación que viene de la reglamentación «aeronáutica» y que como tal gerente estaba obligado a que la compañía cumpliera con los requerimientos aeronáuticos y que dispusiera de los medios y recursos para ello, y que era un puesto distinto del director general, que se ocupa de los temas de personal, financieros, etc.

A la pregunta de si, dentro de las competencias de ese cargo, debía conocer cómo funcionaba el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada, contesta que sí.

Al pedirle que explique en qué consiste, contesta que la aeronavegabilidad continuada la lleva el centro de control de aeronavegabilidad continuada, la CAMO y consiste en aceptar que las aeronaves vuelen sola y exclusivamente cuando se están cumpliendo los requerimientos de aeronavegabilidad que establece la norma, tanto del fabricante, como de la autoridad aeronáutica. Pone, como ejemplo, que, si un componente de la nave tiene un tiempo entre revisiones de trescientas horas, la aeronavegabilidad continuada está controlando que hay un componente que está ya en doscientos noventa y hay que cambiarlo o hay que hacerle la revisión. Como un helicóptero tiene mil piezas diferentes, el trabajo de la aeronavegabilidad continuada es comprobar que todo esté dentro de los límites de sus horas de vuelo y del tiempo que está autorizado a volar.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que todas las dudas que surgen a raíz del accidente hacen referencia a un "servoactuador" que se cambió en el helicóptero

siniestrado, que el helicóptero siniestrado llevaba un "servoactuador" que no estaba afectado por un boletín que se emitió con anterioridad y hay una orden del trabajo de 6 de noviembre del 2009, donde podemos comprobar que dice que, dentro de seiscientos horas o seis meses se deberá sustituir. Sigue diciendo la Sra. Prades que sabemos, por la documentación que aparece en el informe de la CIAIAC, que el 5 de mayo de 2010 ese "servoactuador" se sustituyó por otro, al que sí le afectaba el boletín que se había emitido con anterioridad y que recomendaba esa revisión. Ese "servoactuador" lo enviaron desde la empresa Bell Helicopter, lo mandaron sin ningún coste y con doce horas de vuelo, preguntando si se realizó esa revisión o no se realizó porque esa orden de trabajo no consta entre la documentación que ha sido remitido a esta Comisión como tampoco ha sido remitida la tarjeta de la tarea realizada para la sustitución de ese "servoactuador." Supone que el Sr. Arqué Gibernau se preocuparía en comprobar que esas órdenes de trabajo estaban y se cumplieron. Contesta el Sr. Arqué Gibernau que no se acuerda de todo porque han pasado muchos años, pero cree que el cambio del "servo" se efectuó siguiendo el boletín de servicio del fabricante de Bell, que se instaló un "servoactuador" que venía de la propia Bell y que el boletín tenía que estar hecho por el fabricante. Cuando lo envía el fabricante, se supone que está correcto, porque lo que no le estaba permitido a Helicópteros del Sureste o a Inaer manipular el servoactuador. Solamente estaba autorizado, el fabricante o su subcontratista u otra empresa que tuviera su autorización. Pero, sigue diciendo, no cualquiera puede meter mano en un componente aeronáutico si no tiene específicamente un certificado para manipular un equipo.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que la pieza vino de Estados Unidos y que daban por supuesto que esa pieza había cumplido las revisiones, las revisiones pertinentes. Sin embargo, en una reclamación del Colegio Oficial de Pilotos, ellos afirman que no conocen ni siquiera esa inspección adicional del "servoactuador" izquierdo, el HR 2036, que se llevó a cabo en las instalaciones del fabricante del helicóptero en Estados Unidos, bajo la supervisión de personal de la CIAIAC, una vez que tuvo lugar el accidente.

Contesta el Sr. Arqué que cree que la CIAIAC no tienen por qué desvelar detalles de lo que está haciendo hasta que hace sus conclusiones y que es posible que la CIAIAC estuviera en el fabricante viendo la inspección del "servoactuador", pero que no haya documentación de ello. En cualquier caso, dice desconocerlo.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que cree ha quedado claro que WOODWARD HR TEXTROM envió un servoactuador que no reunía las condiciones, pero quienes receptionan ese servoactuador en España, también debían cumplir unas condiciones de revisión, de que el producto que han recibido reúne todas las condiciones y todas las normativas. De hecho, en el manual del Bell del 407, en la primera página, pone todas las normativas y directivas que deben cumplir y está la declaración firmada de cumplimiento del programa. Se sabe entonces que lo enviaron defectuoso o mal revisado, pero no se tiene constancia porque el parte de trabajo del día 5 de mayo no lo hemos recibido. Plantea su duda de cómo es posible comprobar

que salió de un sitio y se recepcionó en otro, contestando el Sr. Arqué que su director técnico le contó que esa pieza no podía ser abierta por nadie sin autorización, con lo que, si no tienes autorización, debes fiarte de la documentación que te envían diciendo que está correcta y proceder a montarlo.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

A la pregunta de si dentro de su empresa tenía un Departamento de Calidad, contesta que sí.

A la pregunta de cómo estaba, dentro del propio Departamento de Calidad de la empresa, la escala y si intervenían en algún momento en supervisar si estaban cumplimentados o no los boletines, contesta el Sr. Arqué Gibernau que el Departamento de Calidad, que dependía directamente del gerente o del director general, tiene la función de comprobar que se están haciendo las cosas de acuerdo con la norma. Lo que existe es una norma de doble chequeo o doble comprobación cuando se hace un trabajo de mantenimiento determinado, dentro del mismo Departamento de Mantenimiento. Una persona hace el trabajo y otra persona comprueba que está hecho. Dice que esto es el procedimiento normal dentro de la normativa de mantenimiento del Parte 145, que se llama. El responsable de calidad lo que hace de forma habitual es comprobar que se está trabajando de acuerdo con este tipo de normas.

A la pregunta de si, dentro de la empresa Helicópteros del Sureste, no existía ningún responsable, ni ninguna persona que tuviera que supervisar que estaba cumplimentado el Boletín de Servicio, dice que claro que sí y que no solamente una persona, sino varias. Una cosa es el Departamento de Calidad y otra cosa el Departamento de Aeronavegabilidad, que determina que hay que instalar un componente o que ha cumplido, que se ha hecho ese servicio, etc.

A la pregunta de qué cree que ocurrió en esta ocasión, responde que cree que el error estuvo en WOODWARD HR TEXTROM, el fabricante subcontratista de Bell. De hecho, si analizamos el informe de la CIAIAC, lo dice claro al recomendar a Bell que mejore su sistema de calidad. En otra documentación también se deja claro que se hubo una *quality leak*, una fuga de calidad del subcontratista de Bell, que fabricaba la pieza. Claro que hubo toda una cadena.

A la pregunta de si Helicópteros del Sureste, tras este accidente, tomó alguna medida contra este fabricante que él ha dicho que tuvo un grave error, dice que lo desconoce porque dejó de ser gerente al poco tiempo y por supuesto la investigación terminó después de que él hubiese dejado la compañía. Si sabe que la compañía de seguros se hizo cargo del siniestro y de las indemnizaciones a los familiares de los fallecidos. Desconoce si INAER hizo una reclamación a Bell.

A la pregunta de si, mientras fue gerente responsable de Helicópteros del Sureste, tuvieron más incidentes tan graves con respecto a lo que les suministraba Bell, contesta que no.

A la pregunta de si en su empresa hubieran podido abrir la pieza antes de instalarla, contesta que no.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. DOMÍNGUEZ BUJEDA:

Afirma el Dr. Domínguez Bujeda que, en el informe técnico se concluye que el sistema hidráulico había sido desconectado por el piloto para atender la maniobra de emergencia, por lo que le pregunta si es ese el protocolo habitual o tenía otras opciones el piloto. Contesta que, sin ser piloto, es difícil de contestar la pregunta porque, al final, el piloto tiene que cumplir con lo que dice el manual de vuelo. Añade que, en todos los accidentes mundiales, el 90% de los casos puede deberse a un error de operar dentro del pilotaje, pero que no fue el caso en absoluto de este helicóptero donde el piloto cree que actuó correctamente ya que se le quedó bloqueado el cíclico, que es el mando que le permite ir hacia la izquierda, con lo que más opción no tenía.

A la pregunta de si se hizo cargo el seguro de la empresa norteamericana por el fallo de la pieza, el Sr. Arqué contesta que no, que fue el seguro de INAER.

A la pregunta de si tanto INAER como la empresa norteamericana que manda la pieza defectuosa tuvieron la sensibilidad adecuada de cara al trato a las familias, contesta que piensa que sí en aquel momento, no digo por parte del fabricante del que aparecerían los técnicos para hacer análisis, sino de INAER, afirmando que cree que se dio un trato adecuado a las familias y, desde el punto de vista económico, se les indemnizó con el máximo indemnizable en aquel momento.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANES:

A la pregunta de cuántos años hacía que había salido la directiva que afectaba a la pieza, contesta que no lo sabe, que las directivas aeronáuticas o los boletines dejan muy claro, primero, a qué números de serie afectan y en qué plazo deben ser cambiada o modificada o inspeccionada la pieza o componente a que se refieran. O sea que se publicara el boletín seis meses antes o un mes antes o un año antes, no tiene mayor relevancia, lo importante era que el boletín debía cumplirse y que el servoactuador viniera mal es un problema grave. En todo caso, quien tenía que aplicar ese boletín en el caso concreto era el fabricante y su subcontratista. Siempre tiene que aplicar el boletín quien está autorizado y en el caso no podía ponerse en duda lo que decía el fabricante.

A la pregunta de si el valor de las piezas que se recambian es muy alto o es un coste normal para lo que es un helicóptero, contesta que no sabría decir lo que costaba ese servo.

A la pregunta de si hay directivas de aeronavegabilidad que no es que digan que hay que revisar piezas o hacerle las modificaciones oportunas, sino que hay que retirarlas del mercado, contesta que sí, que puede haber una directiva que diga que hay que retirar todas las piezas de un número de serie determinado en un plazo determinado, añadiendo que eso ha ocurrido en el pasado con todos los fabricantes.

A la pregunta de si la directiva del caso disponía la retirada de la pieza, dice que cree que no se ordenaba la retirada inmediata sino que se ordenaba una sustitución en un tiempo determinado, que es lo que se hizo. En este caso, se cambió el servoactuador en

el tiempo que pidió el fabricante, pero el servoactuador que se envió para sustituir al primero vino mal. El problema no es que se sustituyera una pieza estropeada por otra estropeada, se sustituyó una pieza que podía estar afectada por un mal montaje (la anterior a 2006) por otra que, supuestamente, había sido correctamente montada por el fabricante o subcontratista aunque luego se comprobó que el montaje no había sido correcto. Pero el operador de la aeronave no estaba autorizado para desmontar el servoactuador.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

Tras haber afirmado el compareciente que la compañía de seguros que ellos tenían se hizo cargo del accidente y del siniestro, le pregunta si sabe si dicha compañía de seguros reclamó después al fabricante del helicóptero por mandar una pieza defectuosa. Contesta que no lo sabe.

A la pregunta de si recuerda que compañía de seguros era que aunque se distribuían los seguros en muchas compañías, el interlocutor era Willis.

A la pregunta de qué cree que falló, una vez que ellos habían pasado todos los controles del supervisor nacional de la navegación civil en cuanto a las aeronaves, contesta que sí, que ellos pasaban todos los controles. Añade que no cree que pueda reprochársele a la Agencia Nacional que no lo hiciera bien. AESA no puede entrar en cada minucia, en cada pequeña pieza que se instala en una aeronave, necesitarían miles de personas, que no tienen evidentemente y, en aeronáutica, hay algo que es fundamental, que es la documentación que acompaña a cualquier pieza. Esa documentación es una documentación que indica que esa pieza es aeronavegable y cumple con todas normativas desde que sale de un mantenedor o de un fabricante. Por eso, además existe normativa europea de EASA actualmente y los acuerdos entre EASA y la AESA porque, si no, cada país tendría, cada maestrillo su librito. Entonces existe la documentación *for wan* que es el documento que acompaña a cualquier pieza diciendo que está correcta y navegable, y el que la recibe tiene que creérselo pues, si no, sería imposible.

A la pregunta de si cree que la compañía de seguros de la empresa de la que él era gerente, tenía que haber demandado responsabilidades a la empresa fabricante del helicóptero por el envío de la pieza defectuosa, afirma que no sabe si lo han hecho o no porque dejó de ser gerente en 2012.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO IÑIGUEZ:

A la pregunta de quién cree que tiene la responsabilidad de poner una pieza, un servoactuador que estaba en una estantería y que, al parecer, había sido desechado de otro aparato, responde que no es un problema de haber sido desechado, sino de que el certificante certificase que estaba correcto.

A la pregunta de qué responsabilidad tiene INAER HELICÓPTEROS, S.A.U en este tema, afirma que cree que de este accidente desgraciadamente INAER no puede asumir ninguna responsabilidad porque, instaló

un componente enviado por el fabricante con la documentación de que estaba correcto.

A la pregunta de qué responsabilidades cree que pueden tener Textron, EASA, la agencia estatal o Bell 407, afirma que ni EASA, ni la agencia estatal, en su opinión, tuvieron ninguna responsabilidad. La responsabilidad final podía ser de Bell y de Textron y supone que Bell reclamaría al subcontratista, pero la responsabilidad o el error cometido está ahí, está en Estados Unidos.

A la pregunta de por qué cree que se cierra el caso judicialmente sin un informe firme sobre este tema, dice que no lo sabe porque el tema judicial no lo siguió en absoluto.

A la pregunta de qué opinión le merece el programa de mantenimiento de Bell 407, afirma que Bell es una compañía con prestigio de decenas de años y con un excelente servicio de mantenimiento, y que no puede hablar mal de ellos.

A la pregunta de qué opinión le merece el informe de la CIAIAC, la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, dice que estuvo claramente enfocado a buscar las causas del accidente, y a formular las recomendaciones para que una acción como esa no se repita, y que su conclusión fue que Bell tenía que mejorar el sistema de calidad porque había sucedido un accidente aquí en España, viniendo de los errores cometidos por Transport Canadá.

Acerca de qué opinión le merece que la CIAIAC aconseje a la Administración canadiense y no a la española, contesta que, como la causa del accidente estuvo en un control de calidad erróneo en el fabricante y en el subcontratista, que no estaba controlado por AESA, sino por Transport Canadá (porque aunque fuera una empresa de Estados Unidos, tiene el centro de montaje o de fabricación en Canadá), por eso la CIAIAC se dirigió a Transport Canadá. AESA no podía enterarse de este detalle.

A la pregunta de si cree que deberían hacerse recomendaciones a los operadores, contesta que en este accidente cree que no porque el operador actuó correctamente, hizo revisiones en tiempo y forma, cambió el componente, el operador no podía hacer nada. Es un drama, pero no podía hacer nada.

c) Intervención final del Sr. Arqué Gibernau, gerente de la empresa helicópteros del sureste S.A. en el momento del accidente

Concluye que si la Comisión tiene que depurar responsabilidades políticas, como en el accidente falló un servoactuador, no hay ningún grupo político que tenga la culpa.

4. Comparecencia del Sr. Díaz-Crespo Cardona

La cuarta comparecencia tuvo lugar en la quinta sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 21 de diciembre de 2018 con la presencia de D. Jorge Díaz-Crespo Cardona, representante de INAER AVIATION SPAIN, S.A.U., administrador único de la empresa Helicópteros del Sureste, S.A., en el momento del accidente.

a) Intervención inicial del Sr. Díaz-Crespo Cardona, representante de Inaer Aviation Spain, S.A.U., administrador único de la empresa helicópteros del sureste, S.A., en el momento del accidente

Contextualiza su responsabilidad en la compañía, diciendo que inició la colaboración con la compañía Inaer en el año 1998, que su *background* es un *background* financiero y que empezó como director financiero de la compañía y que, de 2008 a 2012, tenía la responsabilidad de consejero delegado, por lo que reportaba directamente al Consejo de Administración. Salió de la compañía en mayo del 2012, último mes en el que tuvo colaboración profesional directa con Inaer. Señala, en resumen, que, en la época del accidente y desde 2008, su función era reportar directamente al Consejo de Administración y su responsabilidad directa se basaba principalmente en la gestión estratégica, financiera y desarrollo del negocio internacional. Esas eran sus funciones principales dentro de la compañía.

A partir de aquí, señala que queda a disposición de la Comisión para lo que puedan necesitar.

b) Intervención del Sr. Díaz-Crespo Cardona en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los grupos parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

Afirma que quiere profundizar en el tema del mantenimiento del helicóptero que se accidentó y que el propio informe técnico hablaba de que había un boletín de servicio que requería de una inspección y que eso no se hizo y que por lo tanto eso provocó esa condición insegura y el accidente. Pregunta entonces cuál era la cascada, dentro de su empresa, de las diferentes personas que podían asumir la responsabilidad del mantenimiento de esas piezas. Contesta el Sr. Díez-Crespo que en aeronáutica hay una serie de responsabilidades que están, de alguna manera, autorizadas o reconocidas por la Agencia Española de Seguridad Aérea. Que cualquier organización aeronáutica empieza desde la figura del gerente responsable, y de ahí en cascada hay distintas responsabilidades que tienen que ver con la dirección de operaciones en vuelo, dirección de operaciones en tierra, dirección técnica desde el punto de vista del operador, que tiene la responsabilidad de que la aeronave esté en condiciones de vuelo. Y hay también una dirección técnica que tiene que ver con el mantenimiento, que es distinta de la anterior. Es decir, dentro de una organización aeronáutica, hay dos direcciones técnicas: una que es, desde el punto de vista del operador, la que se responsabiliza de que la aeronave esté en condiciones de vuelo y otra que es la dirección técnica de mantenimiento, que tiene la responsabilidad de que el programa de mantenimiento se ejecute como manda la norma y como manda el fabricante. Señala que estas responsabilidades están reconocidas por aviación civil a través de lo que, en el sector, se llama el formato cuatro, y están reconocidas en el propio manual que la compañía tiene aprobado con la Agencia Española de Seguridad Aérea.

Así pues, son estas personas las que tienen la última responsabilidad técnica y operacional dentro de la actividad diaria de la compañía. Y por encima de ellas, hay una gerencia responsable, que es la persona que en última instancia se responsabiliza de que todo funcione bien y la que además la Agencia Española de Seguridad Aérea requiere que tenga autonomía financiera también para tomar decisiones en todo momento.

En una organización grande, como era la de Helicópteros del Sureste, por encima de esta organización aeronáutica había una organización, digamos, corporativa-funcional, que se encarga no de la gestión diaria a nivel aeronáutico, pero sí de la gestión, como de cualquier otra compañía, a nivel comercial, financiero, de recursos humanos, de crecimiento, etcétera.

Pero digamos que a nivel aeronáutico, que entiendo que es lo que interesa a esta Comisión, hay una organización perfectamente definida y autorizada por aviación civil para la gestión diaria de las operaciones y el mantenimiento de una compañía.

En cuanto a lo que se le ha preguntado del fabricante, dentro de lo que son las labores de mantenimiento, en aeronáutica todo es trazable o todo debe de ser trazable de tal manera que la mayoría de las piezas que vienen del fabricante tienen que venir con un certificado de puesta en servicio. Es decir, la obligación de una compañía aeronáutica pasa por asegurarse de que cualquier pieza que instala en una aeronave como consecuencia de un problema de mantenimiento tiene ese certificado de puesta en servicio en vigor. Entonces, es el fabricante el que tiene que certificar que la pieza que está suministrando al operador está en condiciones para poder ser montada en la aeronave.

A la afirmación de que eso no ocurrió con la pieza del helicóptero en cuestión pues no se cumplimentó la directiva de aeronavegabilidad que le afectaba, lo que pudo provocar el accidente, pregunta si dentro de la compañía del compareciente, una vez ocurrido el accidente, hubo alguna consecuencia por el hecho de que no existiera ese certificado para esa puesta en servicio. También pregunta si dentro del mantenimiento que se realizaba dentro de Helicópteros del Sureste, podía comprobarse visualmente si esa pieza, en concreto, llevaba ese certificado o no se podía apreciar visualmente. Contesta que, por lo que recuerda, la pieza contaba con el certificado de puesta en servicio del fabricante, y cree que la CIAIAC, en el informe final, lo que hace es una recomendación al fabricante por la falta de agilidad, de alguna manera, en la comunicación de ese boletín de servicio. Por lo que recuerda, su compañía, cuando recibe la pieza, tenía el certificado en vigor con lo que actuó de la manera en que normalmente se debe de actuar, instalando la pieza. Además, la pieza, en concreto, no es una pieza que las compañías estén autorizadas a abrirlas por dentro. Es una pieza estanca por lo que la única obligación que tenía la compañía era que viniese con la certificación adecuada para poder instalarla. Las compañías no están autorizadas, en este caso concreto de esta pieza, no están autorizadas para intervenir dentro del avión, para abrirla o para inspeccionarla.

A la pregunta de si quiere decir que esta pieza tenía el certificado de puesta en servicio, dice recordar

que sí por la lectura del informe de la CIAIC, emitido dos años después de su salida de la compañía.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. DOMÍNGUEZ BUJEDA:

A la pregunta de si el Consejo de Administración estuvo informado de las conclusiones de la CIAIC, contesta que, cuando se conoció el Informe definitivo, ya no estaba en la empresa.

A la pregunta de qué contacto tenía con la canadiense Bell Helicopter y si había hilo directo desde el Consejo de Administración de Inaer con Bell Helicopter Canadá, contesta que Bell Helicopter era un proveedor como otros muchos que tiene una empresa que se dedica a este tipo de servicios. Bell Helicopter es un fabricante de helicópteros que además tiene la obligación de suministrar las piezas cuando el operador se las pide, es decir, había una relación comercial pura y dura. Para esa relación comercial existe la organización aeronáutica de la ha hablado antes, que dentro del tráfico normal de la compañía, está permanentemente haciendo pedidos de piezas, recibíendolas y, por supuesto, instalándolas.

Añade que el fabricante tiene una responsabilidad importante en el mantenimiento de un helicóptero. Que un helicóptero, cuando sale de fábrica y un operador lo compra nuevo, sale con unas especificaciones determinadas que le autorizan para un servicio de forma que cualquier intervención que posteriormente se haga en ese helicóptero, a nivel de mantenimiento, a nivel de modificación de algún equipamiento, tiene que estar autorizado por la autoridad aeronáutica, por la Agencia Española de Seguridad Aérea, o tiene que estar autorizado directamente por el fabricante. Es decir, el operador no puede intervenir en la aeronave si no hay una autorización previa o de la Agencia Europea de Seguridad o Española de Seguridad o del fabricante.

Es el fabricante también el que tiene la obligación, como ocurre con los coches que de vez en cuando sale una campaña para revisar todos los modelos a partir de una fecha, de emitir permanentemente boletines de servicio que obligan al operador a hacer determinadas intervenciones en las aeronaves o en los equipos de las aeronaves.

Para contestar a la pregunta, afirma que Bell es un proveedor normal, como lo puede ser el Airbus, o los proveedores de motores, etcétera. Y que por tanto la relación de su empresa con Bell no era una excepción, era una relación comercial normal y diaria de suministro de piezas, de compra de helicópteros y de boletines de ingeniería que la compañía tenía que implementar. Todo ello se queda dentro del ámbito de esa organización aeronáutica, que está autorizada por la Agencia Española. En el tráfico normal de la compañía, no hay un contacto directo del Consejo de Administración con los proveedores en este sentido.

Cuando hay una negociación importante, como un programa de adquisición de flota, que es algo como más estratégico dentro de la gestión de una compañía, en ese tipo de negociaciones sí que en algún momento dado puede intervenir el Consejo de Administración a nivel estratégico, pero no a nivel de tráfico diario.

Tras haber dicho el Sr. Díaz-Crespo que la pieza que envía Bell Helicopter, por la información que él

tiene, era una pieza estanca, pregunta el Sr. Domínguez Bujeda qué hubiera pasado si el técnico de INAER, la hubiera abierto, contestando aquel que esa pieza, si se hubiera abierto, tendría que haberse tirado a la basura porque la compañía no estaba autorizada para intervenir y abrir la pieza, como ocurre con otras muchas cosas. Es decir, las compañías aeronáuticas están certificadas por la Agencia Española hasta un determinado nivel de mantenimiento, por encima del cual no se puede realizar ninguna intervención.

Es decir, su personal, en este caso concreto, no estaba en absoluto autorizado para intervenir dentro de las piezas. Las piezas que suministra el fabricante vienen con lo que en el sector se llama el *for wan*, en inglés, es formato uno. Es como el carnet de identidad de la pieza, que es una hoja de papel sellada, firmada y registrada por el fabricante, donde aparece la información del *serial number*, el número de serie de la pieza, de la fecha de fabricación, de dónde se ha fabricado, de dónde ha salido, de qué almacén ha salido y a qué operador ha llegado, en este caso a Inaer.

El operador tiene la obligación de que esa pieza tenga ese documento en vigor para poder instalar la pieza. Ese documento, una vez que la pieza se instala, pasa a formar parte del expediente de la orden de trabajo que se está realizando en el helicóptero, de tal manera que, si una vez que se acaba la intervención, Aviación Civil, el propio fabricante o cualquier auditoría viene a revisar esa documentación, ese documento tiene que estar disponible dentro de la orden para que la pieza sea trazable.

A la pregunta de si considera que Bell Helicopter tiene alguna responsabilidad en este tema, contesta que, en el mundo de la aviación, que es un mundo complicado, hay una cosa que ha de tenerse clara siempre y es el respeto que debe tenerse cuando ocurre un evento de este tipo al trabajo que hace una comisión de investigación de accidentes, que en este caso, además, es absolutamente independiente de cualquier otro órgano que está regulando el sector, por lo que se remite a las conclusiones del informe de la CIAIC, donde es evidente que hay cuatro recomendaciones y las cuatro se hacen al fabricante y al organismo que regula al fabricante. Insiste en que la mejor manera que tiene para poder contestar a la pregunta, es remitirme al propio informe de investigación.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANCES:

A la pregunta de si INAER no tenía capacidad para detectar si esa pieza estaba bien o mal, contesta que, en el mundo de la aeronáutica, más que creer, hay que irse a la evidencia, y la evidencia es la documentación que acompaña a esa pieza. Porque esa documentación es la que habilita a la compañía a instalar la pieza. Es decir, no es una cuestión, de creencia, sino de seguir a pies juntillas el procedimiento que está establecido a nivel internacional y ese procedimiento dice que cualquier pieza suministrada por cualquier fabricante que venga acompañada por el boletín de puesta en servicio y que esté en vigor es instalable. Y esa es la evidencia a la que cualquier compañía se tiene que ceñir.

A la pregunta de si hubo algún problema más con algún otro helicóptero de las mismas características del que se siniestró, contesta que, que él tenga conocimiento, en Inaer no ha habido ningún otro problema con ningún helicóptero similar del mismo fabricante. Bell Helicopter Textron es un fabricante norteamericano, canadiense, y es el fabricante que más unidades de helicópteros tiene en vuelo a nivel mundial. Y es el principal fabricante de aeronaves, además, para uso militar. Quiere decir con esto que es un fabricante internacionalmente reconocido. Añade que, dentro de su compañía, trabajaban con Bell al igual que trabajaban con Airbus, que es un fabricante francés o con Agusta, que es un fabricante italiano. Pero dentro del mundo aeronáutico, Bell siempre ha sido la referencia como fabricante y una empresa, sin duda alguna, pionera y que tiene flota prácticamente a nivel mundial en todos los países.

A la pregunta de si siguieron manteniendo la misma confianza con la empresa Bell Helicopter, contesta que, sinceramente, no sabe qué decisión se tomó por parte de la compañía en el 2014 cuando el informe de la comisión fue publicado, pero que va a responder a la pregunta a título personal. Si él hubiera estado al mando de la compañía, no se hubiera dejado de trabajar con Bell por los motivos que decía antes porque es una compañía absolutamente reconocida, pero sí que hubieran aplicado algún protocolo para ese problema concreto y para haber hecho alguna actuación adicional al resto de la flota que tenía la compañía de ese modelo para quedarse tranquilos aunque no estuvieran obligados, insiste, por la norma a hacerlo. Pues quizá como protocolo interno de la compañía hubieran hecho alguna revisión o comprobación adicional del resto de aeronaves que tiene la compañía del mismo modelo. Insiste en que es una opinión personal en el caso de que él hubiera estado al mando de la compañía, cosa que no ocurrió. Tampoco sabe qué decisión tomó la compañía una vez que se publicó el informe.

Pregunta la Sra. Martínez Romances si, una vez que se emite un informe oficial de las características del de la CIAIAC, en el que se indica que esa pieza estaba defectuosa, en el que se sabe que la empresa de aquí que la recibe no podía manipular esa pieza, sino que simplemente la podía cambiar, pero que se sabe de dónde venía la pieza, existe algún tipo de mecanismo que desde instituciones internacionales puedan sancionar o puedan hacer recomendaciones a las empresas que han tenido fallos. Contesta el Sr. Díaz-Crespo que sí que existen estos mecanismos. Pone como ejemplo el accidente en el Mar del Norte, con un helicóptero de Airbus, que también tuvo consecuencias fatales, desgraciadamente, y en cuya investigación se demostró que había una pieza que tenía un fallo de diseño del fabricante. Señala que, en ese accidente, a través de ese informe de la comisión del país en este caso afectado que era el Reino Unido, derivó en un boletín a nivel internacional de la agencia europea y de la agencia americana, que obligaba a poner en tierra todos los helicópteros de ese modelo a nivel mundial. Es decir, eso derivó en que a partir de ese momento, a partir de la emisión de esa norma o de ese boletín, ningún helicóptero de ese modelo pudo seguir volando a nivel mundial, hasta que el fabricante no resolvió el

problema y de alguna manera la autoridad tuvo la seguridad de que el problema estaba resuelto. Es decir, existen mecanismos a nivel internacional para poder intervenir en casos como este y son de obligado cumplimiento para cualquier operador y cualquier fabricante.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

A la pregunta de con qué compañía de seguros trabajaban, contesta que cree recordar que era Willis, que es una empresa del Reino Unido.

A la pregunta de si, una vez satisfechas las indemnizaciones, sabe si esta compañía reclamó posteriormente a Bell Helicópteros, contesta que no lo sabe, añadiendo que lo normal es que la compañía responda de manera inmediata y, haciendo uso de la cobertura que tiene contratada, indemnice inmediatamente a cualquier afectado. Pero la actuación que pudo hacer la empresa de seguros contra el fabricante, sinceramente, dice desconocerla, entre otras cosas porque, en el momento que se evacúa el informe del accidente, estaba ya bastante alejado del sector y de la compañía.

A la pregunta de si cree que tenía que haber reclamado la compañía de seguros por responsabilidad a la empresa fabricante al ser la pieza defectuosa, dice que solo puede contestar a nivel personal y que, si él fuera la empresa de seguros, lo haría evidentemente.

A la pregunta de si cree que la Agencia Española de Navegación tenía algún tipo de responsabilidad y qué responsabilidad tiene que tener la Administración para que pueda controlar de cara al futuro que las piezas están en condiciones y que, por tanto, la seguridad está más garantizada, contesta que, al igual que la responsabilidad de la compañía en este caso concreto llegaba hasta tener la seguridad de que la pieza que se estaba instalando contaba con todos los parabienes que tenía que contar por parte del fabricante, la de AESA llegaba a asegurar que, de acuerdo con el manual de mantenimiento, emitido y aprobado a nivel internacional por el fabricante, INAER estaba actuando de acuerdo con ese manual. Esa es la función de la autoridad aeronáutica española por lo que no cree que hubiera en este caso ninguna responsabilidad directa de la autoridad española.

A la pregunta de si sabe si la autoridad española solicitó responsabilidades de alguna manera a Transport Canadá o a Bell Helicopter o si INAER les reclamó daños y perjuicios por este problema, dice que no lo sabe porque ya había salido de la compañía. Que, a título personal, si él hubiera estado manejando la compañía, seguramente sí habría iniciado un expediente de reclamación al fabricante. Pero esto es su opinión personal porque desconoce lo que hizo la compañía en 2014. En cuanto a la primera parte de la pregunta, dice que la agencia aeronáutica nacional de cada país (en este caso estamos hablando de la de Canadá igual que estamos hablando de la de España), tiene la obligación de velar por el cumplimiento de la norma a todos los operadores que operan en un territorio, pero cuando existe en este caso un fabricante como Bell, que está fabricando en un territorio, es también responsabilidad de esa agencia el velar por el cumplimiento de la normativa del fabri-

cante. Si Bell Helicopter fuera una sociedad española que estuviera fabricando helicópteros en España, sería también responsabilidad de la Agencia Española de la Seguridad Aérea velar por el cumplimiento de la normativa en cuanto al fabricante.

Aclara que explica esto porque la responsabilidad última de que el fabricante cumpla o no, en este caso Bell, con la normativa existente, es de la Agencia Canadiense de Seguridad, no de la agencia española.

Lo que suele haber entre las agencias es mucha comunicación para intentar compartir este tipo de información, pero no para traspasar si es responsabilidad de una u otra. Es decir, no es normal que en este caso la Agencia Española de Seguridad Aérea pida responsabilidades a la agencia canadiense, es la agencia canadiense la que tiene en última instancia la responsabilidad de que el fabricante Bell, que está operando en su territorio, cumpla con todos los requisitos normativos.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO ÍÑIGUEZ:

A la pregunta de si existía una trazabilidad de las piezas que les vendía Bell o Textron, dice que la obligación de cualquier operadora y, en este caso, de INAER, era de tener la absoluta certeza de que las piezas estaban en condiciones de servicio, lo cual se demostraba a través de esa documentación que ha explicado antes. Cualquier cosa que se instala en un helicóptero, en un orden de trabajo tiene una trazabilidad absoluta. Desde una arandela de goma hasta algo mucho más complejo, como es un actuador. La responsabilidad de la compañía, insiste, es velar porque en todo momento cualquier pieza que exista en una aeronave cuente con esa documentación y, además, la incorpora a la orden de trabajo para que en cualquier momento sea auditable y trazable. Y lo que asegura es que la empresa en la que él trabajaba entonces era absolutamente escrupulosa con este procedimiento.

A la pregunta de si interviene alguien más en el proceso de colocación por INAER de la pieza enviada por Textron, dice que no, pero que la agencia puede en cualquier momento intervenir para velar por que la pieza se haya montado con la documentación adecuada, pero nada más.

A la pregunta de si se puso en marcha algún mecanismo de prevención después de este accidente o si hubo alguna sanción a la empresa que había suministrado la pieza, insiste en que cualquier cosa que se hubiera hecho a partir de la emisión del informe la desconoce porque ya no estaba en la compañía.

A la pregunta de qué responsabilidad cree que tienen INAER Helicópteros, Textron, EASA, o Bell, se vuelve a remitir al informe. El informe es claro en cuanto a las recomendaciones que hace a dos organismos, en este caso al fabricante y a la Agencia de Seguridad Canadiense. Los informes son resultado de un trabajo muy exhaustivo, de gente muy entendida, que, además, es absolutamente independiente de cualquier organismo, incluso de la Agencia Española de Seguridad Aérea.

A la pregunta de qué opinión le merece que la CIAIAC aconseje a la Administración canadiense y no lo haga a la española en su informe, contesta que ya

ha dicho antes que la responsabilidad última de que Bell cumpla con su procedimiento y su normativa es de la agencia canadiense, no de la Agencia Española de Seguridad Aérea. La responsabilidad de la Agencia Española de Seguridad Aérea es que, el operador, en este caso INAER, que opera en territorio nacional, cumpla con su programa de mantenimiento y asegure que cualquier pieza que esté instalada en la aeronave, venga con esa certificación. Son dos responsabilidades distintas y de ahí que la CIAIAC hiciese recomendaciones a la agencia canadiense y no a la agencia española porque no era responsabilidad de la agencia española velar por que esa pieza se hubiese fabricado en condiciones en Canadá.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

Afirma la Sra. Prades Alquézar que, en el informe de la CIAIAC y en el informe definitivo que se emitió, pone que en la placa de indicaciones del servoactuador que causó la pérdida de control, no se encontraba grabado un número, el número 67/01, y que la inserción de ese número indica que esa pieza ha sido revisada y certificada. Pregunta entonces si no saltaron las alarmas al ver que ese número no aparecía grabado en la pieza, contestando el Sr. Díaz-Crespo que no porque la Biblia o el mantra que tiene que tener cualquier operador es que la empresa que fabrica una pieza certifique que está en condiciones de servicio y eso se cumplía en el caso.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que cree que no es normal, en tanto parte implicada y parte perjudicada en su credibilidad, que INAER no activase los mecanismos de reclamación hacia Boudoir, contestando el Sr. Díaz-Crespo que ya ha dicho antes que, de haber estado él en la compañía, lo habría hecho.

A la pregunta de si tenían un control directo, un registro, de las piezas que se enviaban, algún programa informático que compartiese toda esa información y que se actualizase día a día, contesta que todo en aeronáutica está absolutamente sistematizado y que una empresa aeronáutica no puede comprar piezas a cualquier fabricante. El fabricante en sí mismo tiene que estar certificado y tiene que estar autorizado para suministrar esas piezas. El volumen de compras de piezas de una compañía, como INAER en aquella fecha podría estar perfectamente en más de diez millones de euros al año. Esto si se traduce en piezas, resulta una infinidad de piezas que entraban y salían del almacén. Por eso hay un procedimiento, por eso los proveedores tienen que estar autorizados por la Agencia Española de Seguridad Aérea y por eso cualquier pieza, insiste, que se instale en un helicóptero tiene que tener su carnet de identidad, que es este famoso certificado del que ha estado hablando. Entonces, existe, desde luego, un registro desde que esa pieza entra en la compañía hasta que se instala en el helicóptero y ese registro, además de ser informático, está en un expediente en papel, que se debe de mantener siempre que la aeronave exista. Es decir, una aeronave con treinta años, si está autorizada por la agencia española para volar, es porque tiene todo el registro de las intervenciones que se le han hecho a esa máquina en mantenimiento visible. Es decir, existen y se pueden revisar.

Entonces, en cualquier empresa aeronáutica, además del registro informático que existe, existe un registro físico de cualquier intervención que se le haya hecho a la aeronave, donde se adjuntan esos certificados de cualquier pieza que se ha instalado. No todos los proveedores sirven, los proveedores tienen que estar previamente certificados y autorizados a nivel aeronáutico por la agencia.

A la pregunta de qué cargo dentro de la empresa se ocupaba de esos registros, contesta que, desde el punto de vista de la responsabilidad de vuelo, es la dirección técnica del operador y, desde el punto de vista del mantenedor, es la dirección técnica del mantenimiento. Son las personas que, en última instancia, tienen la obligación de que todo ese sistema funcione y esté perfectamente en orden. Esta persona es quien asume, además, la responsabilidad frente a la Agencia Española de Seguridad Aérea en el caso de que algo ocurra y es una responsabilidad, además, personal.

Ante la afirmación de la Sra. Prades de que cree que por parte de la aseguradora de INAER no hubo indemnizaciones a las familias, sino que fue por parte de la empresa que los contrataba como trabajadores, contesta que el Sr. Díaz-Crespo que, aunque no puede asegurarlo al cien por cien, sería muy extraño que la empresa aseguradora no hubiera indemnizado a los familiares, afirmando que sería la primera vez que ocurriría. Afirma que seguro que la empresa de seguros indemnizó a las familias.

c) Intervención final del Sr. Díaz-Crespo Cardona, representante de Inaer Aviation Spain, S.A.U., administrador único de la empresa helicópteros del sureste, S.A., en el momento del accidente

Termina señalando que es muy difícil ir más allá de lo que un informe de una comisión de accidentes puede decir acerca de un accidente porque, detrás de dicha Comisión, hay un trabajo muy exhaustivo y muy serio.

5. Comparecencia del Sr. Martínez Pillet

La quinta comparecencia tuvo lugar en la quinta sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 21 de diciembre de 2018 con la presencia de D. Aurelio Martínez Pillet, gerente responsable de la empresa INAER MAINTENANCE en el momento del accidente.

a) Intervención inicial del Sr. Martínez Pillet, gerente responsable de la empresa Inaer Maintenance en el momento del accidente

Comienza recordando que el accidente se produjo el 19 de marzo de 2011. Que era un Bell 407, que estaba destinado en la base de Alcorisa, de incendios forestales. Ese día se declaró un incendio y el helicóptero salió con la brigada y, desgraciadamente, se produjo el accidente. Todo accidente de aviación civil está sometido a la comisión de investigación de accidentes que depende del Ministerio de Fomento e inmediatamente contactaron con la comisión y ellos designaron

un equipo que fue al lugar del accidente y empezó con las tareas de investigación.

In situ, se recogieron los datos y las evidencias habituales en estos accidentes; se decidió trasladar los restos a un hangar que dispone la comisión en el Aeródromo de Ocaña en Madrid y, una vez que los restos estuvieron en Ocaña, se contactó con el fabricante para que enviara a las personas que considerara necesarias para participar en la investigación. El fabricante (Bell Helicopter de Canadá) envió a un experto. En los hangares de Ocaña, se sometieron los restos a otra revisión por parte de la comisión de accidentes y en presencia del experto de Bell. Y, en un momento, se decidió probar los sistemas hidráulicos de la aeronave. Como la aeronave estaba bastante destruida, hubo que usar una fuente externa de energía hidráulica y, al aplicarla, fue cuando se vio que había dos servos que actuaban correctamente, pero uno no se movía, que era en concreto el servo cíclico del lado izquierdo. Al tener constancia de que ese servo estaba agarrotado, estaba inamovible, se decidió desmontar los tres servos y el resto de componentes del sistema hidráulico y mandarlos a Bell, a su Centro de Investigación de Accidentes, que está en Estados Unidos, para seguir con las pruebas. Hasta Estados Unidos se desplazó la comisión y allí, según relatan en el informe, se hicieron todas las pruebas y se vio que el servo izquierdo no se movía por un defecto interno. Había una arandela que no estaba bien doblada sobre una tuerca, que había permitido que la tuerca se aflojase, agarrotando al servo. Y esa fue la razón del accidente.

Ese servo, el servo involucrado, había sido instalado por INAER, creo recordar en mayo del 2010. Ese servo había sido proporcionado por el fabricante, Bell Helicopter, que a su vez lo había recibido del fabricante del servo, porque Bell fabrica helicópteros, pero tiene varios subcontratistas que le proporcionan el motor, servos y otras partes. En concreto el servo lo fabrican en una empresa en California, que se llamaba Hydraulic Crusher y, ahora mismo se llama Woodward, que fue la que le suministro el servo a Bell y Bell a INAER. Ese servo venía con el certificado de aeronavegabilidad para todas las piezas que se instalan en cualquier aeronave, que es lo que en EASA, bueno en Europa se llama formato uno, por el que el suministrador certifica que esa pieza está al día de todos los boletines, directivas y cumple con todos los requisitos para ser instalado.

Ese servo llegó a las instalaciones de INAER MAINTENANCE, se comprobó que tenía la documentación reglamentaria y se procedió a instalarlo en la aeronave y se demostró con posterioridad que no era correcto, que ese servo internamente tenía un defecto, y que aunque el documento que había enviado decía que estaba correcto el servo, no lo estaba. Esa pieza era una pieza interna, por lo tanto, es difícil, imposible de poder ver el defecto por la gente que instaló el servo, que solo se dedica a instalarlo y no podía mirar dentro. Después de instalarlo, se hicieron las pruebas correspondientes en 2010 y todo funcionó bien. Parece ser, que al no estar bien esa arandela, lo que hizo es que fuera aflojándose, pero poco a poco, hasta que llegó un momento, que en este caso fue entre el mayo del 2010 y marzo del 2011, en el que el servo se bloqueó y eso es lo que sucedió el día del accidente.

b) Intervención del Sr. Martínez Pilet en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los grupos parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DEL SR. DOMÍNGUEZ BUJEDA:

A la pregunta de si se cumplieron los protocolos de mantenimiento, contesta que sí.

A la pregunta de si, al ser una pieza que ya había debido tener problemas, considera que fue un fallo muy importante de la empresa canadiense, contesta que fue un fallo de control de calidad tanto del servo como de la empresa canadiense.

A la pregunta de si, aunque haya subcontratas, quien realmente proporcionó a INAER la pieza fue Bell Helicopter, contesta que sí, que ellos solicitaban las piezas siempre al fabricante, a Bell Helicopter.

A la pregunta de si no se criminalizó a la persona que instaló la pieza que venía defectuosa, contesta que el proceso de instalación de las piezas viene en el manual del helicóptero y ese se siguió desde el principio hasta el final de forma que afirma que, en este caso, no se cometió ninguna dejadez en cuanto al procedimiento de mantenimiento.

Señala el Sr. Domínguez Bujeda que esa pieza se devolvió en 2005, porque no funcionaba bien y esa misma pieza es la que vuelve otra vez aquí, que viene cerrada y no se puede ver. Interviene el Sr. Martínez Pilet para decir que lo afirmado no es correcto. En 2005 es cuando sale un boletín que ellos aplicaron en toda la flota y en concreto ese servo todavía no se había fabricado. Es en 2009 cuando sale otro boletín, que no tiene nada que ver con el anterior, que dice que puede haber una tolerancia no de acuerdo a los procesos de fabricación, y en este helicóptero se encuentra un servo que tiene ese problema. Ese servo se desmonta y se le envía al fabricante y es el que mandan el que viene mal, pero no es que ese servo lo hubieran desmontado ellos antes. Era imposible porque el helicóptero se fabricó en 2008 y ese boletín era de 2005.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANCES:

A la pregunta de si los mismos controles de seguridad que tiene que tener Bell los tienen que tener las empresas subcontratadas y, por tanto, si cuando recibe Bell esa pieza tuvo que venir con una trazabilidad, con un certificado de que estaba bien y con todos los requerimientos para poder ser instalada en una nave, contesta que efectivamente. Cada pieza que se enviaba al fabricante del helicóptero, el fabricante del helicóptero lo introducía en su sistema de calidad y la enviaba a INAER con su certificado o *for wan*.

A la pregunta de si existe alguna forma de constatar que lo que se recibe es correcto y no solamente el certificado, contesta que todas las empresas que reciben repuestos, siempre hacen una inspección de aceptación que se limita a una inspección documental, es decir, que viene con la documentación necesaria, que esa documentación es correcta, que está firmada, que está conforme a los manuales y una inspección visual por posibles defectos claros. Un defecto en el transporte, que se haya caído o que se haya roto, pero internamente no están autorizados a hacer nada. Luego,

cuando se instala, se hacen las pruebas que indica el manual, que en este caso se hicieron y las pruebas salieron bien. La pieza se instaló en mayo y el helicóptero estuvo volando hasta el día del accidente. Y voló no recuerda el número de horas. Los defectos internos no se pueden ver porque no estás autorizado a abrir la pieza y si se abre se tiene que devolver para que la vuelvan a montar.

A la pregunta de si a raíz del accidente tomaron alguna opción de mayor control con Bell y si, en su calidad de responsable de mantenimiento, se ha encontrado en alguna situación parecida a la del accidente de este helicóptero, contesta que en ocasiones, se reciben piezas que no están correctas y que, cuando se ve físicamente o cuando se instala y se hacen pruebas y se ve que no funcionan bien, se devuelven. Un caso como este, sin embargo, no había ocurrido nunca: una pieza que decía venir bien, que se instaló, se hicieron las pruebas y funcionaba bien y que, después de seis o siete meses, falló. Eso nunca lo había tenido el comarcante.

En cuanto a las decisiones, dice no poder responder ya que el informe definitivo se publicó en marzo de 2014 y él había dejado INAER en febrero de 2014. Es decir, ya no estaba en INAER cuando se publicó el informe y desconoce las discusiones internas o las acciones internas que se tomaron por parte de la empresa.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

A la pregunta de cuál cree que es aquí el papel de la agencia española, contesta que la agencia española no tiene potestad frente a los fabricantes americanos o canadienses. Añade que hay tratados bilaterales, pero que son tratados en los que se aceptan los procedimientos de uno y de otro. Pero los responsables de la empresa fabricante, que es la de California, responden ante Transport Canadá, que es la equivalente de AESA en Canadá.

A la pregunta de si en el futuro cree que hay posibilidades de que la agencia española, aparte de los convenios que pueda tener con agencias internacionales de otros países, para evitar que estas piezas puedan venir defectuosas, puede hacer alguna recomendación, contesta aclarando que los tratados internacionales con el resto de autoridades aeronáuticas del mundo, desde 2003 la responsabilidad la tiene EASA, que es la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Todas las agencias europeas forman parte de EASA, pero ninguna como agencia de un país puede negociar nada con el resto, tiene que hacerlo la agencia europea, que depende del Parlamento Europeo.

A la pregunta de qué medidas tomó para que un accidente así no volviera a ocurrir, contesta que, como cuando se produjo el accidente, no sabían la causa, lo único que hicieron fue avisar a las bases de lo que había pasado y que fueran cautelosos en todas las inspecciones prevuelo. La causa real se supo cuando se publicó el informe, que fue en abril o marzo de 2014, en que él había dejado INAER con lo que no puede saber qué ocurrió después de ese informe.

A la pregunta de qué margen de maniobra ve en la Administración para intentar evitar que estos accidentes se puedan producir, contesta que el margen de maniobra que tienen es el que ya hizo. Inmediatamente des-

pués de ver la razón del accidente tanto la Agencia de Seguridad Americana como la Agencia de Seguridad Canadiense emitieron unas directivas de aeronavegabilidad, obligando a hacer unas inspecciones para detectar los defectos. Y esas directivas fueron asumidas por la agencia europea. Ese es el margen que tienen.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO ÍÑIGUEZ:

A la pregunta de en qué fecha se mandaron los servoactuadores a comprobar a Madrid y se detecta que en el servo actuador izquierdo está el fallo, dice que fue la CIAIAC la que los mandó e investigaba, no INAER. Cree recordar que, si el accidente fue en marzo y viajan en junio a Estados Unidos, pues entre marzo y junio.

A la pregunta de si el servo tenía un defecto, pero el documento no lo decía, quién era el responsable de ese documento y quién lo firmaba y si hay persona física aparte de la empresa, contesta que el fabricante del servo era HR Textron, que ahora se llama Woodward, y el certificado lo firmó su departamento de calidad. Añade que, en cada empresa, hay personal autorizado para firmar esos documentos, aunque no recuerda quién lo firmó en este caso.

Ante la pregunta de, si ha afirmado antes que era un error de control de calidad de Bell Helicopter, cree que han asumido sus responsabilidades los máximos responsables en este caso o si se deberían exigir todavía responsabilidades, contesta que no sabe decir si Bell ha asumido su responsabilidad o no, porque él dejó de tener contrato con este fabricante en febrero de 2014. Solo añade que Bell es el fabricante, no el número uno ahora, porque ahora es Airbus, pero durante muchos años ha sido el fabricante número uno del mundo. Entiende que internamente tomarían alguna medida, pero lo desconoce pues no mantiene contacto con ellos desde hace ya seis o siete años.

A la pregunta de dónde estuvo el gravísimo error de mandar un servo defectuoso, dice que no hay nada más de lo que ya ha dicho. Que el error vino del control de calidad del fabricante del servo, que, por una razón que desconoce, no detectó que ese servo estaba defectuoso. Insiste en que ellos se limitaron a comprobar que tenía la documentación adecuada, que es lo que les exige la normativa, y que procedieron a la instalación según el manual de mantenimiento y que hicieron las pruebas oportunas.

A la pregunta de si, aunque sea a título personal, conociendo todo lo que conocemos sobre este accidente, cree que se ha cerrado un poco en falso y no se han asumido todas las responsabilidades que se tenían que haber asumido y no se ha explicado todo lo que se tenía que explicar, contesta que la investigación técnica se dedica a buscar las causas para evitar que las cosas vuelvan a ocurrir y que a partir de ahí no puede dar otra opinión porque no la tiene.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

A la pregunta de qué relación mantiene ahora con INAER, dice que ahora son competidores en el mercado.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que cuando Bell envió la pieza, la envió marcada con «release to ser-

vice», que venía precintada y con un etiquetaje, con toda la normativa que cumplía esa pieza. Afirma también que varios comparecientes han declarado que INAER no tenía acceso físico al interior de esa pieza. Sin embargo, señala que las piezas que son revisadas vienen marcadas con un número perforado que, en este caso sería el 67/01, pero que no estaba grabado en la pieza. Considera la Sra. Prades Alquézar que deberían haber hecho un examen más minucioso de la mera comprobación de que los boletines estaban cumplimentados y le pregunta al Sr. Martínez Pillet, quien contesta que el examen se limita a la documentación y la documentación venía de forma correcta. Añade que el código que ha indicado la Sra. Prades es un código del fabricante, que solo al fabricante corresponde saber. Ahí es donde estuvo, precisamente, el error de control de calidad del fabricante.

Insiste la Sra. Prades Alquézar que ese número indica que cumple el boletín y que, cuando recibían una pieza en INAER, debían comprobar que realmente cumplía los boletines, contestando el Sr. Martínez Pillet que ese boletín era de 2005, el helicóptero estaba fabricado en 2008 y la pieza vino en 2010. Que el operador lo único que tiene que comprobar es el formato uno, es decir, que los documentos del fabricante le indican que la pieza está correcta.

Insiste la Sra. Prades en que esta pieza no vino marcada y que, en el informe de la CIAIAC, se indica que eso se apreciaba con una simple inspección ocular. A la pregunta de si comprobaban que las piezas cumplían los boletines o simplemente se fiaban de lo que recibían en el papel, dice que ellos se tenían que fiar de que el fabricante les envía una pieza aeronavegable, como firma y certifica en su documento.

A la pregunta de si sus inspecciones no van más allá de leer la documentación, contestan que no van más allá de comprobar la documentación que les envía el fabricante y de la inspección visual y las pruebas en vuelo.

A la afirmación de la Sra. Prades Alquézar de que, si hubieran hecho esa inspección visual, hubieran visto que la pieza no contenía ese número, que no estaba grabada con el número, contesta en que insiste en que ese número es una referencia interna del fabricante y que es el fabricante el que la pone en sus piezas como documentación interna. Que ellos no tienen acceso a la documentación de calidad de los fabricantes, sino que, en este caso, se tenían que guiar por el boletín de calidad de Bell. Esa trazabilidad en los procedimientos de calidad del fabricante no los pueden conocer los operadores. Según la normativa, la pieza debe llegar con el certificado de aeronavegabilidad, que se comprueba que es correcto y se procede a la instalación. Las marcas que hace cada fabricante en su documentación, los operadores no las conocen.

A la pregunta de si, cuando reciben las piezas de Woodward, las registraban en algún programa informático, contesta que a ellos se las enviaba Bell y no Woodward, pero que, en cualquier caso, cuando una pieza llegaba, entraba en el almacén, se pasaba la inspección visual y de documentación. Una vez que estaba dentro del almacén, el taller la solicitaba, se le entregaba con la documentación y se instalaba. Se hacían las pruebas en vuelo y cuando se terminaba con las pruebas del helicóptero, se entregaba toda la

documentación de esa revisión a la oficina de aeronavegabilidad.

A la pregunta de si, cuando el informe de la CIAIAC puso de manifiesto que había unos errores en los controles de calidad que se habían seguido, se interesó por saber si la empresa hecho alguna reclamación a Bell, contesta que no porque su salida de INAER no fue muy amistosa.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

A la pregunta de si cree que se podría haber evitado el accidente, contesta que las causas de los accidentes no se saben hasta que ocurren, añadiendo que la recomendación del informe técnico de la comisión es muy claro al recomendar al fabricante de la pieza que revisase sus procedimientos de calidad y otro tanto le recomendó a Bell. En INAER, no se podía saber que esto iba a ocurrir y llevaban trabajando más de diez años con ese modelo.

A la pregunta de si, mientras él estuvo trabajando en la empresa como responsable de mantenimiento, detectaron alguna pieza en la que ocurriera lo mismo, que llevando los certificados, posteriormente saliera defectuosa, contesta que no.

A la pregunta de cuántas piezas calcula que se podrían cambiar en su empresa en un año, contesta que, en el grupo INAER, operaban más de ciento cincuenta aeronaves, con lo que, aunque no sabría decir el número de piezas, serían más de mil seguro.

A la pregunta de si en la aviación española no pueden buscarse las causas de lo ocurrido, contesta que las autoridades responsables son el fabricante del servo y el fabricante del helicóptero, y que tanto la agencia americana como Transport Canadá emitieron lo que se llaman directivas de aeronavegabilidad, que fueron adoptadas, es decir, aceptadas y de obligado cumplimiento por la Agencia Europea EASA, que es la que tiene la competencia en Europa.

A la pregunta de si, al emitirse órdenes de aeronavegabilidad tras este accidente tanto en Canadá como en Estados Unidos, se pudieron evitarse accidentes posteriores, matiza que esas directivas de aeronavegabilidad se emiten de forma urgente con la finalidad de alertar a toda la comunidad de un problema y que supone que tanto la FAA como Transport Canadá irían a las empresas implicadas a hacer una auditoría de lo ocurrido.

A la pregunta de si, dentro del protocolo de mantenimiento de su empresa, no estaba el comprobar que esos números estaban inscritos en las piezas, insiste en que esos números son identificaciones de los fabricantes, que los operadores no conocen, y que lo que los operadores comprueban es que tiene el certificado de aeronavegabilidad. Los fabricantes, no solo de los servos, sino de un montón de equipos, ponen en su etiqueta unas marcas para que ellos internamente sepan a qué estándar está ese servo. Pero eso, en la industria aeronáutica, el operador no lo conoce, solo los fabricantes.

c) Intervención final del Sr. Martínez Pillet, gerente responsable de la empresa Inaer Maintenance en el momento del accidente

Agradece el interés de la Comisión por el accidente y recuerda que el piloto era de INAER, lo conocía y

tenía amistad con él, que le dolió mucho el accidente, pero que, desgraciadamente, este tipo de accidente para INAER era inevitable, ya que nada pudieron hacer para ver que esa pieza venía internamente con un defecto. El problema lo tenía el fabricante en su control de calidad y es ahí donde cree que se tenía que haber incidido, desconociendo si lo hicieron tanto la FAA, como Transport Canadá, como la propia INAER. Pero el problema estuvo en el fabricante.

6. Comparecencia del Sr. Jiménez Muniesa

La sexta comparecencia tuvo lugar en la séptima sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 9 de enero de 2019 con la presencia de D. Jesús Jiménez Muniesa, Gerente de SODEMASA en el momento del accidente.

a) Intervención inicial del Sr. Jiménez Muniesa, gerente de Sodemasa en el momento del accidente

Se pone directamente a disposición de los miembros de la Comisión para las preguntas que quieran formularle, limitándose a decir que estaba de Gerente de Sodemasa en el momento del accidente, pero que dejó de serlo a principios del año 2012, en que fue cesado después de nueve años y medio de estar trabajando en Sodemasa.

b) Intervención del Sr. Díaz-Crespo Cardona en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los grupos parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANCES:

A la pregunta de cuáles fueron las primeras actuaciones (revisión del contrato, etc.) que, desde Sodemasa, se hicieron tras tener conocimiento del accidente, contesta que Sodemasa nunca tuvo ningún contrato con helicópteros y que él no tenía ninguna función ejecutiva con la brigada helitransportada. Otra cosa es la responsabilidad laboral, pero el contrato con la empresa de helicópteros ni lo conocían. Quien lo manejaba, en aquella época, era la Dirección General de Gestión Forestal.

A la pregunta de si, tras el accidente, hicieron alguna sugerencia o algún requerimiento para que se modificara alguna cuestión para incrementar la seguridad de los trabajadores, contesta que había un manual en el que se definían todos los puestos de trabajo por el Departamento de Prevención de Riesgos Laborales y que, desde un principio, Sodemasa fue la única empresa de esta comunidad que tuvo la OHSÁ, es decir, integradas todas las normas de calidad. Sodemasa la tenía con lo cual tenía la exigencia de tener un manual en la que se definían absolutamente todos los puestos de trabajo y, por supuesto, los medios con los cuales tenía que estar formado el personal, qué tipo de EPIs (elementos de protección individual) tenían que tener los trabajadores, qué protocolos de trabajo tenían que tener para cualquier actuación, etc., etc.

Dicha documentación (alta de contrato, certificado de formación, los EPI, el Plan de riesgos laborales de formación, el reconocimiento médico, el registro y asistencia de prácticas) les fue solicitada el día 22 o el día 23 de marzo del 2011 por el Sr. Rubio, de Teruel, respecto de todos los trabajadores accidentados. Toda esa documentación se le presentó al Técnico de Trabajo y luego hubo otra citación posterior por el ISSLA. Señala que supone que toda esa documentación constará en SARGA.

A la pregunta de si sabe si esos protocolos que tenían que mantener los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales se han modificado tras el accidente para que se mejorara más la prevención de riesgos laborales, dice que, en el tiempo que estuvo él hasta abril del 2012, no hubo ningún tipo de modificación.

Detalla que las brigadas helitransportadas están ubicadas en una serie de sedes, que es el personal de Sodemasa el que acude allí y allí hay un APN, que es el que convive con esa brigada y es el responsable absoluto, el que marca todos los días el tipo de ejercicios que tienen que hacer, las directrices, cuándo, cómo y de qué manera, tenían que llevar a cabo las cosas.

Que, en cambio, ellos lo único que tenían que hacer era seleccionar una serie de personas idóneas y con la preparación adecuada. En este caso, los accidentados tenían todos una antigüedad prácticamente desde el 2004 y eran gente joven, preparada tanto física como mentalmente.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

A la pregunta de quién se hizo cargo de los seguros y a quién se repercutieron, contesta que la gestión con las familias fue de su empresa desde el primer minuto, que estuvieron permanentemente con las familias, que movilizaron al departamento de recursos humanos y a los psicólogos, que estuvieron con las familias durante una semana o dos semanas, de forma íntegra. Que después, estudiaron todo el tema de los seguros que tenían. Señala que ellos tenían un seguro propio que ascendía a noventa mil euros; que luego tenían una ayuda de Protección Civil, que también se consiguió rascar, que tenían también del Consorcio de Compensación de Seguros una cantidad de treinta y una mil, quinientos cincuenta y tres euros, que también se cogió. A la DGA le exigieron, por responsabilidad solidaria, que el seguro que tenía con sus trabajadores, se asociara también al personal de Sodemasa, y que eso fueron ciento cincuenta mil euros. Y luego, de Inaer, en función de las circunstancias personales de cada uno de los accidentados, si estaba casado, si tenía hijos, si no tenía hijos, pues se consiguieron cantidades que variaron desde doscientos veinte mil euros, en el caso de un casado con hijo a ciento cuarenta mil los que estaban solteros.

Quiere decir que Sodemasa, desde el principio, aplicó todo lo que tenía y más. Cree que cuando yo se fue de Sodemasa todavía no se habían desembolsado esas cantidades por el seguro, pero estaban reconocidas. En cualquier caso, afirma que estamos hablando de cantidades que en algunos casos rozaban los quinientos mil euros. Es más, a alguna familia se le orientó para poder capitalizar esa cantidad para que fuera

como un salario, aparte de la pensión de orfandad o de viudedad que se tuviera.

Quiere decir que, desde el principio, Sodemasa intentó que el tema económico lo tuvieran solucionado y desde luego no conoce ningún tipo de reclamación de ninguna familia.

A la pregunta de si conoce que desde Sodemasa se reclamara algo o se intentara repercutir las indemnizaciones a la empresa americana que facilitó la pieza como responsable del accidente o a Inaer, porque era el responsable en ese momento del helicóptero, dice que se lo tendrán que preguntar a los gerentes posteriores de Sodemasa.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO ÍÑIGUEZ:

A la pregunta de si de cualquier operación que se hiciera en un helicóptero en el que montaba gente que dependía de Sodemasa se le notificaba algo a Sodemasa, contesta que quien firmó el contrato con Inaer fue la Consejería de Medio Ambiente.

A la pregunta de si se plantearon tras el accidente a quién exigir las responsabilidades o requerir a quien estaba haciendo el mantenimiento del helicóptero, señala que claro que se comentó que debía haber sido un fallo del helicóptero, pero que ellos no tenían ninguna relación, ni directa ni indirecta, con Inaer. Añade que, a los ocho días de haber pasado el accidente, se abrió la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que tardó tres años en emitir el informe definitivo.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

A la pregunta de si existía un plan de coordinación y prevención de riesgos laborales que estuviese coordinado entre Sodemasa y la empresa adjudicataria de los helicópteros, contesta que los planes de prevención de riesgos laborales eran propios de la empresa y que cada puesto de trabajo tenía una definición y una metodología que tenía que cubrir ese puesto bajo las normas que la DGA, la Dirección General de Gestión Forestal, marcaran y obviamente, para la brigada helitransportada, tenía una definición de puestos de trabajo.

A la pregunta de si había un responsable de seguridad y salud laboral en Sodemasa, contesta que sí.

A la pregunta de si había algún otro responsable con el que él estuviese en contacto en la empresa Inaer, que coordinase en cuanto a salud y riesgos laborales, que les orientase o implementase las medidas de riesgo laboral que Sodemasa tuviese ya definidas, dice que no es consciente de ello.

A la pregunta de si existía un responsable de seguridad que estuviese coordinado con el responsable de la empresa, contesta que en Sodemasa había un Departamento de Prevención de Riesgos Laborales, cuyo responsable era un técnico de seguridad e higiene, un ingeniero, Javier Larumbe, que era quien llevaba todo el tema de prevención de la empresa. Que hubiera coordinación con la Dirección General de Gestión Forestal y con el proveedor de servicios de medios helitransportados, dice no saberlo.

Afirma la Sra. Prades Alquézar que, en los informes pertinentes posteriores al accidente, se señalaba que el

material que llevaban los bomberos forestales dentro del helicóptero estaba suelto o no estaba debidamente sujetado, añadiendo que eso, dentro de la Directiva de Navegabilidad, se exige que el material debe estar sujeto para que no provoque más accidentes o más lesiones a los pilotos. A la pregunta de si se le preguntó a la empresa adjudicataria porque, a fin de cuentas, lo que estaba en juego ahí era la salud de los trabajadores, el porqué de esa situación, por qué se permitía que los pilotos, que los trabajadores, los brigadistas montasen en el helicóptero y no estuviesen los materiales debidamente sujetos, el Sr. Jiménez Muniesa contesta que él ha leído que estaban perfectamente atados y colocados.

Afirma la Sra. Prades que el personal sí, pero el material no, contestando el Sr. Jiménez Muniesa no tener constancia de ese tema.

A la pregunta de si, conocidas estas deficiencias en cuanto a la sujeción de los materiales, le consta que se modificase el plan de seguridad, dice no tener constancia ni de lo previo, ni de lo posterior, o sea que ni siquiera sabe si esa responsabilidad de llevar las pértigas o el material sujeto correspondía a la propia empresa que transportaba al personal. Supone que la empresa que hace uso de ese transporte y propietaria de ese transporte es la que tiene que responsabilizarse de ese tema, pero lo desconoce. Sodemasa respondía del personal. La responsabilidad del material, de cómo tiene que ir en ese medio que pertenece a Inaer, cree era de Inaer. Se remite al contrato que la DGA firmara en su momento con Inaer, que exigiría una serie de características y condiciones, tanto económicas, como de solvencia, como técnicas, con lo cual uno tiene que cumplir y el otro tiene la responsabilidad de hacer cumplir.

A la pregunta de si tiene constancia de que se pagaran las cantidades que ha indicado, contesta que tiene un cuadro donde figuran dichas cantidades.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

Afirma la Sra. Zapater que deduce de la intervención del Sr. Jiménez Muniesa que, en su labor como gerente, intentó que todas las administraciones, incluso el propio INAER, indemnizara a las familias, y que desde Sodemasa se hizo todo lo que se pudo. A la pregunta de si cree que el accidente se pudo evitar, afirma que un accidente de este tipo puede sobrevenir en cualquier momento.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. DOMÍNGUEZ BUJEDA:

Tras afirmar que la intervención del Sr. Jiménez Muniesa le ha permitido constatar que con las víctimas se estuvo a la altura y que pusieron todos los medios posibles al servicio de las familias en el aspecto de psicólogos y psiquiatras, pregunta si cree que los sindicatos de Sodemasa estuvieron a la altura en este accidente. Dice que, en aquel momento, había tensiones sindicales en Sodemasa como siempre las ha habido, pero que no sintió que no contase con el apoyo de los sindicatos.

Afirma el Sr. Domínguez que los sindicatos se quejaban entonces de que había falta de medios, contes-

tando el Sr. Jiménez Muniesa que no había tal falta de medios.

c) Intervención final del Sr. Jiménez Muniesa, gerente de Sodemasa en el momento del accidente

Se limita a expresar su extrañeza por haber sido llamado a la Comisión.

7. Comparecencia del Sr. Contreras Triviño

La séptima comparecencia tuvo lugar en la séptima sesión de la Comisión de Investigación celebrada el día 9 de enero de 2019 con la presencia de D. Alberto Contreras Triviño, Director General de Gestión Forestal en el momento del accidente.

a) Intervención inicial del Sr. Contreras Triviño, director general de Gestión Forestal en el momento del accidente

Se limita a afirmar que su competencia era en aquel momento la Dirección General de Gestión Forestal, que es la que llevaba el tema de la prevención de incendios, sometiéndose directamente a las preguntas que quieran formularle los Grupos.

b) Intervención del Sr. Contreras Triviño en respuesta a las cuestiones formuladas por los portavoces de los grupos parlamentarios

A LAS PREGUNTAS DEL SR. GONZÁLEZ CELAYA:

A la pregunta de si, tras el accidente tuvieron relación con INAER y si iniciaron procedimientos para pedirle daños y perjuicios, más allá de que luego INAER solicitara a la empresa suministradora de la pieza que falló, contesta que una de las competencias de su dirección general era el tema de la coordinación de los medios, tanto terrestres como aéreos. Que en cuanto a los medios aéreos, tenían siempre un contrato con empresas de helicópteros, empresas de aviación, que facilitaban los helicópteros con un contrato que se hacía para varios dos años prorrogable por otros dos y en los que la Dirección General de Gestión Forestal no intervenía en absoluto para el contrato. Porque esta dirección general lo que hacía era simplemente disponer los helicópteros de una base helitransportaba a otra y cuando salían de servicio, lógicamente, se les comunicaba a la Dirección General de Gestión Forestal que salían y entonces a partir de un incendio, sí que de alguna forma se determinaba cómo se hacía la acción de los medios aéreos. Sigue diciendo que la contratación de los helicópteros correspondía a la Secretaría General Técnica del departamento, que era la que firmaba ese contrato con los helicópteros. Señala, por tanto, que la responsabilidad de su dirección general era simplemente el funcionamiento de los helicópteros y que ellos, una vez que ocurrió el accidente, recabaron de la empresa toda la información posible sobre el funcionamiento, sobre las características técnicas del helicóptero para saber qué es lo que había, de alguna forma, fallado. Añade que desde su dirección general

sí se preparaba el pliego de prescripciones técnicas del contrato donde pedían que los aparatos reunieran una serie de características para cada helicóptero: que no estuvieran obsoletos, que fueran de mayor o menor capacidad en cuanto a la descarga de agua. Señala que cree que el de Alcorisa era de los helicópteros pequeños y que reunía las condiciones que recogía el pliego de condiciones.

A la pregunta de si entonces no tenían ningún tipo de relación con INAER que era la que prestaba el servicio, contesta que solo cuando ocurría un incendio entraban en contacto con INAER para informar de qué base salía el helicóptero y dónde estaba el incendio al que iba. A partir de ese momento sí que se requeriría de alguna forma la continuidad o no del helicóptero allí puesto para apagar y sí que había una comisión en la que intervenían varias empresas que participaban en el sistema de riesgos.

Es decir, había una comisión en la que estaban la Dirección General de Gestión Forestal, estaba Sodemasa en aquel tiempo, estaba INAER y no recuerda si había alguna otra empresa. Dicha comisión de alguna forma se reunía y coordinaba periódicamente las necesidades del servicio que se daban. El contrato de los helicópteros recuerda que era un contrato que se hacía por horas de servicio y realmente nunca se llegaba al máximo de las horas que se necesitaban.

A la pregunta de qué departamento del Gobierno de Aragón llevó con posterioridad al accidente la relación con INAER, sobre el accidente, sobre indemnizaciones, sobre daños y perjuicios que sufrió la Administración, dice desconocerlo, pero afirma que desde luego no fue desde su dirección general. Afirma que ellos entraban solamente en la parte técnica de los incendios y que imagina que sería la Secretaría General Técnica de la Consejería la que se encargase de recabar todo eso a lo que se ha referido el Sr. González Celaya. En cualquier caso, afirma que si en marzo de 2011 fue el accidente, él en mayo salió de la dirección general.

A la pregunta de si tuvieron más problemas con INAER, si hubo más fallos mecánicos, dice que la relación con INAER fue una relación correcta y que cuando elaboraban el pliego de condiciones para contratar una empresa de helicópteros, recababan la participación de varias empresas que había a nivel nacional aunque solo se presentó INAER, de la cual no tuvieron ningún tipo de queja.

A LAS PREGUNTAS DEL SR. SANCHO ÑIGÜEZ:

A la pregunta de qué información les dio la empresa tras el accidente, contesta que recabaron información a la empresa para aportársela realmente al juez y que ellos lo que hicieron fue un informe completo para el juez, sin que este recabara después nada más.

A la pregunta de si tiene constancia de si, tras el accidente, se cambió el sistema de control de reposición de piezas, dice que no tiene constancia. Afirma que la empresa se comprometía según los pliegos a hacer un mantenimiento de los helicópteros periódicamente y a que los helicópteros estuviesen al nivel exigido para actuar en cualquier tipo de incendio. Por lo tanto, esas obligaciones no es que se hicieran posteriormente, es que ya se tenían anteriormente.

A la pregunta de qué responsabilidad cree que tienen INAER, Bell Helicopter o Textron en este tema, contesta que la desconoce.

A la pregunta de si conocía el programa de mantenimiento de Bell y si le parecía adecuado, contesta que no lo conocía.

A la pregunta de si ha tenido acceso al informe de la CIAIAC, contesta que tampoco.

A la pregunta de si valoraron exigir alguna responsabilidad, dice que sí lo valoraron, pero que en ocho años no habían tenido ni un solo problema con los helicópteros, a nivel mecánico, por lo que no consideraron que hubiera que reconsiderar los pliegos.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PRADES ALQUÉZAR:

A la pregunta de si su cese tuvo que ver en algún momento con este proceso, contesta que se fue porque le ofrecieron un puesto en la diputación provincial para coordinar el cuarto espacio, que le apetecía más, porque ya estaba un poco agotado de la consejería.

A la pregunta de qué controles realizaba su departamento con la empresa adjudicataria, contesta que todos los que se recogían en los pliegos y que había unos sistemas de control periódicos que la empresa estaba obligada a pasar. Añade que dentro de esa comisión a la que se ha referido que había entre la dirección general, INAER y Sodemasa, realmente siempre se valoraba la situación de cada uno de los helicópteros; en el caso de algún helicóptero tuviera algún incidente mecánico, se sustituía por otro que tenía que reunir las mismas condiciones, etc.

A la pregunta de si en ese control que realizaban se tenía en cuenta el personal contratado y si, por ejemplo, se les notificaban los cambios de piloto y ellos comprobaban que el nuevo reuniera los requisitos, contesta que la contratación de los helicópteros era con piloto incluido con lo cual cuando se sustituía un piloto, el sustituto tenía que reunir las condiciones y características que tenía que reunir todo piloto que conduce un helicóptero.

A la pregunta de si esos cambios de piloto se trataban en esa comisión, contesta que cualquier cambio que había en cuanto a helicópteros o medios humanos siempre se trasladaban a esa comisión.

A la pregunta de si había algún apartado en esas reuniones, en esa comisión, que afectase al personal de tierra, a los brigadistas en este caso, contesta que en esa comisión no, pero que tenían otras comisiones, entre la dirección general y SODEMASA, unas reuniones también periódicas, en las que se hablaba de cualquier incidencia del personal de tierra. Es decir, cambios, relevos, vacaciones, todo esto, se hablaba ya, pero entre la dirección general y la empresa pública SODEMASA.

Afirma la Sra. Prades que, en el pliego de condiciones, en el artículo 7, había un apartado que ponía que debía haber un responsable de prevención de riesgos laborales con la empresa que prestaba el servicio de extinción de incendios. A la pregunta de si puede recordar si se comprobó que dicho personal de prevención realizaba sus funciones, contesta que se exigía todo lo establecido en los pliegos.

Afirma la Sra. Prades que, en los informes pertinentes posteriores al accidente, se señala que el material

que había dentro del helicóptero iba suelto, cuando ese material debía ir sujeto para no provocar daños mayores en caso de siniestros como el que ocurrió. A la pregunta de si se le solicitó a la adjudicataria del contrato que corrigieran esa situación, dice desconocerlo.

A la afirmación de que había miembros de la brigada que no llevaban el casco puesto, contesta que eso es un problema de la brigada, no es un problema de la empresa de helicópteros y que en realidad las brigadas dependían de la Dirección General de Gestión Forestal, o sea, que no dependían de la empresa de helicópteros. Que ellos sabían las obligaciones que tenían cuando montaban en un helicóptero, como tenían que subir al helicóptero, como tenían que ir vestidos, etc.

Señala la Sra. Prades Alquézar que el material con el que ellos trabajaban, que va dentro del helicóptero, era responsabilidad de la empresa adjudicataria y que eso no se cumplía según se constató después del accidente en las revisiones posteriores. A la pregunta de si le hicieron alguna reclamación a la empresa, dice desconocerlo, pero señala que quiere decir que, del material de cada uno, es responsable cada uno, no la empresa.

A la pregunta de si cree que el Gobierno de Aragón debía haberse sumado a la reclamación que hicieron las familias o el Colegio de Pilotos, cuando se corroboró el incumplimiento del boletín de servicio según el informe definitivo de la CIAIAC, dice que tiene sus dudas.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. ZAPATER VERA:

A la pregunta de qué opinión le merecía Bell y si daba esa fiabilidad dentro del mercado, contesta que, cuando se hacía un pliego de condiciones, se intentaba que viniese lo mejor para dar el servicio a nuestra comunidad. Y por lo tanto dice que, cuando se exigían esas marcas, realmente es porque a ellos como técnicos les gustaban las características de los helicópteros correspondientes y en tanto en cuanto la empresa aportaba lo que pedían, no tenían ninguna queja.

A la pregunta sobre la bolsa de horas al año, la describe y contesta que era muy difícil que la bolsa de horas que se había contratado se acabase salvo cuando había algún gran incendio.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. PESCADOR SALUEÑA:

A la pregunta de si considera suficientes las ocho bases de helitransportadas que formaban el operativo de extinción de incendios en Aragón, señala que aunque nunca se puede decir que sean óptimos los medios que se tienen, sí tenían unos círculos de eficacia de cada uno de los helicópteros que tenían de las ocho bases helitransportadas que cubría de alguna forma todo el territorio con respecto a unos parámetros de tiempo. Con esos criterios, considera que el resultado era bueno. Realmente, eran muchos los conatos y muy pocos los incendios importantes. Aunque en los años que él estuvo, sí que hubo un incendio muy fuerte en el Maestrazgo, varios en San Gregorio y otro en Zuera. Dice sentirse muy orgulloso del operativo de incendios

durante los ocho años que estuvo trabajando en esa responsabilidad.

A la pregunta de si era suficiente el personal que tenía en su departamento para acometer las labores de prevención y extinción de incendios, dice que, aunque cuanto más personal y medios mejor, los disponibles eran unos medios económicos importantes dentro de lo que era la dirección general, afirmando que se hacía un gran esfuerzo en el tema de extinción de incendios y que, por lo tanto, nunca creyó que debiera haberse hecho un esfuerzo superior al que se hacía, que reconocía que era suficiente.

A LAS PREGUNTAS DE LA SRA. MARTÍNEZ ROMANCES:

A la pregunta de con qué frecuencia, si tenían una frecuencia fija en el tiempo, se reunía esa comisión de coordinación, contesta que, cuando el anterior comisionado ha dicho que no había comisiones, es que realmente ni el Sr. Jiménez Muniesa ni el Sr. Contreras Triviño estaban en esa comisión porque era a nivel técnico, pero dicha comisión existía y existe, aunque desconoce la periodicidad con que se reunía.

A la pregunta de si en esas comisiones se evaluaba el nivel en cuanto a la prevención de riesgos laborales y si ponían otras cuestiones encima de la mesa que influían en el contrato vigente o en los contratos futuros con empresas suministradoras, dice que se recabó la participación de todas las empresas a nivel nacional para el contrato y que solamente se presentó una. Desconoce las razones porque varias habían manifestado que se iban a presentar. Por otra parte, en esas comisiones, aunque él solo ha estado en algunas, lo que se veía era una especie de plan, se veían las salidas que habían tenido los helicópteros de cada base, las horas en las que habían intervenido, la eficacia del trabajo o los minutos que habían tardado en apagar un incendio. Y se recababa información sobre esa bolsa que existía de horas para saber cuántas quedaban y para saber qué tipo de mejoras se podían hacer si por ejemplo un helicóptero había tardado más de lo debido en salir de su base porque el operativo siempre debía estar preparado para entrar en acción. Lo que se hacía era estudiar para mejorar.

A la pregunta de si los protocolos de actuación de los trabajadores, tanto a nivel de prevención y de seguir manteniendo esa formación que requieren para realizar sus puestos de trabajo, se modificaron alguna vez a raíz de cualquier intervención que se pudo hacer porque se consideraba que no era adecuado o que se podía mejorar, el Sr. Contreras Triviño contesta que hubo muchas mejoras porque de lo que se trataba era de que el servicio estuviese siempre acomodado a las circunstancias y realmente esos protocolos existían y se mejoraban cada año. Añade que a la vez los técnicos que se tenían en incendios eran técnicos realmente preparados.

A la pregunta de si, después de que se conoció la causa del accidente, se puso en duda la viabilidad del tipo de helicópteros empleados para hacer las operaciones de prevención y extinción de incendios dado que cree que ahora son los mismos modelos de helicóptero los que se siguen empleando, contesta que ellos cuando hacían el pliego, buscaban lo mejor y

que en los ocho años que estuvo en la dirección general nunca tuvo dudas sobre el funcionamiento de los helicópteros con los que estaban trabajando.

c) Intervención final del Sr. Contreras Triviño, director general de Gestión Forestal en el momento del accidente

Insiste en que cree que las competencias que desempeñó no tenían nada que ver con el tema del accidente del helicóptero, pero que queda a disposición de los miembros de la Comisión.

XII. METODOLOGÍA SEGUIDA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS CONCLUSIONES

La Comisión de investigación quiere dejar constancia de su agradecimiento a las personas que han comparecido ante ella. Como se ha comentado con anterioridad, los órganos estatales declinaron colaborar con esta Comisión, ni tan siquiera atendido el dato de que no estaban siendo objeto de control, sino que su documentación o comparecencia se solicitaban a los efectos de obtener la necesaria información para alcanzar unas conclusiones sobre los hechos investigados. Por contraste con esa realidad, esta Comisión agradece especialmente la presencia de quienes sí colaboraron y comparecieron. Este agradecimiento se extiende no solo a su excelente disposición cuando se les invitó a comparecer ante la Comisión, sino también por sus interesantes aportaciones, lo que ha facilitado los trabajos de la Comisión de investigación puesto que, en buena medida, las conclusiones que se exponen a continuación son deudoras de las consideraciones hechas por los comparecientes y de las reflexiones que, a propósito de ellas, han realizado los miembros de la Comisión de investigación.

A la vista de los testimonios de los comparecientes y estudiada la documentación reseñada, la Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española, acordó elevar al Pleno de la Cámara las CONCLUSIONES que se reflejan en la Parte Segunda.

ANEXOS A LA PRIMERA PARTE DEL DICTAMEN

ANEXO I MODELO DE REQUERIMIENTO DE COMPARECENCIA

El Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 28 y 29 de septiembre de 2017 acordó la creación de una *Comisión de Investigación sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española.*

Dicha Comisión, en sesión de * de 201*, ha acordado requerir la comparecencia de «NOMBRE», a fin de responder a las cuestiones que le sean planteadas por los miembros de la Comisión en relación con el objeto de la misma.

Esta comparecencia tendrá lugar en la sede de las Cortes de Aragón, Palacio de la Aljafería, el día «FECHA», a las «HORA».

La comparecencia se desarrollará de la siguiente forma:

En primer lugar, dispondrá, si así lo desea, de un tiempo máximo de diez minutos para exponer lo que estime conveniente en relación con el objeto de la Comisión o para facilitar a los miembros de la misma la información que considere oportuna. A continuación, los miembros de la Comisión efectuarán las preguntas que consideren adecuadas para su contestación de forma individualizada. Por último, podrá intervenir, si lo estima oportuno, cerrando la comparecencia por un tiempo aproximado de cinco minutos.

Por otro lado, le indico que la Mesa de la Cámara y la Comisión de Investigación velarán por el respeto de sus derechos al secreto profesional y a la cláusula de conciencia en los términos previstos en la legislación vigente; a no declarar contra sí mismo o a no confesarse autor de ilícito penal o administrativo; o al honor, a la intimidad y a la propia imagen, entre otros.

Por ello, si durante la celebración de la comparecencia entendiera que se están vulnerando estos o cualesquiera otros de sus derechos constitucionales podrá solicitar la intervención de la Comisión para su garantía, con una expresa indicación del derecho que considere vulnerado y de la causa de la presunta vulneración, resolviendo la Comisión al respecto.

Junto a ello, le comunico el derecho a hacerse acompañar en la comparecencia de la persona que, con cuarenta y ocho horas de antelación y por escrito dirigido a la Comisión, designe para asistirle. En el caso de que en ésta concurriera la condición de Letrado, se hará constar expresamente con indicación del número de colegiado. El acompañante no tendrá en la comparecencia derecho de voz.

Los gastos que, como consecuencia de la comparecencia, se deriven para el compareciente, le serán abonados, una vez justificados en forma debida, con cargo al Presupuesto de las Cortes de Aragón.

Finalmente, le comunico que este requerimiento se efectúa bajo los apercibimientos ordenados en el artículo 84 apartados 3 y 4 del Reglamento de las Cortes de Aragón y en los artículos 502.1 y 502.3 del Código Penal, que a continuación se transcriben:

“Art. 84 del Reglamento de las Cortes de Aragón:

Las Comisiones de Investigación (...)

3. Para el desempeño de su misión, podrán requerir, por conducto de la Presidencia de las Cortes, la presencia de cualquier persona para ser oída. Los extremos sobre los que deba informar la persona requerida deberán serle comunicados, mediante citación fehaciente, con una antelación mínima de cinco días.

4. La citación se hará bajo apercibimiento de las sanciones establecidas en el Código Penal y, al inicio de cada comparecencia, la Presidencia de la Comisión advertirá al convocado de la sanción que el Código Penal establece para quien falte a la verdad en su testimonio.”

“Artículo 502.1 del Código Penal:

1. Los que, habiendo sido requeridos en forma legal y bajo apercibimiento, dejaren de comparecer ante una Comisión de investigación de las Cortes Generales o de una Asamblea Legislativa de Comunidad Autónoma, serán castigados como reos del delito de desobediencia. Si el reo fuera autoridad o funcionario público, se le impondrá además la pena de suspensión de empleo o cargo público por tiempo de seis meses a dos años.”

“Artículo 502.3 del Código Penal:

3. El que convocado ante una comisión parlamentaria de investigación faltare a la verdad en su testimonio será castigado con la pena de prisión de seis meses a un año o multa de 12 a 24 meses.”

Zaragoza, * de *** de 2018.

VIOLETA BARBA BORDERIAS

«NOMBRE»

SEGUNDA PARTE:

CONCLUSIONES sobre el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, para que estudie, analice y depure responsabilidades políticas, y se extraiga el conocimiento de las causas que lo provocaron para que se corrijan en el sistema de la aviación española.

CONCLUSIONES PREVIAS

Primera.— Esta Comisión propone que se aborden cuantas reformas legales sean precisas, incluso de la normativa estatal si fuera necesario, para permitir que las comisiones parlamentarias de investigación (incluidas las de las Asambleas autonómicas) puedan acceder a la documentación que consideren precisa para el desempeño de sus funciones sin más límites que, en su caso, el del carácter secreto que deban mantener los documentos que se les proporcionen en su caso. En particular, esta Comisión reclama las modificaciones legales oportunas para que las comisiones autonómicas de investigación sean equiparadas a las de las Cortes Generales y, por tanto, puedan acceder en condiciones de igualdad a la información, incluso secreta, de los organismos estatales que afecte a los intereses de las Comunidades Autónomas, sin que por ello se entienda que se sujetan al control de estas. El control que, sobre autoridades como el Ministerio de Fomento o la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), puedan llegar a ejercer las Cortes Generales no tiene nada que ver con el deber de información y colaboración de aquellos con las Comunidades Autónomas y, por ende, sus Parlamentos cuando se trate de formarse un juicio de opinión sobre asuntos de interés autonómico.

Esta Comisión quiere subrayar la limitación que ha supuesto para el desarrollo de sus trabajos que el Ministerio de Fomento y AESA no hayan remitido la

documentación que le fue requerida a fin de poder determinar las causas del accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, que constituía el objeto de la investigación. Se alegó que dicha documentación solo era accesible a los organismos públicos que ejercen la supervisión de las mismas, pero no frente a las comisiones de investigación de los Parlamentos autonómicos. Así las cosas, esta Comisión quiere poner de manifiesto que la inexistencia de obligación legal alguna de proporcionar la información requerida al Ministerio de Fomento y a AESA no se traducía automáticamente en prohibición de hacerlo y que la entidad podría haber facilitado la documentación y solicitar de esta Comisión la concesión del carácter reservado al manejo de aquella por sus miembros o cualquier otra cautela que se hubiese considerado oportuna. En cualquier caso, esta Comisión considera oportuno proponer cuantas reformas legales sean precisas, incluso de la normativa estatal, para permitir que las comisiones parlamentarias de investigación (incluidas las de las Asambleas autonómicas) puedan acceder a la documentación que consideren precisa para el desempeño de sus funciones sin más límites que, en su caso, el del carácter secreto que deban mantener los documentos que se les proporcionen.

Desde esta Comisión de investigación queremos manifestar nuestra profunda discrepancia con la interpretación que, aunque avalada por la doctrina emitida por el Consejo de Estado conforme a informe de la Abogacía del Estado, se encuentra en la base de dicha argumentación según la cual, al requerir información de organismos estatales desde una Asamblea legislativa autonómica, se estaría pretendiendo ejercer un control sobre aquellos. Antes al contrario, para cumplir escrupulosamente con la función de control político que sí corresponde naturalmente a todo Parlamento autonómico y que es la que se ejerce sobre el ejecutivo y la Administración pública de su Comunidad, en ocasiones se necesitan documentos o información que obra en poder de organismos estatales.

Segunda.— Esta Comisión quiere hacer extensiva su queja sobre la falta de colaboración de los organismos estatales a la negativa a comparecer que comunicaron hasta en dos ocasiones tanto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) que elaboró el informe técnico A-008/2011, sobre el accidente ocurrido el día 19 de marzo de 2011 al helicóptero Bell 407, matrícula EC-KTA, en el término municipal de Villastar (Teruel). Aunque en ambos casos su decisión se motivó siguiendo el criterio plasmado en el Dictamen del Consejo de Estado núm. 34/2003, de 6 de febrero, que ya dictaminó, respecto a solicitudes de comparecencia equiparables, conforme al informe de la Abogacía del Estado del 8 de enero de 2003, que una Comisión de Investigación constituida por un Parlamento Autonómico no tiene potestad para requerir la comparecencia de autoridades, funcionarios o agentes de la Administración General del Estado, esta Comisión de investigación quiere manifestar su discrepancia con el criterio sostenido en aquel Dictamen.

En concreto, esta Comisión considera que el Dictamen del Consejo de Estado a que nos hemos referido

contiene una interpretación que supone una clara confusión entre la capacidad parlamentaria de controlar la actuación y, por tanto, de exigir en su caso responsabilidades políticas a determinadas autoridades, que lógicamente solo pueden ser aquellas que actúan en su ámbito territorial y competencial; y su competencia para realizar sus trabajos con base en información especializada. En nuestro caso, al requerir esta Comisión de investigación la comparecencia de la Directora de AESA o del autor o autores del informe de la CIAIAC A-008/2011, no se trataba de controlar sus actuaciones ni de exigirles responsabilidades, sino de obtener información de quienes puede aportar datos relevantes para el trabajo parlamentario.

Por ello, so pena de hacer inoperantes las referencias del Reglamento de las Cortes de Aragón (no hay que olvidar que el Reglamento de una Asamblea legislativa es una norma con rango de Ley), debería preservarse la capacidad de una Comisión de Investigación de "requerir la presencia de cualquier persona para ser oída" (artículo 84.3), es decir, para informar a la Comisión y permitirle llevar a cabo su trabajo de la mejor manera posible y con la mayor información disponible.

CONCLUSIONES GENERALES

1. A la vista de cómo discurrieron las actuaciones judiciales llevadas a cabo para esclarecer las responsabilidades por el accidente de la Brigada Helitransportada con base en Alcorisa, ocurrido el 19 de marzo de 2011, esta Comisión de investigación recomienda que se estudie la modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para que no sea posible el archivo de actuaciones judiciales con motivo de accidentes similares hasta que no se haya emitido un informe de investigación definitivo sobre los hechos, apoyado en un informe pericial judicial.

2. Esta Comisión sugiere a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil que, siempre que sea posible, efectúe recomendaciones a las autoridades aéreas españolas que permitan mejorar las medidas de control de calidad tras accidentes de las características del que ha constituido el objeto de investigación por esta Comisión.

3. Asimismo esta Comisión recomienda al Gobierno de Aragón que se revisen periódicamente los criterios de valoración en las comisiones de coordinación entre el Gobierno, SARGA y quien preste en cada momento los servicios aéreos para la extinción de incendios forestales en nuestra Comunidad, de cara a garantizar un seguimiento permanente de estas cuestiones.

ACUERDOS DE TRASLADO DEL PRESENTE DICTAMEN

A) Esta Comisión ha acordado la remisión del Dictamen al Gobierno de Aragón, al Ministerio de Fomento, a AESA, a la CIAIAC, así como a todas las personas que comparecieron ante la Comisión.

B) Asimismo, esta Comisión ha acordado remitir su Dictamen al Congreso de los Diputados a los efectos de la posible toma en consideración por los Grupos

Parlamentarios allí representados de las reformas legales demandadas en las conclusiones previas, así como en la primera de las conclusiones generales.

3.10. COMISIONES ESPECIALES DE ESTUDIO

Acuerdo del Pleno de las Cortes, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen de la Comisión especial de estudio para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a la continuidad de la central térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES DE ARAGÓN

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 87.2 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón del acuerdo del Pleno de las Cortes, adoptado en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen de la Comisión especial de estudio para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a la continuidad de la central térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo.

Zaragoza, 29 de marzo de 2019.

La Presidenta de las Cortes
VIOLETA BARBA BORDERÍAS

Dictamen de la Comisión especial de estudio para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a la continuidad de la central térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo

ANTECEDENTES

I. ACUERDO DE CREACIÓN

El Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 4 y 5 de diciembre de 2018 (BOCA núm. 300, de 12 de diciembre de 2018), acordó la creación de una Comisión especial de estudio para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a

la continuidad de la Central Térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo, atendiendo, entre otras, a las siguientes consideraciones:

I

«La importancia del carbón en la provincia de Teruel es una cuestión por todos compartida y que esta fuera de cualquier duda, tanto como que la obligación contraída en los compromisos internacionales en la lucha por el cambio climático, y en particular el Acuerdo de París, miran hacia un futuro sin carbón. Es por tanto una realidad que los países firmantes del Acuerdo se comprometieron a acabar con el carbón como fuente para la generación de energía eléctrica y otros procesos industriales en el marco de un proceso de transición energética que se extenderá hasta 2050.

Un proceso de transición energética es mucho más que una apuesta por la descarbonización, es un proceso que requiere de una planificación con objetivos y medidas concretas que deben desarrollarse de forma coordinada y plazos realistas, y que debe englobarse en un marco más amplio de transformación global de la economía que afecte a todos los sectores.

Un proceso de transición energética debe incluir:

- Un proceso de descarbonización lento, que permita la presencia del carbón autóctono en el mix energético hasta al menos 2030.

- Medidas de impulso planificado a las energías renovables, que incluya un nuevo plan de subastas y la creación de infraestructuras que garanticen la utilización de la energía generada.

- Una fiscalidad ambiental que permita que los costes de la transición energética no repercutan sólo en el sector eléctrico sino también en otros sectores que influyen en el cambio climático.

- Una apuesta por la eficiencia energética con un ambicioso plan de rehabilitación energética de edificios y un cambio de modelo en el transporte con una mayor apuesta por el transporte limpio.

- Avances en la conexión eléctrica de España con Europa siguiendo las Directrices establecidas para garantizar la eficiencia de la producción de energía y el control de precios.

Plantear el fin del carbón en el corto plazo sin analizar sus consecuencias y sin conocer la realidad de los territorios afectados, así como sin tener soluciones claras y concretas tendrá importantes consecuencias económicas, sociales y territoriales.

En Aragón la primera consecuencia será el cierre de la Central Térmica de Andorra, ya anunciado por la empresa ante la inviabilidad de hacer la inversión necesaria para cumplir las exigencias establecidas por la UE para el control de las emisiones de gases contaminantes.

El cierre definitivo de la Central Térmica de Andorra en junio de 2020 es mucho más que el cierre de una empresa, es poner en jaque el principal pilar de desarrollo de la comarca Andorra Sierra de Arcos, del conjunto de las comarcas mineras y de la provincia de Teruel. Es acabar con cerca 4000 empleos entre directos e indirectos sin tener alternativas. Es además una contradicción decir que se lucha contra la despoblación y acabar con la principal actividad económica.

Y todo ello sin tener en cuenta además la dependencia energética del carbón tanto para garantizar el suministro como para la contención del precio de la energía. No puede olvidarse la experiencia de lo ocurrido en 2017, cuando debido a las condiciones meteorológicas desfavorables para la obtención de energías renovables obligaron a aumentar la actividad de la Central Térmica de Andorra que produjo un 43% más de electricidad que en 2016. En relación con el precio de la energía según los expertos el coste de la energía podría incrementarse un 40% en el mercado mayorista con un impacto del 16% en la factura final de los consumidores cuando por la insuficiencia de las energías renovables para cubrir la demanda, a falta de carbón se tendría que recurrir al gas que es más caro en los mercados internacionales.

La situación actual es debida a la suma de múltiples factores políticos, económicos, empresariales, sociales, de mercado, etc., prolongados a lo largo de los años que han llevado a la Central Térmica de Andorra a un punto de difícil retorno.

A pesar de las dificultades, el Gobierno de Aragón debe establecer vías de diálogo tanto con el Gobierno de España como con la empresa para buscar soluciones y proponer alternativas viables en el corto plazo que permitan la continuidad de la Central Térmica más allá de 2020. Esa es una labor que le corresponde el Gobierno y para ello que contará con el apoyo de las Cortes de Aragón.

A las Cortes de Aragón como órgano de representación les corresponde dar respuesta a las inquietudes de los aragoneses y buscar soluciones que garanticen el desarrollo económico y social de todo el territorio. En este caso concreto se debe trabajar para que en el proceso de transición energética las comarcas Mineras puedan desarrollar proyectos alternativos que configuren una estructura económica más diversificada. El objetivo no puede ser solo crear o atraer empresas, con las dificultades que ello tiene, sino también generar un cambio en los modos de vida y costumbres en las comarcas hasta ahora tan vinculadas a la actividad minera y energética.

Conseguir estos objetivos requiere de una estrategia global que debe incluir:

- Determinar los nichos y las oportunidades de actividad y su viabilidad.

- La recualificación de los recursos humanos de la zona.

- Análisis de las infraestructuras necesarias

- Y una acción política coordinada que cree un entorno y condiciones favorables para su desarrollo.

El fin último de esta Comisión es por tanto contribuir a definir las necesidades y prioridades de actuación política en las comarca Andorra-Sierra de Arcos y el conjunto de las Cuencas Mineras turolenses con el objetivo de desarrollar proyectos alternativos que configuren una estructura económica más diversificada.

II

La Comisión Especial de Estudio incorporará a sus trabajos la participación de expertos en la materia y cuantas opiniones y propuestas puedan aportarse desde las partes afectadas.

Dicha Comisión estará compuesta por dos representantes de cada Grupo Parlamentario y será asistida por los Servicios Jurídicos de la Cámara.

La Comisión nombrará de entre sus miembros a un Diputado que ejercerá como Presidente, reuniéndose por convocatoria de éste o a solicitud de un Grupo Parlamentario.

Constituirá el objetivo de la misma la elaboración de un Dictamen que contemplará cuantas valoraciones, iniciativas o medidas sirvan para definir las necesidades y prioridades de actuación política en la Comarca Andorra-Sierra de Arcos y el conjunto de las Cuencas Mineras turolenses para desarrollar una Estrategia global que configure una estructura económica más diversificada. La Comisión deberá culminar sus trabajos antes del día 28 de febrero de 2019».

II. DURACIÓN

De conformidad con lo establecido en el acuerdo de creación del Pleno de las Cortes de Aragón, la Comisión especial de estudio debía culminar sus trabajos con anterioridad al día 28 de febrero de 2019.

Con fecha 20 de febrero de 2019, la Comisión especial de estudio acordó dirigirse a la Mesa de las Cortes de Aragón solicitando una prórroga hasta el 31 de marzo de 2019, prórroga que le fue concedida mediante acuerdo de la Mesa y Junta de Portavoces de las Cortes en sesión conjunta celebrada el 27 de febrero de 2019.

III. COMPOSICIÓN

De conformidad con el art. 86.2 del Reglamento de las Cortes de Aragón y el acuerdo del Pleno de las Cortes, la Comisión especial de estudio podrá estar formada por uno o dos representantes de cada Grupo Parlamentario. De acuerdo con ello, los Grupos Parlamentarios designaron a los siguientes diputados:

- Por el G.P. Popular:
 - D.ª Dolores Serrat Moré
 - D. Ricardo Oliván Bellosta
- Por el G.P. Socialista:
 - D.ª Leticia Soria Sarnago
 - D.ª Julia Vicente Lapuente
- Por el G.P. Podemos Aragón:
 - D. Román Sierra Barreras
 - D.ª M.ª Pilar Prades Alquézar
- Por el G.P. Aragónés:
 - D. Arturo Aliaga López
 - D.ª Berta Zapater Vera
- Por el G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía:
 - D. Javier Martínez Romero
 - D. Ramiro Domínguez Bujeda
- Por el G.P. Mixto:
 - D.ª Patricia Luquin Cabello
 - D. Gregorio Briz Sánchez

IV. PLAN DE TRABAJO

El día 28 de diciembre de 2018, la Comisión especial de estudio procedió a su constitución formal. En dicha sesión, de conformidad con lo previsto en el art. 86.2 y 83.3 RCar, elaboró un plan de trabajo y procedió a elegir un Presidente.

Como Presidente fue elegido el Sr. Aliaga López. Respecto al plan de trabajo, se acuerda marcar objetivos y establecer un calendario de trabajo:

a) Comparecientes:

La Comisión especial de estudio aprueba por unanimidad, según lo propuesto por los distintos Grupos Parlamentarios, que se convoquen a los siguientes comparecientes en las fechas que se relacionan:

— 17 de enero de 2019, comparecencia conjunta de los Alcaldes de Ariño, Andorra, Escucha y Utrillas.

— 24 de enero de 2019, comparecencia conjunta de los Agentes Sociales Don Antonio Jiménez Díez (CCOO), D. Alejo Galve Álvarez (UGT), D. Carlos Torre Rodríguez (CEOE), D. Juan A. Ciércoles Bielsa (CEPYME) y D. Antonio Santa Isabel Llanos (Consejo Aragónés de Cámaras de Comercio), en sesión de mañana; y en sesión de tarde, comparecencia conjunta de D. Hilario Mombiela Eulz (Comité de empresa Central Térmica de Andorra), D. Pedro Miñana López (Plataforma de las Subcontratas), D. Roberto Miguel Gil (Asociación empresarial de Andorra-Sierra de Arcos y Bajo Martín), y D. José Fernando Murria (Comunidad Regantes de Guadalupe).

— 31 de enero de 2019, comparecencia conjunta de D. Emilio Querol Monfil (Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Aragón), D. Benito Tesier Sierra (Clúster de automoción de Aragón-CAAR), D. Pedro Machín Iturria (Clúster de la energía de Aragón-CLENAR), y D. Fernando Palacín Arizón (Fundación Hidrógeno Aragón).

— 6 de febrero de 2019, comparecencia conjunta de D. Ferrán Tarradellas Espuny (Comisión Europea a cargo de la Plataforma de Regiones Mineras en Transición), D. Luis Clarimón Torrecillas (Plataforma por un nuevo modelo energético), y D.ª Tatiana Nuño Martínez (Greenpeace).

— 11 de febrero de 2019, comparecencia de D. Ignacio Montaner Gutiérrez, Director Territorial de Aragón-ENDESA; D. José Antonio Mayoral Murillo, Rector de la Universidad de Zaragoza; D. Rubén Orera Peña, Director Gerente de SAMCA y D. José Manuel Saldaña Oliete, Director del área de cerámica de arcilla de SAMCA; y D.ª Marta Gastón Menal, Consejera de Economía, Industria y Empleo.

b) Documentación a solicitar:

— Solicitar información sobre sus planes de acompañamiento y revitalización de la zona al Gobierno de Aragón, al Gobierno de España y a ENDESA.

— Solicitar a la Cámara de Cuentas, conocer en qué fase de tramitación se encuentra el Informe de los planes Miner (2010-2017), por sí, por el estado de la misma, pudiera sernos enviada.

— Al Sr. don Ferrán Tarradellas Espuny, solicitarle el envío de las conclusiones o acuerdos que se adopten en la primera reunión de equipo para España de la Plataforma de Regiones Mineras en Transición, que tendrá lugar el día 13 de febrero, al objeto de poder tener en cuenta esa información en la elaboración del dictamen de conclusiones que tiene que elaborar esta Comisión Especial de Estudio.

Respecto a la ordenación del debate de las distintas comparecencias, se acuerda: para las comparecien-

cias conjuntas, intervención inicial de los comparecientes por un tiempo máximo de 10 minutos; intervención de los representantes de los Grupos Parlamentarios, con 5 minutos cada Grupo; y respuesta de los comparecientes de 5 minutos. Y para las comparecencias individuales: intervención inicial de los comparecientes por un tiempo máximo de 10 minutos; intervención de los representantes de los Grupos Parlamentarios, con 3 minutos cada Grupo; y respuesta de los comparecientes de 5 minutos.

Desde su constitución, la Comisión especial de estudio ha celebrado un total de 9 sesiones, de las cuales 5 se dedicaron a comparecencias, con un total de 24 comparecientes distintos, y el resto, a los trabajos preparatorios y de redacción del dictamen.

V. RÉGIMEN DE PUBLICIDAD DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO

La Comisión especial de estudio «para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a la continuidad de la Central Térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo», en sesión celebrada con fecha 8 de enero de 2019, acordó respecto al régimen de publicidad de las sesiones que las comparecencias pudieran transmitirse en abierto, con la presencia y conocimiento de los medios de comunicación que lo desearan, pero que el turno de preguntas de los Portavoces al compareciente y de respuesta del mismo fuese a puerta cerrada para favorecer un diálogo fluido sin cortapisas formales y procedimentales. Ello, no obstante, a partir de que concluía la primera intervención de los comparecientes, el diálogo entre los mismos y los diputados era grabado y transcrito a efectos de poder contar con dichas transcripciones de cara a la elaboración del Dictamen posterior. Dicho diálogo no se transmitió en abierto, ni pudo ser seguido por los medios de comunicación.

Por su parte, las sesiones de trabajo de la Comisión especial de estudio fueron secretas.

VI. COMPARECENCIAS SUSTANCIADAS EN LA PRIMERA FASE DEL TRABAJO DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO

Ante la Comisión especial de estudio han comparecido las siguientes personas:

- D. Joaquín Noé Serrano, Alcalde de Ariño (17 de enero de 2019).
- D.ª Sofía Ciércoles Bielsa, Alcaldesa de Andorra (17 de enero de 2019).
- D. Javier Carbó Cabañero, Alcalde de Escucha (17 de enero de 2019).
- D. Joaquín Francisco Moreno Latorre, Alcalde de Utrillas (17 de enero de 2019).
- D. Antonio Jiménez Díez, Secretario General de la Unión Comarcal de CC.OO. Andorra (24 de enero de 2019).
- D. Alejo Galve Álvarez, Secretario Territorial de Teruel de UGT Aragón (24 de enero de 2019).
- D. Carlos Torre Rodríguez, Vicepresidente de CEOE Aragón y Presidente de CEOE Teruel (24 de enero de 2019).

— D. Juan A. Ciércoles Bielsa, Vicepresidente de CEPYME Aragón y Presidente de CEPYME Teruel (24 de enero de 2019).

— D. Antonio Santa Isabel Llanos, Vicepresidente segundo del Consejo Aragonés de Cámaras (24 de enero de 2019).

— D. Hilario Mombiola Eulz, Presidente del Comité de empresa Central Térmica de Andorra (24 de enero de 2019).

— D. Nicolás Bespín Baeta, Plataforma de las Subcontratas (24 de enero de 2019).

— D. Roberto Miguel Gil, Asociación empresarial de Andorra-Sierra de Arcos y Bajo Martín (24 de enero de 2019).

— D. José Fernando Murria, Comunidad de Regantes del Guadalope (24 de enero de 2019).

— D. Emilio Querol Monfil, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Aragón (31 de enero de 2019).

— D. Benito Tesier Sierra, Clúster de automoción de Aragón – CAAR (31 de enero de 2019).

— D. Pedro Machín Iturria, Clúster de la energía de Aragón – CLENAR (31 de enero de 2019).

— D. Fernando Palacín Arizón, Fundación Hidrógeno Aragón (31 de enero de 2019).

— D. Ferran Tarradellas Espuny, Comisión Europea a cargo de la Plataforma de Regiones Mineras en Transición (6 de febrero de 2019).

— D. Luis Clarimón Torrecillas, Plataforma por un nuevo modelo energético (6 de febrero de 2019).

— D.ª Tatiana Nuño Martínez, Greenpeace (6 de febrero de 2019).

— D. Ignacio Montaner Gutiérrez, Director Territorial de Aragón–ENDESA.

— D. José Antonio Mayoral Murillo, Rector de la Universidad de Zaragoza

— D. Ruben Orera Peña, Director Gerente de SAMCA.

— D. José Manuel Saldaña Oliete, Director del área de cerámica de archilla de SAMCA.

— D.ª Marta Gastón Menal, Consejera de Economía, Industria y Empleo.

VII. DOCUMENTACIÓN

La Comisión especial de estudio no solo ha escuchado las opiniones de los comparecientes descritos en el apartado anterior, sino que ha estudiado con detenimiento diversa documentación que ha servido para conformar sus conclusiones.

DOCUMENTACIÓN SOLICITADA

1. Al Gobierno de Aragón:

— Planes o iniciativas previstas por el Gobierno de Aragón en relación con la compensación por el cierre de la central térmica de Andorra y con el desarrollo socioeconómico de la zona.

2. A Endesa:

— Medidas, iniciativas y planes de acompañamiento previstas por Endesa en relación con la compensación por el cierre de la central térmica de Andorra y con el desarrollo socioeconómico de la zona.

3. Al Ministerio de Transición Ecológica:

— Planes o iniciativas previstas por el Gobierno de España en relación con la compensación por el cierre de la central térmica de Andorra y con el desarrollo socioeconómico de la zona.

4. A la Cámara de Cuentas:

— Conocer en qué fase de tramitación se encuentra el Informe de los planes Miner (2010-2017), por si, por el estado de la misma, pudiera ser enviada.

5. A Ferran Tarradellas Espuny:

— Conclusiones o acuerdos que se adopten en la primera reunión de equipo para España de la Plataforma de Regiones Mineras en Transición, que tuvo lugar el día 13 de febrero, al objeto de poder tener en cuenta esa información en la elaboración del dictamen de conclusiones que tiene que elaborar esta Comisión Especial de Estudio.

DOCUMENTACIÓN RECIBIDA**1. Del Gobierno de Aragón:**

Documento titulado «Planes e iniciativas previstas por el Gobierno de Aragón en relación con las compensaciones por el cierre de la Central Térmica de Andorra y con el desarrollo socioeconómico de la zona».

2. De Endesa:

Documento denominado «Propuesta Plan de futuro para el entorno de la Central Térmica de Teruel (Andorra)».

VIII. CONCLUSIONES GENERALES**1. EN RELACIÓN CON LOS ANTECEDENTES**

1.1. Las comarcas en las que se ubican los municipios mineros son en la actualidad unas zonas vulnerables social y económicamente por diversas razones: una reconversión de la minería del carbón inacabada, unos planes cuyos resultados no siempre cumplieron las expectativas y las consecuencias de la crisis económica de 2007 que, junto al impacto que ésta tuvo para toda la economía, en el territorio supuso el fracaso de importantes proyectos empresariales impulsados por los Planes MINER. Por todo ello persiste en la actualidad una alta dependencia económica del carbón en todo el proceso productivo (extracción, desmontes, transportes, talleres, mantenimiento y funcionamiento) de la Central Térmica de Andorra así como en las empresas auxiliares.

1.2. En el territorio el fin del carbón, mientras no se desarrollen planes alternativos, se considera un grave problema para su desarrollo futuro, por lo que la transición energética es de difícil aceptación y que sea valorada como una oportunidad, sobre todo porque:

1.2.1. Hay opiniones divergentes sobre el impacto del cierre en la contaminación ambiental. Gran parte de los representantes de entidades vinculadas con el territorio consideran falso que cerrar las centrales térmicas acabará con la contaminación ambiental. Los representantes de las organizaciones ambientalistas se mostraron contrarios a esta conclusión, considerando

que el cierre contribuye a reducir de forma significativa la contaminación.

1.2.2. En España se seguirá, de momento, quemando carbón y resulta cuestionable que el Plan energético nacional apueste por el carbón de importación. Tampoco resulta comprensible que otros países comunitarios vayan a prolongar estas explotaciones por periodos más largos que España.

1.2.3. El hueco energético que dejará el carbón no se cubrirá con las energías renovables, sino que se hará con ciclos combinados que también dependen de un recurso fósil que hay que importar y que no garantiza un menor precio.

2. LAS CONSECUENCIAS DEL CIERRE

2.1. Para los trabajadores tiene consecuencias directas e indirectas sobre el empleo, la afecciones a las subcontratas y a toda la actividad económica (comercio, hostelería) del territorio.

2.2. Para los ayuntamientos se producirá una pérdida de ingresos derivados de los impuestos que genera la actividad económica.

2.3. Para el tejido económico de la zona:

— Los municipios mineros, situados en varias comarcas tienen una alta dependencia del carbón y, dado que no está diversificada la economía de la zona, su fin acrecentará la despoblación agravando el problema demográfico.

— Tendrá consecuencias negativas para la comunidad de regantes por los cánones del agua que hoy soporta en un 45% Endesa.

3. FORTALEZAS DEL TERRITORIO

3.1. La abundancia de suelo y las amplias redes de distribución eléctrica en condiciones favorables para proyectos de energías renovables.

3.2. El compromiso de empresas ya implantadas en el territorio de seguir apostando por nuevos proyectos en la zona, manteniendo e incluso aumentando el empleo existente.

3.3. Las numerosas explotaciones mineras presentes en la provincia y que pueden incrementarse extrayendo materiales distintos al carbón, especialmente las arcillas y la leonardita para fertilizantes (entre otros usos), que permitirán transformar y elaborar productos que pongan en valor las materias primas endógenas. Por las características geológicas de la provincia de Teruel existe una gran abundancia de minerales para uso industrial, capaces de generar un alto valor añadido combinando los procesos de extracción y transformación.

3.4. Los importantes aprovechamientos forestales, recursos agroalimentarios, recursos naturales y patrimonio artístico.

3.5. El parque tecnológico Tecnopark susceptible de ser convertido en un espacio idóneo en innovación y construcción de componentes de los nuevos sistemas de automoción (coches eléctricos...).

3.6. Ubicación estratégica, muy importante para la logística.

3.7. La mano de obra con experiencia en el sector industrial y energético.

3.8. La concienciación política y social de la población del territorio.

4. NECESIDAD DE ALCANZAR COMPROMISOS PARA EL FUTURO

4.1. La transición energética puede ser una oportunidad de empleo y riqueza para muchos, pero tiene una especial incidencia en las zonas minero-energéticas que requieren de planes de transición y un esfuerzo importante por parte de las administraciones públicas.

4.2. La empresa Enel-Endesa en su planteamiento de cambio de negocio hacia las renovables no está suficientemente implicada en los problemas que genera su marcha en el territorio.

4.3. La transición energética no puede ser justa si se apuesta por cerrar sin que existan alternativas viables establecidas.

4.4. El ajustado plazo de cierre de la central decidido por ENDESA (junio de 2020) y el retraso en la comunicación hacen imposible que la transición sea justa.

4.5. Se asume que la necesidad del consenso político y social es imprescindible para afrontar el proceso de transición energética, y en este sentido debemos:

- Tener en cuenta que todos los representantes del territorio han instado a todas las fuerzas políticas a que aunemos esfuerzos, a que se trabaje de manera conjunta y coordinada y con la máxima participación de todos los agentes implicados, con el Gobierno de Aragón, con los sindicatos, empresarios, los municipios de estos territorios y el tejido asociativo.

- Se considera que la búsqueda de soluciones deberá beneficiar al conjunto del territorio.

4.6. Se acuerda solicitar a la empresa Enel/Endesa que adopte medidas para compensar a los Ayuntamientos, en particular al de Andorra, con los nuevos impuestos que se deriven de su actividad y otras medidas adicionales (auditorías energéticas, cambio de calderas o de iluminación urbana y de las dependencias municipales etc.), así como ubicando la instalación de los parques solares proyectados en la zona, en su mayor parte en terrenos de propiedad municipal, para que los ingresos del alquiler de los terrenos reviertan en las arcas de los municipios y no en los propietarios particulares.

No obstante, esta compensación al territorio no debe fundamentarse en proyectos de energías renovables, sector en el que hay una elevada competencia con otros promotores, ya que se trata de inversiones rentables en un territorio como es Teruel con excelentes recursos.

IX. PROPUESTAS

1. INFRAESTRUCTURAS

1.1. Infraestructuras de carreteras

- Priorizar y ejecutar con celeridad la A-68 desde el Burgo de Ebro hasta las Ventas de Valdealgorfa en una primera fase y posteriormente con su salida natural al mar

- Conexión con la A 68, desde la zona de polígonos de Andorra para facilitar la salida a la autovía

- Cesión a la red autonómica y arreglo de la pista minera que comunica Ariño con Andorra.

1.2. Infraestructuras ferroviarias

- Alargar la vía que comunica la Central Térmica de Andorra con el polígono industrial.

- Cesión por parte de Endesa de la vía Samper de Calanda.

- Conexión con el corredor Caspe— Tarragona. El Bajo Aragón histórico necesita un cargadero ferroviario que favorezca la posibilidad de atraer empresas que puedan utilizar una vía para la exportación. Existen dos posibilidades en el territorio: la vía férrea que conecta desde la Central Térmica hasta Samper de Calanda o a través de La Puebla de Híjar.

1.3. Infraestructuras eléctricas e hidráulicas

- Mejorar las conexiones eléctricas Teruel— Levante incluida en la planificación de red eléctrica, ya que la subestación mudéjar es insuficiente.

- Desarrollar con urgencia las infraestructuras eléctricas de Teruel para asegurar la viabilidad de los proyectos energéticos proyectados.

- Aumentar la capacidad de evacuación de la subestación de Teruel.

- Promover infraestructuras de almacenamiento energético masivo combinando renovables e hidráulicas.

- Promover el autoconsumo y la eficiencia energética.

- Estudiar la viabilidad económica del canon del agua —considerando las nuevas tecnologías— resultante para llevar a cabo la elevación de aguas del Ebro a las cinco localidades del entorno de Andorra y otros proyectos de la zona.

- Solicitar a la Confederación Hidrográfica del Ebro y a Endesa que faciliten que la concesión hidráulica que actualmente utiliza ésta empresa para la central térmica en el momento del cierre de la misma se destine en su totalidad para proyectos a desarrollar en estas comarcas.

1.4. Infraestructuras de nuevas tecnologías

- Extender la banda ancha y la fibra óptica para los municipios y polígonos industriales.

- Selección de las zonas de implantación de estas redes no exclusivamente con criterios comerciales.

- Impulso de redes inalámbricas de gestión comunitaria.

2. FORMACIÓN

2.1. Potenciar la formación del capital humano para cubrir las nuevas necesidades, poniendo en marcha planes de formación específicos aprovechando tanto las posibilidades de los centros de formación Profesional existentes como el potencial de la Universidad de Zaragoza y de sus centros de investigación, con especial atención a los trabajadores de subcontratas afectados por el cierre de la central térmica.

2.2. Desarrollar propuestas educativas específicas con nuevas ofertas de Formación Profesional o forma-

ción para la capacitación profesional en los nuevos nichos de empleo, con especial atención al empleo femenino.

2.3. Crear una fábrica de aprendizaje para atender todas las necesidades del sector de la automoción con especial hincapié en el vehículo eléctrico y cualificar a los trabajadores procedentes de otras ramas o actividades con dificultades.

2.4. Crear un centro de estudios ambientales y un centro de investigación en energías renovables, recursos energéticos mineros y agropecuarios.

2.5. Estos planes tendrán una consideración especial hacia la formación y empleo de la mujer, la implantación de mejores servicios que permitan combatir la despoblación y las iniciativas del sector social.

3. MEDIDAS PARA ATRAER INVERSIÓN Y/O DESARROLLAR NUEVOS PROYECTOS QUE SIRVAN DE MOTOR AL DESARROLLO DEL TERRITORIO

3.1. Plan de impulso a polígonos industriales ya existentes y a la implantación de empresas en los mismos con el apoyo de las administraciones y de Endesa, así como la implantación de un segundo Plan Económico de Andorra.

3.2. Crear o impulsar un único polígono especializado en el Bajo Aragón histórico, preferente en municipios incluidos en la categoría de «Muy Mineros» a incluir en Aragón Plataforma Logística y sus mecanismos de gestión y promoción.

3.3. Medidas fiscales y administrativas que favorezcan la atracción de empresas, mientras dure el periodo de transición.

3.4. Incentivos a empresas y apoyo a microproyectos.

3.5. Promover iniciativas desde empresas públicas para que se instalen en el territorio.

3.6. La amplia red de líneas de evacuación eléctrica debe permitir que diferentes entidades, especialmente las que ya trabajan en el territorio, implanten proyectos de energías renovables en unos plazos muy cortos, siempre a través de mecanismos respetuosos con la normativa vigente.

4. DESARROLLO ECONÓMICO

4.1. Impulsar el I&D en el ámbito del hidrógeno, especialmente en áreas como su combinación con energías renovables –almacenamiento–, posible mezcla con gas y uso en movilidad y transporte.

4.2. Con carácter general, las acciones en materia de I+D+i deben ir acompañadas de medidas adicionales que generen empleo.

4.3. Favorecer la agroalimentación, el desarrollo de los recursos forestales y el fomento de la innovación en ámbito del almacenamiento energético mediante centrales de bombeo reversibles, situadas preferentemente en la margen derecha del Ebro.

4.4. Estudiar las posibilidades del potencial de la bioeconomía en colaboración con la Universidad de Zaragoza.

4.5. Apostar por implantar un pequeño centro de desarrollo con la Universidad de Zaragoza, así como estancias de investigadores en centros de investigación que existen en el territorio.

4.6. Apostar por implantar un centro de I+D+i incluido en la red ministerial de centros de investigación, principalmente relacionado con las energías renovables. Exigir el compromiso del ministerio.

4.7. Realizar un plan de turismo supra comarcal.

4.8. Elaborar iniciativas destinadas a la recolocación de trabajadores de las subcontratas afectados por el cierre de la central.

4.9. Mejorar y fomentar el aprovechamiento de los Recursos endógenos, especialmente los recursos mineros (tales como arcillas, alabastro, dolomías, carbonatos, leonarditas, aguas minerales, etc.). Fomentar la transformación de estos recursos, verdadero motor de creación de riqueza y empleo, cerca de las explotaciones mineras.

4.10. Promover la Creación de una oficina/ agencia de desarrollo de carácter público, con relevante autonomía de funcionamiento, instalada en el territorio y dedicada al diseño y gestión de las acciones a implementar. Que cuente con capacidad de acción y de encabezar proyectos estratégicos y con poder para gestionar recursos. Que sirva también como oficina de promoción empresarial.

4.11. Solicitar al gobierno de España la revisión y la flexibilización de los criterios para la adjudicación de los fondos MINER, de forma que los principales beneficiarios sean los municipios directamente afectados por el cierre de la Térmica. Todo ello teniendo en cuenta las evaluaciones realizadas sobre el uso de los fondos en el pasado para una gestión lo más eficiente posible.

4.12. Exigir que de manera inmediata se ponga a disposición de los ayuntamientos beneficiarios los fondos todavía pendientes del Plan MINER 2013-2018.

4.13. Solicitar la ejecución total de las medidas de impulso económico y reactivación de las comarcas mineras que ya contempla el actual Acuerdo Marco para una transición justa de la Minería del Carbón y Desarrollo Sostenible de las Comarcas Mineras para el periodo 2019-2027.

4.14. Promover, junto con el resto de CCAA afectadas por la crisis en este sector, el cambio de normativa europea para permitir los incentivos regionales para las empresas ya implantadas en el territorio y para aquellas que quieran hacerlo.

4.15. Impulsar en el Gobierno de Aragón la coordinación de las acciones destinadas a la diversificación económica de estas comarcas para que exista una coordinación entre departamentos, tarea que puede seguir desarrollando el Instituto Aragonés de Fomento.

4.16. Solicitar a la Comisión Europea la activación de líneas presupuestarias comunitarias específicas para financiar proyectos impulsados por la Plataforma de las Regiones del Carbón en Transición y el apoyo mediante las mismas a las empresas que inviertan en las comarcas aragonesas implicadas.

Finalmente, esta Comisión Especial de Estudio «para analizar los criterios que deben regir la transición energética en Aragón y, en particular, en lo concerniente a la continuidad de la central térmica de Andorra, que incluya una estrategia de desarrollo socioeconómico alternativo y un estudio de viabilidad del mismo» acuerda la remisión de este Dicta-

men al Gobierno de Aragón, al Gobierno de España, al Consejo de Política Fiscal y Financiera, y a cada una de las personas que tuvieron la amabilidad de comparecer ante ella para aportar su conocimiento y propuestas.

Zaragoza, 20 de marzo de 2019.

Los Diputados
DOLORES SERRAT MORÉ
RICARDO OLIVÁN BELLOSTA
LETICIA SORIA SARNAGO
JULIA VICENTE LAPUENTE
RAMÓN SIERRA BARRERAS
M.º PILAR PRADES ALQUÉZAR
ARTURA ALIAGA LÓPEZ
BERTA ZAPATER VERA
JAVIER MARTÍNEZ ROMERO
RAMIRO DOMÍNGUEZ BUJEDA
PATRICIA LUQUIN CABELLO
GREGORIO BRIZ SÁNCHEZ

Acuerdo del Pleno de las Cortes, de 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen de la Comisión especial de estudio sobre deuda histórica.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES DE ARAGÓN

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 87.2 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón del acuerdo del Pleno de las Cortes, adoptado en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Dictamen de la Comisión especial de estudio sobre deuda histórica.

Zaragoza, 29 de marzo de 2019.

La Presidenta de las Cortes
VIOLETA BARBA BORDERÍAS

Dictamen de la Comisión especial de estudio sobre deuda histórica

ANTECEDENTES

I. ACUERDO DE CREACIÓN

El Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 15 y 16 de diciembre de 2016, aprobó una Resolución por la que se ratifica el acuerdo de la Mesa y la Junta de Portavoces de las Cortes, de 7 de diciembre de 2016, de creación de una Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica. Este acuerdo, adoptado en sesión conjunta por la Mesa y la Junta de Portavoces de conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 del Reglamento de las Cortes de 26 de junio de 1997, daba cumplimiento al mandato contenido en la Moción 53/16, aprobada por unanimidad de la Cámara en la sesión plenaria celebrada los días 17 y 18 de noviembre de 2016.

La Resolución del Pleno de las Cortes de Aragón, de 15 de diciembre de 2016, por la que se crea una

Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica (publicada en el *Boletín Oficial de las Cortes de Aragón* número 126, IX Legislatura, de 21 de diciembre de 2016), se aprobó según las siguientes consideraciones:

«I. La Comisión especial de estudio sobre Deuda Histórica será el foro donde los diferentes Grupos Parlamentarios puedan trabajar sobre cifras detalladas y alcanzar acuerdos, a poder ser unánimes, acerca del cálculo estimado al que asciende la deuda histórica que el Estado tiene contraída con Aragón por las decisiones tomadas en los últimos treinta años y, asimismo, sobre el establecimiento de los mecanismos parlamentarios adecuados para hacer un seguimiento de dicha deuda y del incremento que día a día la misma pueda sufrir, en tanto que no se dé por saldada.

II. El objeto de la Comisión es elaborar un dictamen que cuantifique la deuda, y que sirva al Gobierno de Aragón como base de negociación de la misma con el Gobierno de España.

III. La composición de la Comisión constará de un representante por cada formación política con representación parlamentaria, y será asistida por los Servicios Jurídicos de las Cortes de Aragón, adoptando los posibles acuerdos mediante voto ponderado.

IV. Los miembros de la Comisión elegirán en su seno un coordinador a quien corresponderá las funciones de convocar y ordenar el debate de la misma. La convocatoria podrá ser solicitada igualmente por un Grupo Parlamentario.

V. La Comisión podrá acordar la incorporación a la misma, a efectos de asesoramiento, de especialistas en la materia objeto de estudio.

VI. El plazo en el que la Comisión deberá elaborar su dictamen, en el que en todo caso se cuantifique la deuda histórica, es de tres meses desde su constitución.»

II. DURACIÓN

De conformidad con lo establecido en la Resolución del Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 15 y 16 de diciembre de 2016, por la que se ratifica el acuerdo de la Mesa y la Junta de Portavoces de las Cortes, de 7 de diciembre de 2016, de creación de una Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica, sus trabajos debían finalizar con anterioridad al día 12 de mayo de 2019.

Finalmente, la Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica ha concluido sus trabajos el día 6 de marzo de 2019, elevando al Pleno de la Cámara su propuesta de Dictamen.

III. COMPOSICIÓN

De acuerdo con lo previsto en el artículo 66.2 del entonces vigente Reglamento de las Cortes de Aragón de 26 de junio de 1997, y la Resolución del Pleno de las Cortes por la que se ratifica el acuerdo de la Mesa y la Junta de Portavoces de las Cortes, de 7 de diciembre de 2016, la Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica está constituida por un representante de cada formación política con representación parlamentaria. De conformidad con ello, los Grupos y Agru-

paciones Parlamentarias designaron a las siguientes Diputadas y Diputados:

Por el G.P. Popular, el Sr. Suárez Oriz, como miembro titular, y la Sra. Vallés Cases, como suplente.

Por el G.P. Socialista, el Sr. Sancho Guardia.

Por el G.P. Podemos Aragón, el Sr. Clavería Ibáñez.

Por el G.P. Aragonés, la Sra. Herrero Herrero.

Por el G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, el Sr. Martínez Romero.

Por el G.P. Mixto, el Sr. Briz Sánchez (de la A.P. Chunta Aragonesista) y la Sra. Luquin Cabello (de la A.P. Izquierda Unida de Aragón).

IV. PLAN DE TRABAJO

El día 12 de febrero de 2019, la Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica procedió a su constitución formal. En dicha sesión constitutiva, de conformidad con lo previsto en el artículo 83.3 del actual Reglamento de las Cortes de 28 de junio de 2017, se elaboró un plan de trabajo y se procedió a la elección de su Presidencia.

Como Presidenta, fue elegida por mayoría doña María Herrero Herrero, representante del G.P. Aragonés en la Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica.

Respecto al plan de trabajo, se acordó que sus trabajos partiesen de la Propuesta sobre cuantificación de la deuda histórica del Estado con la Comunidad Autónoma que el Gobierno de Aragón remitió a las Cortes de Aragón, con fecha 4 de noviembre de 2016.

Con fecha 12 de febrero de 2019, se trasladó al Gobierno de Aragón la siguiente solicitud:

«El Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 15 y 16 de diciembre de 2016, acordó la creación de una Comisión especial de estudio sobre la Deuda Histórica.

A la vista de la Proposición no de Ley 21/16, sobre deuda histórica, aprobada por el Pleno de las Cortes de Aragón los días 3 y 4 de marzo de 2016, y de las propuestas de resolución aprobadas en el Debate sobre el Estado de la Comunidad Autónoma, celebrado los días 6, 7 y 10 de octubre, relativas a esta misma cuestión, el Gobierno de Aragón remitió, con fecha 4 de noviembre de 2016, una Propuesta sobre cuantificación de la deuda histórica del Estado con la Comunidad Autónoma.

La Comisión especial de estudio sobre la Deuda Histórica, en sesión celebrada el día 12 de febrero 2019, ha acordado solicitar al Gobierno de Aragón que actualice y remita a estas Cortes, con la mayor brevedad, la Propuesta sobre cuantificación de la deuda histórica del Estado con la Comunidad Autónoma, indicando, asimismo, otros conceptos adicionales que pudieran incluirse para el cálculo de la misma, tales como:

1. Inejecución presupuestaria (de los presupuestos generales del Estado).

2. Competencias transferidas infradotadas (justicia, sanidad, educación...).

3. Sobrecoste de servicios por nuestra realidad dispersa.

4. Exclusión del objetivo 1 de Fondos Europeos y de Compensación Interterritorial.

5. Incumplimientos de acuerdos y convenios firmados entre el Gobierno de España y las instituciones aragonesas.

6. Afección del modelo de financiación común por el peso otorgado a la población y al territorio.

7. Baja dotación presupuestaria en los presupuestos generales del Estado para Aragón.

8. Mermas tributarias posteriores al acuerdo saldado.

9. Afecciones por la utilización y explotación de recursos naturales.

10. Consecuencias sociales, económicas y territoriales de un modelo de Estado desvertebrador y con graves desequilibrios territoriales.

11. Consecuencias de la falta de cumplimiento del Estatuto de Autonomía, especialmente en lo que respecta al artículo 108.

Se solicita al Gobierno de Aragón que avance en el estudio y cálculo de las cuantías de aquellos conceptos en los que sea posible realizar esta tarea, sea con precisión o con un cálculo aproximado, de acuerdo con la dificultad que suponga valorar cada caso y, que conforme vaya teniendo partes del estudio calculadas, las remita a la Comisión especial de estudio.

La deuda histórica contraída con Aragón, aunque procede de tiempos pretéritos, debería circunscribirse a la etapa autonómica, en aquellos casos en los que sea posible».

Cabe señalar, además, que en la Moción 53/16, aprobada por unanimidad de la Cámara en la sesión plenaria celebrada los días 17 y 18 de noviembre de 2016, las Cortes de Aragón ya se pronunciaron respecto a la conveniencia de incorporar varios conceptos que no habían sido tenidos en cuenta para el cálculo de la deuda.

Una vez analizado el tiempo restante hasta la finalización de la legislatura y dada la imposibilidad material de elaborar un documento completo que cuantifique la deuda y que sirva al Gobierno de Aragón como base de negociación de la misma con el Gobierno de España, los miembros de la Comisión Especial de Estudio aprobaron por unanimidad en la sesión celebrada el día 19 de febrero de 2019 redactar, en su defecto, un dictamen que, con el mayor consenso posible, recoja las conclusiones alcanzadas y que puedan servir como punto de partida a desarrollar por las nuevas Cortes de Aragón que se constituyan en la próxima Legislatura.

Para ello, la Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica ha celebrado tres sesiones, dedicadas a trabajos preparatorios y de redacción del dictamen.

V. RÉGIMEN DE PUBLICIDAD

La Comisión Especial de Estudio sobre Deuda Histórica acordó, que las sesiones, todas ellas de trabajo, se celebraran a puerta cerrada, sin grabación, levantándose de cada una el acta correspondiente.

VI. DOCUMENTACIÓN

La Comisión Especial de Estudio ha estudiado con detenimiento diversa documentación que ha servido para conformar sus conclusiones. Por parte del Servicio

de Documentación y Comunicación de las Cortes de Aragón se aportó una bibliografía como base de material de trabajo de los miembros de esta Comisión.

Entre la documentación utilizada, merece la pena destacar la siguiente:

1. ANTECEDENTES PARLAMENTARIOS

IV Legislatura

— Proposición no de ley núm. 58/97, sobre la cuantificación de la deuda histórica del Estado con Aragón. BOCA núm. 107, de 24 de abril de 1997. (Rechazada. BOCA núm. 154, de 16 de diciembre de 1997).

V Legislatura

INICIATIVA LEGISLATIVA ANTE LAS CORTES GENERALES

— Aprobación por el Pleno de las Cortes de Aragón de la Proposición de ley sobre equilibrio financiero y cooperación entre el Gobierno Central y las comunidades autónomas, para su tramitación ante las Cortes Generales. BOCA núm. 308, de 24 de marzo de 2003.

— Aprobación por el Pleno de las Cortes de Aragón de la Proposición de ley sobre solidaridad financiera y modificación de la Ley 22/2001, de 27 de diciembre, reguladora de los fondos de compensación interterritorial, para su tramitación ante las Cortes Generales. BOCA núm. 308, de 24 de marzo de 2003.

IX Legislatura

— Proposición no de ley número 21/16, sobre la deuda histórica, presentada por el G.P. Aragonés, aprobada por el Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 3 y 4 de marzo de 2016. BOCA núm. 58, de 9 de marzo de 2016.

— Pregunta núm. 1331/16, relativa al grado de cumplimiento de la Proposición no de Ley núm. 21/16, aprobada en las Cortes de Aragón, sobre la Deuda Histórica. Respuesta escrita en BOCA núm. 104, de 19 de septiembre de 2016.

— Interpelación número 113/16, relativa a la Deuda Histórica, formulada al Consejero de Presidencia por la Diputada del G.P. Aragonés Sra. Herrero Herrero. Sustanciada en Pleno núm. 31. DSCA núm.33. Año 2016.

— Moción número 53/16, dimanante de la Interpelación número 113/16, relativa a la Deuda Histórica, presentada por el G.P. Aragonés, aprobada por el Pleno de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada los días 17 y 18 de noviembre de 2016. BOCA núm. 120, de 23 de noviembre de 2016.

— Pregunta número 861/17, relativa a la deuda histórica, formulada al Consejero de Presidencia por la Diputada del G.P. Aragonés Sra. Herrero Herrero. Respuesta oral en sesión plenaria de 1 y 2 de diciembre de 2017. DSCA núm. 47. Año 2017.

2. LEGISLACIÓN

Estatal

- Constitución española. Art.158.
- Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de financiación de las Comunidades Autónomas. Art.15.
- Ley Orgánica 3/2009, de 18 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas.

Estatutos de Autonomía

ARAGÓN

— Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril, de reforma del Estatuto de Autonomía de Aragón.

ANDALUCÍA

— Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. Art. 56.8, 9 y 10 y Disposiciones adicionales 2.ª y 3.ª.

GALICIA

— Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, del Estatuto de Autonomía de Galicia. Disposición Transitoria 5.ª.

VALENCIA

— Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana. Disposición Transitoria 2.ª.

EXTREMADURA

— Ley Orgánica 1/2011, de 28 de enero, de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Extremadura. Disposiciones Adicionales 1.ª y 2.ª.

Congreso de los Diputados

VIII LEGISLATURA

— Proposición de Ley sobre equilibrio financiero y cooperación entre el Gobierno Central y las Comunidades Autónomas. Caducada. BOCG. Congreso de los Diputados, núm. 675, de 13 de febrero de 2008.

— Proposición de Ley sobre solidaridad financiera y modificación de la Ley 22/2001, de 27 de diciembre, reguladora de los Fondos de Compensación Interterritorial. Caducada. BOCG. Congreso de los Diputados, núm. 675, de 13 de febrero de 2008.

3. BIBLIOGRAFÍA

— BESCÓS RAMÓN, José María. «Financiación autonómica: La deuda del Estado con Aragón». Cuadernos Aragonistas. Partido Aragonés. 2002.

— DEBATES parlamentarios sobre la profundización y desarrollo del autogobierno aragonés (2004). Cortes de Aragón, 2004, págs. 175 y 193.

— GIRÓN REGUERA, Emilia. La controvertida deuda histórica andaluza. Revista Andaluza de Administración Pública núm. 52, 2003, págs. 223-268.

— INFORME Comunidades Autónomas 2005. Barcelona. Instituto de Derecho Público, 2006, págs. 163-164.

— FERREIRO LAPATZA, José Juan. «La Hacienda de las Comunidades Autónomas en los diecisiete Estatutos de Autonomía». Barcelona, *Escola d'Administració Pública de Catalunya*, 1985, págs. 239.

JIMÉNEZ COMPAIRED, Ismael. «La Hacienda de la Comunidad Autónoma de Aragón», en *Derecho público aragonés*. El Justicia de Aragón, 2014. págs. 917 a 1000.

— LACRUZ MANTECÓN, Jesús. «Sistema de financiación y Estatuto de Autonomía de Aragón», en *Estudios Jurídicos sobre el Estatuto de Autonomía de Aragón de 2007*. Gobierno de Aragón, 2008, págs. 267-306.

— SALANOVA ALCALDE, Ramón. «Autonomía aragonesa y modelo de Estado. Jornadas de debate sobre el modelo de Estado», en *El Ebro, Revista Aragonesa de Pensamiento*. Fundación Gaspar Torrente, 1999, n.º 1, págs. 71-90.

4. ESTUDIOS E INFORMES

— Propuesta del Gobierno de Aragón sobre Cuantificación de la Deuda Histórica del Estado de la Comunidad Autónoma. Noviembre 2016.

A la vista de la documentación reseñada y de su estudio, la Comisión Especial de Estudio sobre la Deuda Histórica acordó elevar al Pleno de la Cámara las siguientes

CONCLUSIONES GENERALES Y PROPUESTAS

En la presente legislatura se han aprobado varias iniciativas, con algunos antecedentes parlamentarios previos, con el objetivo de avanzar en el reconocimiento efectivo de la deuda histórica que consideramos que el Gobierno de España tiene contraída con Aragón. Las decisiones tomadas desde el Gobierno del Estado sin duda han supuesto un desequilibrio territorial evidente, favoreciendo claramente el crecimiento económico y por tanto social especialmente en las provincias del litoral y en el entorno de la capital del Estado. En definitiva, sobre todo se ha apoyado e impulsado el desarrollo de aquellos territorios más poblados en detrimento del resto.

Para la España del interior y concretamente los territorios menos poblados como es el caso de Aragón, la Constitución supuso una oportunidad esperanzadora inigualable para poder, a través del autogobierno de nuestra Comunidad Autónoma, gestionar nuestros recursos y de alguna manera equilibrar los territorios. La propia Carta Magna, de hecho, habla del principio de solidaridad y de equilibrio territorial. Específicamente, el artículo 138 de la Constitución dice: «1. El Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de la Constitución, velando por el establecimiento de un equilibrio económico, adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español (...)».

Si bien es cierto que el proceso autonómico y nuestro autogobierno nos han ayudado notablemente

a incrementar nuestro desarrollo y crecimiento, comparado con lo que habría cabido esperar desde un Estado centralista en su sentido más puro, también es cierto y evidente que no se ha logrado el anhelado equilibrio entre territorios y, en gran medida, esto es consecuencia de las numerosas decisiones que los sucesivos Gobiernos del Estado han ido tomando a lo largo las últimas cuatro décadas.

Consideramos que el Gobierno de España tiene una deuda sustancial con Aragón —en especial con algunos territorios aragoneses— contraída a lo largo de la historia del Estado de las Autonomías. Esta situación es consecuencia de un trato no equitativo y desigual, potenciador de los desequilibrios territoriales, contraviniendo a la propia Constitución.

Es evidente que no se ha velado, al menos no convenientemente, por el establecimiento de una igualdad entre los ciudadanos mediante la búsqueda de un equilibrio entre territorios, a juzgar por los ritmos de desarrollo tan heterogéneos que han tenido las diversas Comunidades Autónomas, provincias o zonas.

Los recursos endógenos naturales no están repartidos de manera uniforme por todo el Estado español, y tampoco la industrialización previa se había llevado a cabo de forma homogénea ni con criterios equilibradores. Además, muchas decisiones no han sido generosas hacia Aragón, ni se le ha dado el peso que justamente requiere el factor territorio en muchas políticas y que tiene consecuencias claras en el encarecimiento de la prestación de servicios. Competencialmente, podríamos decir que el Gobierno del Estado, celoso de su supremacía, ha priorizado en muchos casos políticas beneficiosas o dirigidas especialmente a las Comunidades más pobladas, probablemente considerando, entre otras cosas, determinados aspectos políticos.

Es fundamental —desde el máximo respeto y compartiendo totalmente el principio de solidaridad que debe regir entre las Comunidades Autónomas y que desde Aragón venimos practicando— que el Gobierno de España sea sensible con la realidad aragonesa y responda a las necesidades reales de los aragoneses. Y no se trata de responder a ambiciones desmedidas, ni de dar tratos de favor ni otorgar privilegios; se trata de que la financiación y las inversiones que proceden del Estado para los aragoneses a través de la Comunidad sean las justas, ni más ni menos.

En este sentido, hay que trabajar para resolver definitivamente este asunto, estableciendo un sistema de financiación adecuado mediante el cumplimiento del Estatuto de Autonomía en lo relativo al Acuerdo Bilateral Económico-Financiero, así como con la fijación de las inversiones en Aragón, teniendo en cuenta los criterios que en el propio Estatuto, en su disposición adicional sexta, se detallan, relativos a la orografía, la superficie, los sobrecostes por la dispersión y la despoblación. Además, por supuesto, de que las decisiones tomadas por el Gobierno del Estado no mermen nuestros ingresos ni nuestro autogobierno.

Con independencia de lo anterior, enfocados al futuro y sobre lo que este Parlamento viene debatiendo y reivindicando en múltiples ocasiones desde diversos puntos de vista, no podemos obviar todo lo que esta Comunidad Autónoma ha perdido o ha dejado de mejorar como consecuencia de las políticas de los Gobiernos de España. Consideramos que se trata de

una deuda histórica importante que el Estado tiene con Aragón, este pueblo milenario que ha demostrado entender lo que es la lealtad, el acuerdo y la solidaridad.

Aragón es una sociedad democráticamente madura, con una larga trayectoria de pactos y de diversidad ideológica, en una situación geoestratégica óptima desde el punto de vista no solo físico sino también político. El Estado español, a nuestro juicio, no ha sabido poner en valor estos aspectos que consideramos positivos y beneficiosos para el conjunto de España también. El pueblo aragonés no es especialmente reivindicativo, ni mucho menos avaricioso ni con anhelos rupturistas, si bien, en determinadas cuestiones, cuando consideramos realmente injusto el trato dado o sentimos amenazados aspectos esenciales de nuestra identidad o de nuestros recursos, somos capaces de unirnos y exigir que se nos escuche y se nos dé la respuesta adecuada.

Ha llegado el momento de reconocer expresamente la existencia de la deuda histórica que España tiene con Aragón y de reivindicar que la misma sea asumida y saldada. Algunos aspectos son fácilmente cuantificables, otros no, pero no por ello deben omitirse.

Consideramos que la deuda acumulada por parte del Estado con la Comunidad Autónoma, circunscribiéndonos a los 40 años de la etapa autonómica, es fruto de los siguientes conceptos:

- Disminución de la recaudación de tributos cedidos modificados por parte del Estado.
- Legislación básica aprobada unilateralmente que supone un gasto o una falta de ingresos a la Comunidad.
- Competencias transferidas insuficientemente dotadas —suponiendo destinar fondos propios detrayéndoselos a los aragoneses para otros conceptos.
- Partidas presupuestadas no ejecutadas de los presupuestos generales del Estado destinados a Aragón.
- Baja dotación presupuestaria en los presupuestos generales del Estado de acuerdo con la realidad demográfica y territorial de Aragón.
- Extracción de recursos propios y naturales y afecciones a los mismos.
- Política fiscal desequilibradora de territorios.
- Repercusión de haber quedado excluidos de los fondos estructurales europeos (zona objetivo 1) y de los fondos de compensación.
- Sobrecoste que supone la prestación de servicios con la realidad aragonesa.
- Incumplimientos de acuerdos y convenios firmados entre el Gobierno de España y las instituciones aragonesas.

- Consecuencias sociales, económicas y territoriales de un modelo de estado desvertebrador y alejado del principio constitucional de solidaridad y equilibrio entre territorios.

- Afección de un sistema general de financiación de Comunidades Autónomas basado casi en exclusividad en la población.

- Repercusión por la falta de cumplimiento del Estatuto de Autonomía, especialmente en su artículo 108.

En Aragón tenemos un criterio claro y una posición firme y sólida respecto de la deuda histórica. Esperamos que constituya este concepto, su contenido y su reivindicación una política de relación con el Estado en la que trabajar con ahínco y encontrar un acuerdo justo para saldar la misma y compensar a los aragoneses por todo lo perdido que ha lastrado el desarrollo de nuestra Comunidad.

Las formaciones políticas con representación parlamentaria, tras este pronunciamiento que supone el reconocimiento expreso y determinante de la Deuda Histórica con Aragón, nos comprometemos a avanzar en el cálculo de las cuantías relativas a cada uno de los conceptos para lo cual se debería establecer, en la próxima legislatura, un plan de trabajo concreto y limitado en el tiempo, que nos permita alcanzar una cifra aproximada global de la deuda y abordar su reivindicación con el Estado en el menor tiempo posible.

En tanto en cuanto la misma no esté saldada y siga acumulándose más deuda por no resolver definitivamente este asunto, se debería mantener viva una Comisión Especial de Deuda Histórica que haga un seguimiento de este tema y sirva de acicate para no permitir que caiga en el olvido.

La defensa y reivindicación de la deuda constituye un deber que tenemos todos los representantes políticos de los aragoneses.

El presente Dictamen se remitirá al Gobierno de Aragón y al Gobierno de España.

Zaragoza, 6 de marzo de 2019.

Los Diputados

ANTONIO SUÁREZ ORIZ
ALFREDO SANCHO GUARIA
ALFONSO CLAVERÍA IBÁÑEZ
MARÍA HERRERO HERRERO
JAVIER MARTÍNEZ ROMERO
GREGORIO BRIZ SÁNCHEZ
PATRICIA LUQUIN CABELLO

ÍNDICE DEL BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES DE ARAGÓN

1. PROCEDIMIENTOS LEGISLATIVOS
 - 1.1. Proyectos de Ley
 - 1.1.1. Aprobados
 - 1.1.2. En tramitación
 - 1.1.3. Rechazados
 - 1.1.4. Retirados
 - 1.2. Propositiones de Ley
 - 1.2.1. Aprobadas
 - 1.2.2. En tramitación
 - 1.2.3. Rechazadas
 - 1.2.4. Retiradas
 - 1.3. Iniciativas legislativas populares
 - 1.3.1. Aprobadas
 - 1.3.2. En tramitación
 - 1.3.3. Rechazadas
 - 1.3.4. Retiradas
 - 1.4. Procedimientos legislativos especiales
 - 1.4.1. Lectura única
 - 1.4.1.1. Aprobados
 - 1.4.1.2. En tramitación
 - 1.4.1.3. Rechazados
 - 1.4.1.4. Retirados
 - 1.4.2. Proyecto de Ley de Presupuestos
 - 1.4.2.1. Aprobado
 - 1.4.2.2. En tramitación
 - 1.4.2.3. Rechazado
 - 1.4.2.4. Retirado
 - 1.4.3. Reforma del Estatuto de Autonomía
 - 1.4.3.1. Aprobada
 - 1.4.3.2. En tramitación
 - 1.4.3.3. Rechazada
 - 1.4.3.4. Retirada
 - 1.4.4. Procedimientos legislativos ante las Cortes Generales
 - 1.4.4.1. Aprobados
 - 1.4.4.2. En tramitación
 - 1.4.4.3. Rechazados
 - 1.4.4.4. Retirados
 - 1.4.4.5. Caducados
 - 1.4.5. Delegaciones legislativas
 - 1.4.5.1. Comunicación del uso de la delegación legislativa
 - 1.4.5.2. Control del uso de la delegación legislativa
 - 1.4.6. Decretos Leyes
 - 1.5. Reglamento y resoluciones interpretativas
 - 1.5.1. Reglamento
 - 1.5.2. Resoluciones interpretativas
2. PROCEDIMIENTOS DE INVESTIDURA Y RESPONSABILIDAD POLÍTICA
 - 2.1. Sesión de investidura
 - 2.2. Moción de censura
 - 2.3. Cuestión de confianza
3. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL E IMPULSO
 - 3.1. Propositiones no de Ley
 - 3.1.1. Aprobadas
 - 3.1.1.1. En Pleno
 - 3.1.1.2. En Comisión
 - 3.1.2. En tramitación
 - 3.1.2.1. En Pleno
 - 3.1.2.2. En Comisión
 - 3.1.3. Rechazadas
 - 3.1.3.1. En Pleno
 - 3.1.3.2. En Comisión
 - 3.1.4. Retiradas
 - 3.1.5. Caducadas
 - 3.2. Interpelaciones
 - 3.2.1. En tramitación
 - 3.2.2. Retiradas
 - 3.3. Mociones
 - 3.3.1. Aprobadas
 - 3.3.1.1. En Pleno
 - 3.3.1.2. En Comisión
 - 3.3.2. En tramitación
 - 3.3.2.1. En Pleno
 - 3.3.2.2. En Comisión
 - 3.3.3. Rechazadas
 - 3.3.3.1. En Pleno
 - 3.3.3.2. En Comisión
 - 3.3.4. Retiradas
 - 3.4. Preguntas
 - 3.4.1. Para respuesta oral
 - 3.4.1.1. En Pleno
 - 3.4.1.2. En Comisión
 - 3.4.1.3. En Diputación Permanente
 - 3.4.1.4. Retiradas
 - 3.4.2. Para respuesta escrita
 - 3.4.2.1. Preguntas formuladas
 - 3.4.2.2. Respuestas
 - 3.4.2.3. Retiradas
 - 3.5. Comparecencias
 - 3.5.1. De miembros del Gobierno de Aragón
 - 3.5.1.1. En Pleno
 - 3.5.1.2. En Comisión
 - 3.5.2. De autoridades, funcionarios y otras personas
 - 3.5.3. De colectivos y otras personas físicas o jurídicas
 - 3.5.4. Retirada de solicitudes de comparecencia
 - 3.6. Comunicaciones de la DGA
 - 3.6.1. Comunicaciones
 - 3.6.2. Propuestas de resolución
 - 3.6.3. Resoluciones aprobadas
 - 3.7. Planes y programas remitidos por la DGA
 - 3.7.1. Planes y programas
 - 3.7.2. Propuestas de resolución
 - 3.7.3. Resoluciones aprobadas
 - 3.8. Debate sobre el estado de la Comunidad Autónoma
 - 3.8.1. Comunicación del Presidente de la Diputación General
 - 3.8.2. Propuestas de resolución
 - 3.8.3. Resoluciones aprobadas
 - 3.9. Comisiones de investigación
 - 3.10. Comisiones especiales de estudio
 - 3.11. Ponencias especiales
4. PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A OTRAS INSTITUCIONES Y ÓRGANOS
 - 4.1. Tribunal Constitucional
 - 4.2. Tribunal de Cuentas
 - 4.3. Procedimientos ante otros órganos del Estado
 - 4.4. Otras instituciones y órganos

5. CONVENIOS DE GESTIÓN Y ACUERDOS DE COOPERACIÓN
 - 5.1. Convenios y acuerdos
 - 5.2. Ratificación

6. ELECCIONES, DESIGNACIONES Y PROPUESTAS DE NOMBRAMIENTO
 - 6.1. Senadores en representación de la Comunidad Autónoma
 - 6.2. Justicia de Aragón
 - 6.3. Auditor General
 - 6.4. Vocales de la Junta Electoral
 - 6.5. Terna del Tribunal Superior de Justicia de Aragón
 - 6.6. Consejo Asesor de RTVE en Aragón
 - 6.7. Consejo de la Corporación Aragonesa de Radio y Televisión
 - 6.8. Otras designaciones y propuestas de nombramiento

7. ACTAS
 - 7.1. De Pleno
 - 7.2. De Diputación Permanente
 - 7.3. De Comisión

8. COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS DE LA CÁMARA
 - 8.1. Mesa
 - 8.2. Grupos Parlamentarios
 - 8.3. Diputación Permanente
 - 8.4. Comisiones
 - 8.5. Ponencias

9. ORGANIZACIÓN, FUNCIONAMIENTO Y ADMINISTRACIÓN PARLAMENTARIA
 - 9.1. Organización y normas de funcionamiento
 - 9.2. Régimen interior
 - 9.3. Personal
 - 9.4. Otros

10. JUSTICIA DE ARAGÓN
 - 10.1. Informe anual
 - 10.2. Informes especiales
 - 10.3. Organización y normas de funcionamiento
 - 10.4. Régimen interior

11. TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ARAGÓN

12. CÁMARA DE CUENTAS
 - 12.1. Informe anual
 - 12.2. Otros informes
 - 12.3. Organización y normas de funcionamiento
 - 12.4. Régimen interior

13. OTROS DOCUMENTOS
 - 13.1. Cuenta General de la Comunidad Autónoma
 - 13.1.1. Aprobada
 - 13.1.2. En tramitación
 - 13.1.3. Rechazada
 - 13.2. Expedientes de modificación presupuestaria
 - 13.2.1. Aprobados
 - 13.2.2. En tramitación
 - 13.2.3. Rechazados
 - 13.2.4. Retirados
 - 13.3. Resoluciones de modificaciones presupuestarias
 - 13.4. Otros documentos