

Treball de fi de grau

Títol

Autor/a

Tutor/a

Departament
Grau
Tipus de TFG
Data

Full resum del TFG

Títol del Treball Fi de Grau:

Català:

Castellà:

Anglès:

Autor/a:

Tutor/a:

Curs:

Grau:

Paraules clau (mínim 3)

Català:

Castellà:

Anglès:

Resum del Treball Fi de Grau (extensió màxima 100 paraules)

Català:

Castellà:

Anglès:

Índex

1. Introducció i problemàtica de la investigació.....	6
1.1 Presentació del treball, motius i justificació.....	7
1.2 Objectius.....	8
1.3 Preguntes a investigar.....	8
1.4 Hipòtesis.....	9
1.5 Objectes d'estudi.....	10
1.6 Metodologia.....	10
1.7 Agraïments.....	11
2. Marc teòric.....	13
2.1 Dels agents de premsa al dircom.....	14
2.1.1 Aparició i desenvolupament de la comunicació institucional.....	14
2.1.2 Evolució històrica.....	15
2.1.3 Primeres tesis i concepcions teòriques.....	20
2.1.4 La figura del dircom a l'actualitat.....	20
2.2 La comunicació corporativa.....	22
2.2.1 La comunicació interna.....	22
2.2.2 La comunicació externa.....	26
2.2.3 Valors, missió i visió.....	27
2.2.4 Responsabilitat social, imatge i identitat corporativa.....	29
2.3 La gestió de la comunicació en situacions de crisi.....	30
2.3.1 Què és una crisi?.....	30
2.3.2 Fases.....	33
2.3.3 Tipologies.....	35
2.3.4 Estratègies.....	39
2.3.5 Eines.....	41

2.3.6	El comitè de crisi.....	44
3.	Estudi dels casos.....	47
3.1	La gestió comunicativa de crisi de Spanair.....	48
3.1.1	Descripció de l'accident.....	48
3.1.2	La institució.....	51
3.1.3	Gestió de la comunicació de crisi.....	52
3.1.4	Què van publicar els mitjans?.....	56
3.2	La gestió comunicativa de crisi de Germanwings.....	58
3.2.1	Descripció de l'accident.....	58
3.2.2	La institució.....	62
3.2.3	Gestió de la comunicació de crisi.....	63
3.2.4	Què van publicar els mitjans?.....	66
3.3	Taula de comparació de les dues gestions.....	68
4.	Conclusions.....	69
4.1	Conclusions generals.....	70
4.2	Resultats de Spanair.....	71
4.3	Resultat de Germanwings.....	73
5.	Bibliografia.....	76
6.	Annex.....	79
6.1	Hemeroteca.....	80

I. Introducció i problemàtica de la investigació

1.1 Presentació del treball, motius i justificació

La comunicació és un món apassionant. El periodisme és una professió única. I els periodistes, gent que estima el seu ofici. Un fet, un succés qualsevol, pot tenir molta o poca incidència vers a la societat depenen del ressò mediàtic que en facin els mitjans de comunicació. No és trivial que als *mass media* se'ls hi atorgui la denominació del quart poder. Els periodistes poden dir la veritat, seguint així les normes de l'ètica i la deontologia periodística, però també poden manipular, enganyar i falsejar informacions.

Però no només aquesta potestat la tenen els periodistes, sinó també els directors de comunicació, una figura la rellevància de la qual està *in crescendo* fins al punt que, dins de la professió, ja té un substantiu per referir-s'hi: Dircom. Els dircoms són els responsables de comunicació d'una organització, des d'una institució pública fins a un club esportiu, i són els encarregats de gestionar tota la informació que s'hi produeix per tal de fer-la arribar tant al públic intern, és a dir, els treballadors, com al públic extern, principalment els mitjans de comunicació i l'opinió pública.

Els directors de comunicació també són els encarregats de gestionar la comunicació d'una empresa quan aquesta es troba immersa en una crisi, i adquireixen un paper fonamental pels interessos de l'organització. Per això, en aquest treball es veurà la importància que té la comunicació corporativa en referència a la imatge que els mitjans de comunicació exposen sobre una institució. Així, tot i patir una crisi extremadament greu, una bona estratègia de comunicació pot provocar que la reputació corporativa no es vegi afectada i, fins i tot, que l'empresa surti reforçada.

L'elecció d'aquest tema pel treball respon al meu interès per la comunicació de les organitzacions, una branca del món de periodisme que sempre m'ha interessat i que he trobat especialment captivadora. Aquesta opinió es va veure refermada després d'haver cursat a tercer curs del grau de Periodisme l'assignatura Comunicació Empresarial i Institucional, en la qual vam haver de dissenyar un pla de comunicació per una empresa, notes de premsa, comunicats oficials, així com actuar com a portaveus. És allà on vaig veure que pot ser una sortida professional engrescadora.

1.2 Objectius

En el moment de decidir definitivament el tema del projecte, em vaig plantejar fins a quatre objectius realistes per assolir durant el transcurs del treball:

- En primer lloc, el treball pretén saber quina és la millor política comunicativa que ha de posar en marxa una organització per afrontar una crisi, quins són els instruments i les estratègies més adequades per minimitzar, en la mesura del possible, els danys que la crisi li pugui causar a l'entitat.
- El segon objectiu és la part pragmàtica del punt anterior, és a dir, veure quines són les mesures més adients que ha d'adoptar l'organització i quines pràctiques ha d'evitar, a partir de les eines i recursos dels quals disposa una empresa.
- Seguidament, i un cop hem complert els dos primers objectius, el tercer propòsit és elaborar un estudi de dos casos en els quals dues empreses del mateix sector van haver de fer front a una crisi de característiques molt similars i arribar a unes conclusions que ens permetin establir les principals diferències entre els dos casos.
- En aquest sentit, aquest treball vol demostrar per què les organitzacions han de disposar d'un pla preventiu de crisi totalment planificat i detallat, i per què no poden deixar la gestió de la crisi en la mera improvisació.
- Finalment, un cop hem recopilat i analitzat tota la informació, i tenint en compte els plantejaments teòrics, el darrer objectiu és extreure unes conclusions pròpies, professionals i rigoroses.

1.3 Preguntes a investigar

Les preguntes que es pretenen respondre a partir dels objectius establerts són les següents:

- Quines estratègies, eines i decisions permeten afrontar una crisi institucional amb el propòsit de superar-la amb els menors perjudicis possibles?
- Quines praxis comunicatives s'han de potenciar i quines s'han d'evitar durant una situació de crisi?
- Quins van ser els punts forts i els punts febles durant la comunicació de crisi en l'accident de Germanwings i en l'accident de Spanair?

1.4 Hipòtesis

Una crisi és una situació molt perillosa per qualsevol organització. Per aquest motiu, és necessari que disposin d'un pla comunicatiu de crisi per afrontar-la i minimitzar-ne els danys. No ha de ser tasca senzilla dissenyar les línies a seguir per quan esclati la crisi, ja que poden aparèixer en qualsevol moment sense temps per prevenir i poden ser de naturalesa molt diferent. Per això, s'ha d'establir una estratègia desenvolupada i detallada a consciència, un equip de gestió degudament preparat i una sèrie de recursos suficients per posar en marxa una estratègia comunicativa que apaivagui la crisi. L'organització ha de saber que una crisi pot perjudicar moltíssim el seu futur i que no pot deixar la reacció comunicativa a la simple espontaneïtat.

D'una banda, l'estratègia comunicativa que va desplegar la companyia Germanwings durant l'accident d'avió en el vol Barcelona-Düsseldorf del 24 de març de 2015 en el qual van morir 150 persones va ajudar a minimitzar els danys que una tragèdia com aquesta haguessin pogut danyar a la companyia. A partir d'aquell moment, Germanwings es va convertir en el punt de mira i es va posar d'entredit el protocol de seguretat que practicava la filial de Lufthansa, així com també es va dubtar de la fiabilitat del model d'avió implicat a l'accident, entre d'altres. Aquest cas va servir per veure que una bona preparació per afrontar una crisi serveix per reduir els perjudicis corporatius, gràcies a una bona atenció als mitjans de comunicació i un suport total als familiars de víctimes la reputació corporativa va decaure menys del previst en una tragèdia com aquesta.

D'altra banda, un cas totalment contrari va ser la gestió que Spanair va fer de la crisi causada per l'accident aeri del 20 d'agost de 2008 a l'Aeroport de Barajas en el que van morir 154 passatgers. Com a l'accident de Germanwings, l'accident va afectar greument la reputació i la imatge de l'aerolínia espanyola, i al no saber donar una resposta sòlida als mitjans de comunicació i als afectats, l'empresa no va saber recuperar el prestigi perdut. Això va provocar una pluja de crítiques contra Spanair, que va veure com els interessos comercials i les accions queien considerablement. El que va demostrar aquest succés és que si una empresa no està preparada per afrontar tal situació pot perjudicar molt els seus interessos, no només els comercials.

1.5 Objectes d'estudi

L'accident d'un avió de la companyia espanyola Spanair durant el seu enlairament el 20 d'agost de 2008 a l'Aeroport de Barajas, a Madrid, va acabar amb la vida de 154 persones -153 van morir a l'acte- i va generar una profunda crisi dins l'empresa Spanair i la seva matriu, Scandinavian Airlines. Els responsables de comunicació de l'aerolínia espanyola van ser incapaços de donar una resposta sòlida i convincent sobre els fets, van proporcionar informació escassa i això va provocar que els mitjans de comunicació es llancessin sobre la tragèdia publicant informació no contrastada i que hi haguessin filtracions.

Gairebé set anys més tard, una altra catàstrofe aèria va colpir la societat espanyola. Aquest cop, un avió que s'havia enlairat des de l'Aeroport del Prat, a Barcelona, es va estavellar en ple vol contra les serralades dels Alps francesos, provocant la mort de les 150 persones que anaven a bord. Tanmateix, i de forma contrària a l'accident de Spanair, la gestió de comunicació de crisi que van elaborar conjuntament Lufthansa i Germanwings va ser correcta i, malgrat alguns errors, va reduir els danys que l'accident hagués pogut provocar a la reputació de la companyia.

1.6 Metodologia

Per tal d'elaborar el marc teòric es farà un buidatge d'una extensa bibliografia d'obres d'experts de la comunicació corporativa, de la qual s'agafarà el més destacat i pertinent de cada un dels llibres consultats i es complementaran entre ells per tal d'elaborar un recopilatori dels principals continguts que ens ajudin a construir un marc teòric òptim. Aquest s'estructurà a partir de tres eixos: Una cronologia de l'evolució dels primers agents de premsa fins a la figura del dircom actual, la comunicació corporativa i tots els valors que la conformen i la gestió de la comunicació durant les situacions de crisi.

En primer lloc, l'explicació de l'evolució dels primers agents de premsa fins al dircom constarà en l'aparició i la consolidació d'aquesta dins de les organitzacions i les primeres tesis que es van fer de la figura de responsable de comunicació. Seguidament, es desenvoluparà la comunicació corporativa i les seves subdisciplines, és a dir, la comunicació interna i externa i els seus valors intangibles. Finalment, es

treballarà la comunicació de crisi i tot el que se'n deriva, com ara les tipologies, les fases i les estratègies a seguir en una crisi. Tota aquesta informació, recopilada de la bibliografia consultada, ajudarà a una major qualitat d'exploració i anàlisi dels casos.

Finalment, per realitzar l'estudi dels casos s'elaborarà una cronologia dels dos accidents aeris a partir de la informació que va sortir als mitjans de comunicació. A tot això li acompanyaran dades sobre Spanair i Germanwings que ens ajudaran a contextualitzar els fets. Seguidament, s'elaborarà l'anàlisi de la gestió comunicativa en les dues situacions de crisi a partir de diversos articles d'experts i professors de comunicació i d'entrevistes via correu electrònic. Un cop obtinguem els resultats, s'elaboraran les conclusions finals.

1.7 Agraïments

A la meua família. Els meus pares, Albert i Fina, i el meu germà, Eduard, pels quals no és necessari un motiu especial per agrair-los la seva ajuda. A la meua àvia Balbina i el meu avi Pere els hi dedico aquest treball.

Al meu tutor, Miguel Pérez Quintanilla, li he de donar les gràcies per la seva exigència i la seva seriosa tasca, sense la seva ajuda això no hauria estat un treball de fi de grau.

A tots els experts consultats, gràcies per la seva atenció i dedicació. En especial, a la professora Ana María Enrique, sempre disposada a donar-me un cop de mà.

I a totes aquelles persones que han aportat el seu gra de sorra. El seu treball de formigueta ha estat indispensable per elaborar el treball.

“There can’t be a crisis next week, my schedule is already full”

Henry Kissinger, exsecretari d'Estat dels Estats Units d'Amèrica

II. Marc teòric

2.1 Dels agents de premsa al dircom

2.1.1 Aparició i desenvolupament de la comunicació institucional

El naixement de la comunicació institucional és geogràficament ambigu i temporalment poc definit. La majoria d'experts i historiadors situen l'origen als Estats Units d'Amèrica a principis del segle XX, si bé hi ha teories que no descarten la possibilitat que hi hagin precedents de comunicació organitzada a l'Europa Occidental durant les primeres dècades del segle XIX.

Certament, existeixen una sèrie de circumstàncies i de capítols de naturalesa global que han influenciat i han estat claus en el naixement, desenvolupament i consolidació de la comunicació institucional. Una de les raons principals del seu sorgiment és el reconeixement del dret universal a la informació a les societats occidentals durant el període d'entreguerres. Un cop acabada la II Guerra Mundial, la llibertat d'expressió es va instaurar com un dret fonamental entre els ciutadans i, malgrat que en un gran nombre de llocs del món la llibertat d'expressió estava esbiaixada per culpa de règims dictatorials i autoritaris, les persones a títol individual i les entitats van poder expressar lliurement les seves idees, opinions i creences. A més, els mitjans de comunicació es van convertir en el principal canal per informar, un fet que va obligar als líders polítics i a les elits econòmiques i culturals a desenvolupar polítiques de comunicació per ser presents en els *mass media*.

La democratització de la societat i una major participació per part de la ciutadania en temes públics van ajudar a consolidar la comunicació institucional. Des dels anys 60 del segle passat, els moviments polítics, socials i culturals han utilitzat estratègies de comunicació amb l'objectiu de fer públics problemes no mediatitzats i persuadir la societat civil per unir-se a la seva protesta. Així mateix, amb l'objectiu de mostrar un comportament social responsable, obtenir la confiança de la societat i legitimar la seva actuació, les organitzacions obren canals de comunicació directes amb el públic fent-lo partícip de l'acció de les decisions que pren l'organització.

La comunicació organitzada és imprescindible en camps com l'economia de lliure mercat o la comunicació comercial, clarament en auge en les darreres dècades. La necessitat de comunicar en el mercat per promoure interessos comercials ha estat un punt indispensable per consolidar la comunicació institucional, que s'ha convertit en una eina estratègica i essencial pels poders i les entitats i, tal com veurem a continuació, el seu paper clau s'ha anat forjant en diverses etapes.

2.1.2 Evolució històrica

Com hem dit anteriorment, molts experts i historiadors consideren que el fenomen de la comunicació institucional va començar als Estats Units. Si més no, les primeres experiències professionals provenen dels EUA, ja que “l'estructura i el concepte empresarial, les tècniques de comunicació utilitzades, els perfils professionals i els models formatius en comunicació organitzada estan liderats pels Estats Units”¹. Tanmateix, cal esmentar que en els últims anys s'han descobert pràctiques similars a Europa de finals del segle XIX, sobretot a Alemanya. En qualsevol cas, en tots els països l'aparició de la comunicació organitzada va relacionada amb la implantació de la democràcia liberal.

Les primeres formes de gestió de la comunicació apareixen a la segona meitat del segle XIX al continent nord-americà. Es tractava dels agents de premsa, periodistes que servien a personatges públics o a empreses i tractaven de situar els seus clients als mitjans de comunicació amb publicacions positives i defensar-los dels atacs que rebien. Els agents de premsa aconseguien influir en els diaris i les revistes a través de contactes, subornant als periodistes per obtenir un tracte favorable, inventant-se notícies favorables als seus representants, etc. Aquests pioners de la comunicació institucional servien a empresaris, líders polítics, artistes i promovien béns i serveis. De fet, les primeres experiències professionals van lligades a dos esdeveniments històrics: L'auge de les grans marques comercials nord-americanes, que se les

¹ Losada Díaz, J. C. (2004). *Gestión de la comunicación en las organizaciones: comunicación interna, corporativa y de marketing*. Ariel.

culpava de tenir un poder excessiu i van modificar aquesta percepció contractant periodistes que promoguessin un tracte favorable en els mitjans, i l'aparició dels diaris populars i el periodisme d'investigació, on es criticava l'abús de poder de les grans indústries i els agents de premsa actuaven per defensar-les dels atacs i projectar una imatge positiva.

A principis del segle XX, es va intentar dignificar la professió pretenent demostrar que els agents de premsa no només defensaven els interessos d'una persona o una organització sinó que perseguien el bé comú, que proporcionaven una informació que podia ser útil per a tota la ciutadania. En aquest sentit, els primers principis teòrics i ètics giraven al voltant de la informació contrastada, el servei d'interès general, supervisar el poder públic, etc. Aquestes idees van ser proposades pels dos teòrics més importants, Ivy Lee i Edward Bernays, dels quals en parlarem més endavant.

També a les primeres dècades del segle XX apareixen les agències de relacions públiques, models d'organització més sotificats que permetien oferir serveis de comunicació més complets. La primera agència fou creada a Boston el 1900 amb el nom *The Publicity Bureau*, i més endavant en van sorgir d'altres com *Parker&Lee*, *Hamilton Wright Organization* o *Hill&Knowlton*, aquesta última creada per John Hill i que es va convertir en paradigma organitzatiu i professional en els Estats Units, un exemple a seguir als altres països. Així doncs, durant les primeres dècades del segle XX els agents de premsa i les agències de relacions públiques oferien als clients una cobertura informativa favorable en els mitjans de comunicació. Convé ressaltar que, també a la primera meitat del segle XX, i com a llavor del que actualment és el dircom, va sorgir una altra modalitat en el sector: Els departaments de comunicació institucional, administrada directament pels directius de l'empresa gràcies a l'ajuda d'un periodista o expert en comunicació.

Als Estats Units, a diferència dels altres països, la iniciativa de la comunicació institucional es va deure més al sector privat que al públic. No obstant això, abans del 1945, el poder públic posà en marxa dos organismes de comunicació organitzada que servien de propaganda en el marc de les dues guerres

mundials: El *Committee on Public Information* (1916-1918) i l'*United States Office of War Information* (1942-1945). Els objectius d'aquests dos organismes eren aconseguir el suport de la població nord-americana a la guerra, elevar la moral dels militars i contribuir a la valoració d'aquesta activitat. A més, dins la consciència dels líders polítics hi havia la necessitat d'articular departaments de comunicació en les administracions públiques.

Exactament el mateix camí van seguir els altres països que van participar en les dues guerres mundials, els quals van desenvolupar organismes de comunicació organitzada per gestionar l'experiència bèl·lica. A l'Europa Occidental, tots els països van crear departaments de propaganda per pujar la moral de les tropes i el compromís dels ciutadans. Així, a principis del segle XX, les principals aportacions europees a la comunicació institucional van ser la propaganda institucional i de sentiment patriòtic i els serveis d'informació provinents de les administracions públiques. Un exemple a destacar és el del ministre de propaganda de l'Alemanya nazi, Joseph Goebbels, considerat un mestre en les seves estratègies persuasives, malgrat les seves tècniques manipuladores i partidistes de tendència totalitària nazi.

Seria equívoc negar l'existència de sistemes de comunicació institucional a l'Europa de començaments del segle XX, uns països amb una evolució política, econòmica i cultural semblants a la dels Estats Units. En aquest sentit, els règims totalitaris, comunistes o feixistes presents al continent europeu al llarg del segle passat van introduir innovacions i noves praxis a la comunicació institucional, unes novetats que més endavant van adoptar els comunicadors en els règims democràtics liberals.

Un cop finalitzada la II Guerra Mundial, a partir del 1945 la comunicació institucional es va consolidar definitivament i es va constituir com una activitat professional, en especial als Estats Units. En aquest país, es va generalitzar la comunicació organitzada en tot tipus d'empreses i institucions, va créixer el nombre d'agències que prestaven serveis de comunicació, s'impartien a les facultats de periodisme cursos de relacions públiques i es van consolidar les primeres associacions professionals (les nord-americanes *Public Relations*

Society of America, International Association of Business Communicators i l'europea International Public Relations Association).

En aquella època apareixen per primer cop els gabinets de comunicació, al mateix moment que les agències de relacions públiques enfortien i augmentaven la seva oferta de serveis i instal·laven oficines en molts països, sobretot a Europa. A causa d'això, al continent europeu es van crear les condicions òptimes per un correcte desenvolupament de la comunicació institucional, sobretot a França i a Gran Bretanya.

Mentrestant, a Espanya la Guerra Civil també va comportar la creació de propaganda de guerra, tan del bàndol republicà com el del dictador Francisco Franco. Un cop la dictadura s'establí a l'Estat espanyol, es va crear el NODO, un noticiari setmanal del règim franquista. Els primers professionals de les relacions públiques sorgeixen als anys 60 del segle passat, quan es van formar els primers gabinets de comunicació que convivia amb un sistema dictatorial que mantenia uns mínims espais de lliure informació, sobretot si les activitats comunicatives eren dutes a terme per organitzacions integrades al poder. La primera agència de comunicació espanyola fou la *Sociedad Anónima Española de Relaciones Públicas*, fundada el 1960.

Entre el 1945 i el 1970, la comunicació institucional es va caracteritzar per l'aplicació de la filosofia *goodwill* (bona voluntat). La comunicació de les organitzacions havia de servir per mostrar el seu compromís amb el bé comú i el propòsit, juntament amb els poders polítics, econòmics i socials, de garantir la pau entre les nacions. Aquesta pràctica va entrar en crisi a partir dels anys 70, quan el públic creia que la comunicació organitzada projectava una imatge tergiversada i ocultava la seva verdadera naturalesa.

Per resoldre aquesta mala percepció que el públic tenia de la comunicació institucional, les organitzacions van començar a pensar que la comunicació havia d'adquirir un paper encara més essencial i obtenir la mateixa jerarquia que altres àrees de l'empresa i, d'aquesta manera, podrien difondre les seves idees i la seva visió del món sense males interpretacions per part dels

receptors. Així, les organitzacions defensaven la seva manera de ser i de fer i reconeixien la seva quota de responsabilitat social. A partir d'aquesta nova concepció, "la comunicació organitzada era l'eina que permetia a l'entitat establir i mantenir relacions amb l'entorn"².

A partir dels anys 80 del segle passat, la comunicació institucional s'incorpora en tot tipus d'entitats i administracions i es globalitza, instaurant-se en països que havien abandonat el règim comunista per donar pas a democràcies liberals i economies de lliure mercat. En aquests països, l'arribada de la comunicació organitzada es va produir mitjançant agències de relacions públiques multinacionals, sobretot nord-americanes, que també complien funcions de diplomàcia pública.

És a la dècada dels 80 quan a França apareix el model de comunicació institucional tal com el concebem avui en dia, amb un departament de comunicació dins de l'estructura orgànica de les organitzacions i amb un dircom que dirigeix i gestiona la comunicació. Així, es trenca la barrera històrica que hi havia entre la publicitat i les relacions públiques. Conseqüentment, el dircom havia d'estar integrat a l'alta direcció de l'entitat i encarregar-se de la publicitat, les relacions públiques i la comunicació interna, elaborant una estratègia de comunicació general. Aquest pla de comunicació havia d'incidir en què l'organització tenia una identitat corporativa singular, que s'havia de projectar al públic i generar en ells una imatge positiva. Segons el comunicador Joan Costa, "el seu lloc [el del dircom] és al costat del president, conseller delegat o director general, en contacte amb el responsable de recursos humans i el de màrqueting, per sintetitzar la comunicació institucional, la interna i l'externa"³.

² Losada Díaz, J. C. (2004). *Gestión de la comunicación en las organizaciones: comunicación interna, corporativa y de marketing*. Ariel.

³ Costa, J. (2001). *Dirección de comunicación empresarial e institucional*. Barcelona: Gestión 2000. A: Míguez, M. I. i Baamode, X. M. (2011). "La evolución de las relaciones públicas hacia la dirección de comunicación: Aproximación histórica en el contexto académico español". *Razón y palabra*, nº 75.

2.1.3 Primeres tesis i concepcions teòriques

A principis del segle XX, com ja hem avançat anteriorment, els dos principals teòrics i acadèmics de la comunicació institucional van ser Ivy Lee i Edward Bernays. Segons Lee, les organitzacions havien de ser transparents i informar els ciutadans de les actuacions que desplegaven, sempre amb veracitat i autenticitat. Aquest ideal va ser clau per canviar la percepció negativa que la societat tenia sobre la comunicació organitzada i rebre una major acceptació. D'altra banda, Bernays exposava en la seva obra més important *Crystallizing Public Opinion* (1923), que les organitzacions havien de justificar socialment la seva activitat obtenint l'aprovació de l'opinió pública. Per aconseguir-ho, era imprescindible que les organitzacions disposessin d'un *consultor de relacions públiques* que elaborés un pla de treball per detectar les necessitats dels seus clients, a quin públic s'havia de dirigir i quines accions comunicatives eren més adequades per assolir els objectius marcats. Fins al 1945, Lee i Bernays van edificar les bases professionals i acadèmiques de la comunicació institucional.

A partir de l'acabament de la II Guerra Mundial, les aportacions acadèmiques van aparèixer més sovint, ja que cada vegada més professionals estudiaven la disciplina. Entre ells, cal destacar Cutlip i Center, que el 1952 van teoritzar sobre la necessitat que l'organització s'adaptés al seu entorn, per tal de mantenir un equilibri entre els interessos privats i l'interès públic. Era el preàmbul de l'anomenada filosofia *goodwill*. D'altra banda, Grunig i Hunt van posar les bases d'una idea més contemporània, quan el 1984 van escriure l'obra *Managing Public Relations*, en la qual consideraven les relacions públiques com una eina de gestió fonamental que havia d'estar integrada a la resta de funcions directives de l'organització.

2.1.4 La figura del dircom a l'actualitat

Avui en dia, la comunicació ha adquirit un paper tan fonamental que ho és tot. Les organitzacions, des de empreses privades fins a entitats públiques passant per clubs esportius, han de tenir dins del seu organigrama un director de comunicació. El dircom es considera una figura vital dins d'una empresa i per això moltes vegades treballa conjuntament amb els alts càrrecs, ja que és considerat clau pels objectius comercials.

Als anys 80, el responsable de comunicació estava molt lligat als aspectes de màrqueting, publicitat i relacions públiques, però actualment ja vertebrava totes les branques comunicatives d'una empresa i gestiona la imatge corporativa. Segons Ramón Freixa⁴, “el dircom és el responsable de les estratègies i processos de comunicació institucional, externa i interna d'una organització”. Dins de l'empresa, el dircom es converteix en un periodista polivalent i multidisciplinari. Una condició fonamental és que ha de conèixer la cultura i la filosofia de l'organització, entendre-la i interioritzar-la. També és clau tenir habilitats per gestionar la relació que hi ha entre les fonts informatives (una de les funcions del dircom és ser la font informativa de l'empresa) i els mitjans de comunicació, és a dir, ha de saber com funcionen els *mass media* per proporcionar-lis la millor informació possible.

Segons Joan Costa⁵, les funcions principals d'un dircom són les següents: Entendre el projecte de l'empresa per extreure la seva imatge global i definir la política i estratègia general de comunicació, dissenyar el pla de comunicació, definir el model d'imatge corporativa, ser el portaveu de la institució i mantenir canals de comunicació amb els líders d'opinió i altres organitzacions, dissenyar el sistema de comunicació interna i contribuir a la definició de la cultura corporativa, entre d'altres.

D'altra banda, segons Freixa⁶, un dircom ha de coordinar diverses tasques, com ara gestionar la comunicació interna i externa i la comunicació institucional, dissenyar la imatge corporativa, encarregar-se de la comunicació en període de crisi, relacionar-se amb els mitjans, implementar i desenvolupar la cultura corporativa, etc. Freixa dóna especial importància al *branding* i la considera la primera funció que ha de fer un dircom: Dotar a l'empresa d'un nom, un logo i uns colors que la defineixin i la diferenciïn de la resta.

⁴ Freixa, R. “El director de comunicación”. A: Bel Mallén, J. I. (2004). *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Madrid: EUNSA.

⁵ Costa, J. (2004). “La comunicación es casi más importante que el mismo producto que se fabrica”. *Razón y palabra*, nº 52. Disponible a: <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n52/aarribas.html>

⁶ Freixa, R. “El director de comunicación”. A: Bel Mallén, J. I. (2004). *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Madrid: EUNSA.

La jerarquia del dircom dins de l'empresa també ha pujat en els darrers temps. Per dur a terme les seves funcions amb la màxima optimització possible, el responsable de comunicació ha d'estar al mateix nivell que el president o director de l'organització, el conseller d'administració, el secretari general, el director de recursos humans i màrqueting, etc. Si el dircom no treballés conjuntament amb els alts executius, que són la font informativa principal a la qual ha d'acudir el dircom a informar-se sobre els successos de l'empresa, s'establiria un distanciament que podria provocar un biaix informatiu i la qualitat de la informació que es transmet als mitjans es veuria clarament perjudicada. Fins i tot, aquesta posició a la cúpula de l'empresa el permet participar en la presa de decisions més enllà dels aspectes purament comunicatius. En definitiva, el departament de comunicació d'una empresa gaudeix d'una posició alta dins de la jerarquia de l'empresa, mantenint relacions directes amb el president o director de l'entitat, i amb un gran reconeixement professional.

2.2 La comunicació corporativa

Actualment, la societat viu ofegada per la informació, n'hi ha molta i de tot, el que provoca que la comunicació sigui un dels aspectes més importants per una organització. Per aquest motiu, qualsevol entitat pública o privada que desperti un mínim d'interès a la societat ha de desenvolupar una estratègia informativa que la col·loqui a l'opinió pública de la millor manera possible. La comunicació corporativa integra la comunicació interna i la comunicació externa, dos elements fonamentals que conformen les dues cares d'una moneda: Són iguals d'importants, perquè tot i que cada una té unes característiques pròpies i diferents, si una falla, l'altra se'n ressent.

2.2.1 La comunicació interna

La comunicació interna és una eina de gestió clau en el correcte funcionament d'una empresa o corporació. Definida com “el model de missatges compartits entre els membres de l'organització; és la interacció humana que es desenvolupa dins de les organitzacions i entre els membres d'una mateixa”⁷, la

⁷ Kreps, G. L. (1995). *La comunicación en las organizaciones*. Ed. Addison-Wesley Iberoamericana.

comunicació interna ha d'obeir als valors i a la cultura de la mateixa entitat i ha d'implicar a tots els components, des del CEO fins a l'últim empleat. Els objectius que persegueix són bàsics, però no per això poc transcendents: Informar el seu públic intern què fa l'organització, assolir un clima d'implicació i d'identitat dels membres, incrementar la motivació i la fidelitat dels treballadors amb l'empresa, i aconseguir la màxima optimització dels recursos, augmentant la productivitat i disminuint els costos de producció.

L'origen de la comunicació interna data de finals dels anys 70 i principis dels 80 del segle passat. Tanmateix, no va ser fins als anys 90 quan es va demostrar que era una eina que millorava la relació entre el públic intern i, consegüentment, l'empresa aconseguia una millor productivitat. És per això que va adquirir una dimensió empresarial d'alta rellevància, pel fet que “ajuda en aspectes fonamentals de la competitivitat empresarial perquè transmet: La seva cultura, la seva missió, els seus valors, els seus missatges, [...] i implica la plantilla en els aspectes essencials del negoci”⁸.

Per a què una empresa desenvolupi idòniament la comunicació interna ha d'implicar a tot el conjunt de l'organització, des de l'alta direcció, que ha de posar en marxa els mecanismes de comunicació interna, fins a l'últim empleat. Tothom qui forma part d'una entitat, ja sigui de caràcter públic o privat, ha de procurar la transparència, un requisit indispensable per aconseguir aquesta implicació, creant així “un ambient laboral de credibilitat i confiança, es desenvolupa el desig d'integració i afavoreix la motivació necessària per progressar”⁹.

Com ja hem dit, la comunicació interna persegueix compartir i interioritzar a tots els membres d'un ens el concepte de marca, ja que “els empleats són el primer públic de l'empresa i, en conseqüència, cap programa de comunicació externa pot prosperar de manera permanent a menys que comenci per convèncer als

⁸ Pinillos, A. (1995). “Comunicación interna, un paseo por el tiempo”. *Harvard Deusto Business Review*, Ediciones Deusto S.A.

⁹ Enrique, A. M. i altres (2008). *La planificación de la comunicación empresarial*. Materials Universitat Autònoma de Barcelona, Vol. 202.

que comparteixen el mateix sostre”¹⁰. Si els propis treballadors d’una empresa no coneixen els fets importants que passen dins d’ella o els plans que s’hi volen projectar, poden aparèixer els rumors infundats o es poden assabentar dels successos a través dels *mass media*, uns fets que poden ser contraproductius.

Les funcions de la comunicació interna dins d’una empresa o corporació es poden dividir en tres blocs¹¹: El de la informació –que els membres siguin conscients de quina és la seva feina-, el de l’explicació –que es comprenguin les ordres i les decisions que es prenen dins l’empresa-, i la interrogació –incentivar l’intercanvi d’informació entre els departaments. Per posar en pràctica aquestes funcions hi ha a disposició de les organitzacions diverses eines: Notes internes, reunions i grups de treball, tauler d’anuncis, revistes internes, intranet, bústia de suggeriments, etc.

- Canals i tipus de comunicació interna

Dins de la comunicació interna es presenten diverses subdisciplines, les quals es complementen entre elles. Estem parlant, d’una banda, de la comunicació formal i informal i, d’altra banda, de la comunicació descendent, ascendent i horitzontal.

- Comunicació formal i informal

La comunicació formal es tracta dels missatges reconeguts com a oficials per part de l’organització i que segueixen les línies d’actuació marcades per l’estratègia comunicativa de l’empresa. Aquests missatges són “extremadament importants per dirigir, coordinar i estructurar activitats de l’organització”¹² (Kreps, 1990). Contràriament, els canals de comunicació informal no estan planificats, són missatges no oficials que apareixen espontàniament a partir de les relacions socials que es desenvolupen en el si d’una organització. Sempre que un membre d’organització necessita comunicar-se i hi ha carència de canals formals,

¹⁰ Borrini, A. (1997). *La empresa transparente*. Buenos Aires: Editorial Atlántida S.A.

¹¹ Morales, F. (2000). “Comunicación interna”. *La Dirección de la comunicación institucional y empresarial*, Barcelona: Gestión 2000.

¹² Kreps, G. L. (1995). *La comunicación en las organizaciones*. Ed. Addison-Wesley Iberoamericana.

apareix la comunicació informal. Per a això, és necessari que la comunicació formal transmeti el màxim d'informació que pugui.

- Comunicació descendent, ascendent i horitzontal

La comunicació descendent és el tipus de comunicació tradicionalment més emprada. Es transmet informació des de l'alta direcció fins als nivells inferiors i normalment són ordres i instruccions que cada membre de l'organització necessita per dur a terme la seva activitat de la millor manera possible. Els missatges de la comunicació descendent han de ser clars i tan sols han de contenir la informació imprescindible, sense saturar el canal ni confondre els receptors.

La comunicació ascendent sorgeix des del nivell inferior de l'organització fins a l'alta direcció –el seu recorregut és el contrari que el de la comunicació descendent. És important ja que es pot comprovar si els missatges de la comunicació descendent arriben de forma satisfactòria i són eficaços i per recollir opinions i punts de vista de tots els nivells de l'organització, sense tenir en consideració la jerarquia que ocupen dins d'ella. No obstant això, convé esmentar que els canals de comunicació ascendent no sempre funcionen, a causa de diverses raons: No estan prou desenvolupats, els superiors no atenen els missatges de tots els empleats o només tenen en compte aquells missatges positius, els missatges que arriben als superiors solen estar maquillats o suavitzats, etc.

La comunicació descendent i ascendent representen la comunicació vertical, però també existeix la comunicació horitzontal, aquella que es produeix entre membres jeràrquicament iguals dins d'una organització. L'intercanvi d'informació de manera horitzontal té una major repercussió, “els individus es comuniquen de manera més oberta i efectiva amb iguals que amb els superiors, és una de les raons per les quals els fluxos de comunicació horitzontal en una organització succeeixen amb més freqüència que els fluxos verticals” (Rogers, 1980)¹³.

¹³ Rogers, E.M. i Agarwala-Rogers, R. (1980). *La comunicación en las organizaciones*. México D.F.: Ed. McGraw-Hill.

2.2.2 La comunicació externa

Mentre que la comunicació interna es dedica a establir canals de comunicació amb el seu públic intern, la comunicació externa obre aquests canals amb el públic extern, molt més ampli i complex, ja que no només es tracta dels clients, sinó també dels proveïdors, accionistes, mitjans de comunicació, líders de l'opinió pública i qualsevol tipus d'institució pública o privada. L'activitat que desenvolupa una empresa no només l'ha d'executar correctament, sinó que també és necessari explicar-la i comunicar-la al públic potencial –fins i tot, a vegades és més important que el propi producte o servei ofert. La necessitat de mantenir una interacció constant i permanent amb el conjunt de la societat respon a diversos objectius: Donar a conèixer l'empresa i els seus productes a tots els clients potencials –aquí adquireixen molta importància els *mass media*-, transmetre la imatge de l'empresa que, òbviament, l'afavoreixi, i difondre informació útil sobre l'empresa que es consideri d'interès general i d'actualitat. En definitiva, es tracta de vendre la marca de l'empresa.

Segons José Ignacio Bel Mallén¹⁴, la comunicació externa es podria definir com “el conjunt de l'activitat informativa professional, que es realitza en el sí d'una organització i que té com a objectiu, utilitzant la diversitat de canals de comunicació existents convencionals o no, el facilitar els missatges informatius referits a l'organització, als mitjans de comunicació en particular i al públic en general”. En aquest sentit, el que remarca Bel Mallén és que la comunicació externa no només es tracta de la informació que l'organització envia als mitjans de comunicació, sinó també la informació que els mitjans publiquen sobre ella.

Per a això, cada empresa, en el seu pla general de comunicació ha de determinar quin és l'entorn comunicatiu que la rodeja i ha de mantenir uns forts i cordials lligams amb els periodistes, per tal de transmetre i posicionar la informació en els mitjans de comunicació. La comunicació externa també és un element molt important per establir la identitat corporativa de l'empresa, ja que

¹⁴ Bel Mallén, J. I. (2004). *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Madrid: EUNSA.

tota la informació que s'estableix ha de girar al voltant d'aquesta identitat. En aquest sentit, els mecanismes imprescindibles que un dircom ha de disposar i fer-ne ús són els comunicats de premsa, els dossiers de premsa, publireportatges, conferències de premsa i els mateixos mitjans de comunicació: La ràdio, la televisió, Internet, etc.

En els últims anys han agafat molta importància els mecanismes tecnològics per emprar-los amb finalitats de comunicació externa. Actualment, tota organització té una pàgina web on desplega tota la informació relativa a la seva marca, i unes xarxes socials on la immediatesa i la interactivitat amb els usuaris permeten un contacte molt directe amb el públic. Tanmateix, tot i que els beneficis de les noves plataformes tecnològiques són evidents, també comporten riscos, com ara la invenció de rumors per part de qualsevol usuari que es propaguen per Internet a una velocitat que el departament de comunicació no pot controlar.

2.2.3 Valors, missió i visió

Els valors, la missió i la visió són tres elements totalment independents però que funcionen de manera conjunta i coherent. Cada un d'ells reflexiona sobre què és l'empresa, quines pràctiques de bon govern ha d'adoptar i quin és el públic al qual es dirigeix. Els tres conceptes es responen a partir d'una sèrie de preguntes, tal com veurem a continuació.

- **Valors**

També anomenada cultura de l'empresa, els valors són una sèrie de normes d'actuació, no necessàriament negociades ni preestablertes, que són comunes per tots els membres de l'organització. Aquest conjunt de creences i virtuts responen a la pregunta ¿Quines característiques té l'empresa? Segons Edgar H. Schein, un dels autors que més ha estudiat aquest tema, els valors d'una empresa són "el conjunt de normes i de valors que caracteritzen l'estil, la filosofia, la personalitat, el clima i l'esperit de

l'empresa, juntament amb la manera d'estructurar i d'administrar els recursos materials i humans"¹⁵.

Qualsevol entitat pot reflectir la seva cultura a partir de diversos elements: Les actituds i comportaments davant qualsevol mena de persona que interactua amb l'empresa, la imatge exterior que es transmet de l'empresa, el grau de repercussió social de les activitats, etc. En aquest sentit, el departament de màrqueting adquireix un valor molt important en què la gent tingui una percepció positiva. Per exemple, ajudar a la resolució d'un problema públic és, en principi, una iniciativa positiva que pot afavorir la imatge de l'organització. A partir d'aquí, serà el departament de comunicació qui s'encarregui de transmetre-ho de la millor manera possible al públic.

- Missió

Un cop l'empresa ja coneix i ha interioritzat els seus valors, ha de determinar quina és la seva missió i com la posarà en pràctica. Tal com la defineix G. Morrissey, "és el ciment i guia sobre el qual descansen totes les decisions"¹⁶. La missió gira al voltant d'una sèrie de principis: Quina és la naturalesa de l'entitat, els fonaments de la seva existència, determinació del públic al qual s'adreça i les regles de conducta. En aquest apartat, l'organització s'ha de respondre les preguntes ¿Què fem?, ¿Per a qui ho fem?, i ¿Com ho aconseguirem?

Malgrat tenir algunes similituds amb l'apartat de valors, cal distingir-los. Mentre que els valors és l'essència que desprèn l'empresa, la seva manera de ser, la missió és el punt al qual es vol arribar i es decideix quins mitjans es faran servir per arribar-hi. La missió ha de ser un document públic en el qual tots els components d'una institució han de tenir-hi accés.

- Visió

Finalment, la visió es tracta d'una declaració d'intencions en la qual es pretén motivar i inspirar a tots els treballadors de l'empresa i fer-los aflorar un sentiment de pertinença. El que mostra la visió és la seva manera de

¹⁵ Schein, E. H. (1988). *La cultura empresarial y el liderazgo: una visión dinámica*. Plaza & Janes Editores.

¹⁶ Morrissey, G. L. (1995). *Morrissey on planning: A guide to tactical planning: Producing your short-term results*. Jossey-Bass Inc Pub, Vol. 3.

ser, el seu ADN. S'elabora pensant en el possible recorregut que l'entitat pugui tenir en el futur i atreure a qualsevol persona que pugui tenir algun interès en el si de l'empresa.

Per obtenir-la, l'organització s'ha de respondre una sèrie de preguntes més complexes i més nombroses que en la missió i en els valors. Algunes d'elles són: ¿Què vull ser i com m'agradaria que ens veiessin?, ¿Quins elements són claus pel futur de l'entitat?, ¿Quins valors s'han de reforçar?, etc.

2.2.4 Responsabilitat Social, Imatge i Identitat Corporativa

- Responsabilitat Social Corporativa

Actualment, les empreses tenen una potència i una capacitat suficientment considerable per ser influents a l'hora de tractar problemes que afecten a una part de la societat. La Responsabilitat Social Corporativa (RSC) va més enllà del producte o els serveis que es presten i consisteix en aportacions, totalment voluntàries, no lucratives i altruistes –en la majoria de casos-, que una organització duu a terme amb l'entorn en el qual es relaciona. Temps enrere, les empreses s'ocupaven de complir amb els seus clients, els seus accionistes i els seus treballadors, però avui en dia la RSC fa que vagi més enllà i es preocupin per problemes públics, intervenint-hi a partir d'accions com ajudar els països en vies de desenvolupament, respectar els drets humans i el medi ambient, finançar projectes socials i culturals, etc. Òbviament, si bé les activitats que desenvolupen no tenen per objectiu principal obtenir beneficis directes, aquests actes tenen el propòsit final d'atraure i captar més clients que sí els puguin aportar guanys.

- Identitat Corporativa

“La identitat d'una empresa és com la personalitat d'un individu”¹⁷. Així defineix la identitat corporativa Pere Soler, una condició que qualsevol organització adquireix pel sol fet d'existir. A partir de respondre les preguntes ¿Qui som?, ¿Com som?, ¿Què fem? i ¿Com ho fem?, la identitat corporativa és el conjunt d'elements que constitueixen la realitat objectiva d'una empresa. La identitat ha de ser coherent amb el sí de l'empresa, ha

¹⁷ Enrique, A. M. i altres (2008). *La planificación de la comunicación empresarial*. Materials Universitat Autònoma de Barcelona, Vol. 202.

d'estar ben inculcada en el conjunt de treballadors i amb una clara personalitat exclusiva que la permeti diferenciar-se de la resta d'organitzacions i, en especial, de la competència més directa. La identitat està formada pels aspectes visuals de l'empresa, com pot ser el logotip, així com la filosofia que posseeix i la manera que tenen d'interactuar els seus membres.

- Imatge Corporativa

La imatge institucional d'una empresa és la transmissió de l'essència de l'empresa cap a tots els públics amb el qual interactua, tant l'intern com l'extern. A partir d'aquesta difusió dels valors i de la missió, la percepció dels públics pot ser positiva o negativa, i és aquesta percepció el que conforma la imatge corporativa. Segons J. Villafañe, "la imatge que [el públic] té d'una organització és la verdadera identitat"¹⁸.

Per a obtenir una imatge positiva és molt important la comunicació. És fonamental la manera com s'emet el com és l'empresa, com desenvolupa la seva feina i, com és obvi, com transmet els seus missatges. Però no tan sols la comunicació és clau per una imatge positiva, sinó el tracte més bàsic que un treballador pot tenir amb un client pot afavorir o agreujar la imatge de l'empresa. Aquesta percepció és tan important per la progressió i la prosperitat d'una empresa que, segons J.L. Sanchís, "el producte d'una empresa pot ser bàsic, però la seva imatge és essencial"¹⁹.

2.3 La gestió de la comunicació en situacions de crisi

2.3.1 Què és una crisi?

"Canvi profund i de conseqüències importants en un procés o una situació, o en la manera que aquests són apreciats"²⁰. Aquesta és la definició que la *Real Academia Española* atorga al terme crisi, una paraula que té les seves particularitats en diferents idiomes pel que fa el seu origen i significat. Concretament, el naixement de la paraula "Krisis" prové de l'Antiga Grècia (del

¹⁸ Villafañe, J. (1999). *La gestión profesional de la imagen corporativa*. Ediciones Pirámide.

¹⁹ Sanchís, J.L. (1996): *El libro práctico de las Relaciones Públicas*. Adecec. Madrid.

²⁰ Española, R. A. (2010). *Ortografía de la lengua española*. Espasa.

verb “Krinein”) i significava, en un primer moment, “separar” o “decidir”. Més endavant, però, va adoptar un nou significat i volia dir “interpretació”, i s’usava en aquella època per analitzar, estudiar i interpretar el comportament de certs animals, com el vol dels ocells. En el camp jurídic, expressava la idea de judici, i en matèria de medicina hipocràtica, es referia al canvi significatiu de salut d’un malalt. D’altra banda, en xinès el terme crisi, a part del significat comú global, també es refereix a, traduït literalment, “el perill genera oportunitats”. Per tant, per la cultura xinesa, una crisi també crea oportunitats, una correlació totalment certa si parlem de la comunicació de crisi en les empreses. Tot i això, cal esmentar que cada organització elabora la seva definició de crisi depenent de què pot afectar-la i de què és una crisi per a ella. A partir de la definició específica, l’entitat confecciona el pla de comunicació de crisi.

Un problema en un producte o en un servei, unes declaracions desafortunades, una protesta del treballadors o un simple rumor poden ser els causants d’una crisi. Una situació que, en la gran majoria de vegades, apareix de manera sobtada i l’empresa ha d’estar degudament preparada per fer front a aquest tipus de situacions. No s’hi val improvisar. Ara bé, una empresa pot conviure amb la seva crisi. Sovint no suposa un problema greu, tan sols adopta les mesures oportunes per corregir-la, minimitzar-la i fer-la desaparèixer –amb més o menys conseqüències en el funcionament de l’organització. Quan apareix el verdader problema? Quan un mitjà de comunicació irromp a les portes de l’empresa i s’interessa per més informació.

Són els mitjans de comunicació qui projecten a l’opinió pública la situació compromesa d’una companyia o d’una entitat pública. Quan es notifica a la societat és quan l’organització pot tenir un problema extremadament greu, ja que les reaccions poden ser imminents: Clients que es passen a la competència, accionistes que deixen de confiar en l’empresa, organitzacions de víctimes o de consumidors que llancen dures crítiques, els propis treballadors de l’empresa tota mena de rumors, etc. A més, aquesta immediatesa i rapidesa amb la qual s’informa de les crisis és veu avui més accelerada amb el desenvolupament de les xarxes socials i la presència dels mitjans de comunicació a Internet. Per a això, l’empresa ha de posar-se a treballar i

gestionar la crisi a partir d'una sèrie d'accions comunicatives que ajudin a contrarestar els efectes perjudicials que les circumstàncies de perill puguin causar a l'entitat.

Els efectes que una crisi pot tenir en el futur d'una organització poden ser extremadament negatius, però també poden resultar ser positius –tal com mostra el significat xinès del terme: Una crisi és alhora una oportunitat. La imatge positiva que poden tenir els *stakeholders* es pot veure destruïda en qualsevol moment, a partir de l'instant en què els mitjans de comunicació facin arribar a la societat la crisi de l'empresa, podent alterar greument la seva percepció. És aquí on la maquinaria de l'entitat entra en funcionament per corregir aquesta conducta, ja sigui per mantenir la tranquil·litat entre els propis treballadors i continuar amb la cadena de producció, o per seguir projectant una imatge positiva a tots els públics externs –els més importants, ja que estem parlant dels clients, accionistes, etc.

La comunicació en els moments de crisi no pot ser improvisada, ha d'estar preestablerta i preparada abans que es manifesti la crisi. Així ho aconsellen els experts, com José Luis Piñuel, que exposa que “en aquests casos és bàsic crea un programa de prevenció i de control de possibles situacions crítiques amb la finalitat de reduir els possibles perjudicis”²¹. El que és obvi és que un bon disseny comunicatiu per estabilitzar la crisi no la farà desaparèixer, però tot el que sigui minimitzar els danys que pugui causar a l'organització seran bones notícies per l'entitat. En aquest sentit, José Luis Piñuel destaca que “entre les dues situacions [la situació anterior i la situació posterior] es produeix un esdeveniment inesperat o posterior, vers el qual una organització ha de reaccionar comprometent la seva imatge i el seu equilibri intern i extern”²².

D'aquesta manera, les empreses no només han de disposar d'un pla general de comunicació sinó que també han de disposar d'un pla de comunicació de

²¹ Piñuel, J. L. (1997). *Teoría de la comunicación y gestión de las organizaciones*. Madrid: Ed. Síntesis.

²² Piñuel, J. L. (1997): *Teoría de la comunicación y gestión de las organizaciones*. Madrid: Ed. Síntesis.

crisi. Per elaborar-lo no existeix cap pauta, ja que cada empresa té una naturalesa diferent i cada una pot patir crisis amb necessitats de resposta molt diverses, depenent també de la major o menor exposició als mitjans de comunicació. Un pla de comunicació de crisi ha de contenir una sèrie d'accions que l'organització ha de dur a terme amb les eines comunicatives que té al seu abast amb l'objectiu de gestionar la crisi i, com ja hem dit, reduir al màxim possible les conseqüències nocives de la crisi. Un pla de comunicació de crisi ha de contenir, indispensablement, una investigació prèvia sobre l'empresa i sobre quines crisis la poden afectar, establir uns objectius de comunicació, saber qui constituirà el comitè de crisi quan aquesta esclati i saber de quins recursos disposarà, elaborar estratègies comunicatives, etc.

2.3.2 Fases

Les crisis que pateixen les organitzacions passen per diferents etapes i en cada una d'elles s'ha d'actuar d'una manera determinada. Una no correcta aplicació de les mesures adequades en una etapa determinada pot ser un problema gran per les empreses que pot agreujar la situació de crisi.

Malgrat haver-hi una certa classificació comuna de les etapes d'una crisi, la classificació de diferents experts varia en alguns detalls.

Segons Losada²³, són quatre les etapes per les quals passa una crisi, incloent una etapa marcada per l'absència de la crisi en sí:

- No crisi

És una fase determinant en la qual es detecten els primers indicis d'alguna anomalia que podria originar un desajust a l'empresa. L'única tasca de l'organització durant aquesta fase es preparar-se a consciència per quan esclati la crisi.

- Precrisi

Els indicis es solidifiquen a partir de la publicació d'un mitjà, les queixes d'algun públic potencial o qualsevol alarma que perjudica el funcionament de l'entitat. En aquesta etapa s'han d'activar les primeres mesures i

²³ Losada Díaz, J. C. (2010). *Comunicación en la gestión de crisis*. Editorial UOC.

analitzar quin pot ser el recorregut de la crisi per tal d'anticipar-se en la mesura del possible.

- Crisi

Finalment esclata la crisi i és el moment en el qual l'organització posa en marxa totes les mesures i el pla de comunicació de crisi adaptat als fets ocorreguts. Es mobilitzen tots els recursos humans, econòmics i comunicatius per apaivagar la situació.

- Postcrisi

En aquesta fase final la crisi ja ha acabat i les causes que la van originar ja han desaparegut. És el moment en el qual l'empresa elabora un balanç per veure si s'ha actuat correctament o no i corregir els errors per millorar la gestió en futures situacions de crisi. També és l'hora de situar l'empresa on estava abans de la crisi i, si existeix l'oportunitat, millorar-lo.

Segons M. H. Westphalen i J. L. Piñuel²⁴, les crisis també passen per quatre fases, però les emmarquen sota noms diferents:

- Preliminar

En aquesta primera fase l'objectiu és detectar una sèrie d'indícis que puguin causar una crisi i preparar-se per quan passi. Si bé sovint hi ha signes que fan preveure la possibilitat que esclati una crisi, a vegades poden ser successos espontanis i no desitjats el que originin una situació de crisi, pel que en aquesta fase s'establirà quins recursos es destinaran per gestionar-la, quins membres tindrà el comitè de crisi, quines accions comunicatives es duran a terme, etc.

- Aguda

La crisi ja és un fet perquè els mitjans de comunicació n'han fet ressò. L'organització ha de posar en marxa totes les accions comunicatives pensades en la fase anterior per donar una resposta al succés, disminuir els efectes nocius que puguin afectar al conjunt de l'entitat i trobar una sortida ràpida a la crisi.

²⁴ Westphalen, M. H. i Piñuel, J. L. (1993). *La dirección de la comunicación*. Madrid: Ediciones del Prado.

- Crònica

La situació continua sent delicada i perillosa, però les pitjors circumstàncies ja s'han superat. Davant d'això, l'organització ha d'iniciar un procés en el qual es busca sanejar la situació i acabar amb qualsevol senyal de crisi.

- Posttraumàtica

Un cop la crisi ha finalitzat, l'empresa ha d'extreure conclusions sobre si es va gestionar bé la crisi i recuperar el prestigi i la imatge. En el cas que l'empresa hagi perdut la confiança d'una part del seu públic o hagi patit fortes conseqüències econòmiques, es posen en marxa campanyes de recuperació, així com s'adopten les mesures necessàries per evitar que la crisi es repeteixi i s'actualitza el pla de comunicació de crisi per reaccionar degudament en el cas que torni a ocórrer.

2.3.3 Tipologies

Les formes en les quals una organització pot patir una crisi són molt extenses i variades. Com ja s'ha dit anteriorment, les empreses es poden veure afectades per crisis molts diferents, ja que poden pertànyer a sectors totalment diferents, els productes o serveis prestats tenen un valor econòmic molt desigual, els mitjans de comunicació poden tenir més o menys interès en publicar-ho, etc. Molts autors han intentat elaborar una tipologia precisa de situacions de crisi, però el conjunt de factors i paràmetres de cada situació poden arribar a ser molt heterogenis.

Losada²⁵ estableix una diferenciació primària de les crisis:

- Situacions de crisi a nivell reduït o escàs

Es tracta d'unes crisis minúscules, que molt difícilment poden afectar el normal desenvolupament de l'organització ja que no exigeixen una intervenció directa ni urgent. L'únic que farà l'entitat és prevenir, és a dir, analitzarà quin és el problema i es prepararà per si la situació es complica en un futur. Tanmateix, sovint aquest anàlisi previ ja corregeix el factor generador del conflicte pel que evita un agreujament de la crisi, defugint que

²⁵ Losada Díaz, J. C. (2010). *Comunicación en la gestión de crisis*. Editorial UOC.

aparegui en els *mass media* i sense haver d'adoptar mesures dràstiques per part de l'empresa.

- Situacions de crisi d'abast

En aquests casos les organitzacions no s'han d'alarmar però sí han de posar en marxa de manera immediata el pla de comunicació de crisi del que disposa per fer front a aquestes situacions. La diferència quant a les crisis a nivell reduït és que els mitjans de comunicació ja han publicat sobre el tema.

Un cop tenim una base per diferenciar les diverses situacions de crisi, Losada la desenvolupa i completa:

- Segons la naturalesa dels esdeveniments

- Objectiva o subjectiva

És una diferència important sobretot en les primeres fases de tractament de la crisi, ja que s'aplica un protocol o un altre. Una crisi objectiva és visible, quantificable i mesurable de la mateixa manera per qualsevol persona, mentre que una crisi subjectiva es basa en la percepció que la persona tingui sobre el succés. L'exemple més paradigmàtic d'una crisi objectiva és una catàstrofe mediambiental, en la que tothom pot comprovar les conseqüències naturals, socials i econòmiques que pot tenir. El principal problema és quan se la considera una crisi subjectiva, restant-li importància, com per exemple va fer el govern espanyol en la crisi del petrolier *Prestige* – amb unes conseqüències esperpèntiques.

- Interna o externa

Aquesta divisió també és important a l'hora de la gestió que es fa de cada una, ja que es tracten de manera totalment diferent. Una crisi interna i una externa es distingeixen per l'origen de la causa que l'ha generat. Mentre que una crisi interna neix a l'interior de l'organització i es propaga per tota la companyia fins arribar al públic extern, una crisi externa és més difícil de controlar ja que sorgeix fora de l'empresa per culpa d'algun fenomen humà o comunicatiu que l'empresa no pot prevenir.

- Segons el moment

Qualsevol organització, quan està submergida en una situació de crisi, ha de saber amb exactitud en quina fase de la crisi es troba per tal d'actuar de la forma més adequada. Com ja s'ha estudiat, qualsevol empresa pot actuar en algun dels quatre passos que Losada estableix: No crisi, precrisi, crisi i postcrisi. El moment en la qual es decideixi intervenir determinarà quines actuacions durà a terme l'empresa. El més adient és intervenir abans que s'arribi a la fase de la crisi amb l'objectiu de poder controlar el que fan els altres actors, com ara els mitjans de comunicació o la competència.

- Segons el seu nivell de gravetat

Una crisi també es pot catalogar a partir de la magnitud que adquireix. Hi ha diferents formes de graduar les crisis i cada empresa té el seu propi protocol, pot ser des d'una escala amb colors a una referència numèrica. És important per una empresa determinar la gravetat real de la crisi, ja que menysprear-la o sobrevalorar-la pot ser perillós en el moment d'aplicar un pla d'actuació que no es correspon amb l'adequat.

- Segons els seus efectes

En aquest apartat Losada fa un recull de classificacions que altres acadèmics i experts en la matèria van realitzar en funció dels efectes de la crisi. En primer lloc, Linke (1989) va elaborar una llista a partir de diverses situacions: Les que exploten (com un accident o un esdeveniment notable i imprevist), les immediates (agafen per sorpresa l'organització), les crisis en construcció (l'empresa es pot anticipar a elles) i les crisis continues (problemes de caràcter crònic). D'altra banda, Ritter (1996) va confeccionar una classificació que agrupa possibles causes més detallades: Fenòmens naturals (inundacions o terratrèmols), crisis relacionades amb la salut i l'alimentació (epidèmies o intoxicacions), esdeveniments polítics o conflictes socials (protestes o manifestacions), accidents relacionats amb el transport (provocant incendis o danys al medi ambient), esdeveniments d'origen criminal (segrestos o assassinats), temes jurídics (per discriminació racial o d'abusos sexuals), fets de tipus econòmics (fallida o corrupció), retirada de productes (per defectes de fàbrica o per ús de substàncies prohibides) i atacs informàtics (virus o hackers).

Amb tot, cal esmentar que cada empresa es situa en un sector productiu més propens a un tipus de crisis determinades. Per exemple, la companyia aèria espanyola Iberia té la seva pròpia classificació de situacions de crisi: Accident catastròfic accidents d'altres companyies participades, accident o incident greu i actes il·lícits (amenaçada d'explosiu a bord i apoderament il·lícit de l'avió).

Joan Ferrer²⁶ també elabora el seu propi sistema de classificació de les crisis:

- Crisi previsible

És la crisi que es pot prevenir, com ara una vaga de treballadors o una suspensió de pagaments, ja que sempre hi ha precedents que avisen del perill i es pot intervenir per evitar-la.

- Crisi imprevisible

Són crisis no desitjades gairebé impossibles de preveure com incendis o sabotatges.

- Crisi lleu

Són situacions de duració curta i que poden ser detectades amb antelació, com per exemple alguns acomiadaments de personal, canvis a la direcció de l'empresa, petits accidents laborals, etc. Si l'empresa disposa d'una bona preparació, les conseqüències seran mínimes.

- Crisi aguda

És aquella que pot produir conseqüències i efectes molt perjudicials i requereixen una planificació i preparació molt detallada. Poden ser greus accidents a la planta de producció, actuació il·legal de col·laboradors, retirada de productes, etc.

- Crisi naixent

Es tracta de crisis que ofereixen la possibilitat de combatre-les des del primer moment, ja que hi ha indicis, percepcions o comentaris que evidencien el creixement d'uns fets negatius que poden desembocar a una crisi. Tot i això, no sempre és possible calcular quan i de quina manera esclatarà la crisi, ni les seves dimensions i conseqüències.

²⁶ Ferrer, J. (2000). *La comunicación interna y externa en la empresa*. Cuadernos de comunicación.

- Crisi sobtada

Són crisis que s'originen sense un avís previ. En aquests casos, si l'empresa no ha desenvolupat anteriorment un pla de gestió de la crisi, les seves conseqüències poden ser molt greus. Aquestes crisis poden ser incidents fortuïts com pèrdua de béns materials o accidents mortals, catàstrofes naturals com incendis, inundacions o enderrocaments, etc.

- Crisi sostinguda

Es tracta de situacions de crisi que poden durar setmanes, mesos o anys. La premsa intenta mantenir-les vives ja que atrau el lector. Tan poden ser originades des de l'interior de l'empresa com des de l'exterior. En aquests casos és necessari un pla de crisi que proposi solucions per minimitzar els efectes negatius que pot tenir la crisi durant el temps que es prolongui. Aquestes crisis poden ser originades per un error qualsevol, que la empresa no li va donar importància però que els mitjans de comunicació s'han encarregat d'agreujar-lo per purs interessos comercials, és a dir, la venda de diaris.

2.3.4 Estratègies

Més enllà del pla de comunicació general que cada empresa ha de tenir, també ha de disposar, per quan la situació ho requereixi, del pla preventiu de crisi. Diversos estudis oficials i rigorosos han demostrat que tan sols un percentatge minúscul d'organitzacions tenen marcades unes reaccions i unes pautes a seguir per quan esclati una crisi. I això, com ja s'ha esmentat, és un problema per diversos motius. Totes les empreses poden patir en qualsevol moment una crisi, sense previ avís i que amenaci l'estabilitat financera, comercial o simplement social. Per això la comunicació en situacions de crisi necessita d'un temps per preparar-se les accions de resposta, per tal de reduir els possibles danys i acabar amb la crisi en el menor temps possible.

No obstant això, haver de disposar d'una resposta comunicativa no inhibeix la necessitat de prendre decisions que responguin al sentit comú, com avisar a les autoritats (cossos de seguretat, bombers, ambulàncies,...), contactar amb les famílies dels afectats o de les víctimes, notificar la situació als clients, proveïdors i accionistes, etc. També, com no pot ser d'una altra manera, s'ha

d'informar als empleats, ja que ells estan, en major o menor mesura, afectats per la crisi.

Alguns experts indiquen que les tres primeres hores d'una crisi són les més importants, mentre que altres creuen que són les primeres vint-i-quatre. En qualsevol cas estem parlant de respostes que necessiten immediatesa i solidesa. Així, segons Paniagua²⁷ “el bon comunicador no esperarà que truqui el periodista, serà ell qui els convoqui”. D'aquesta manera, el responsable de comunicació de l'empresa afectada per la crisi serà la primera i única font pel periodista, a més de ser l'oficial, el que evitarà probables informacions falsejades o rumors infundats.

Segons un recull de diversos autors, les principals reaccions estratègiques per fer front a una crisi són les següents:

- Estratègia del silenci

Es tracta de no reaccionar davant les acusacions o parlar del fet el menys possible. La comunicació es redueix a la seva mínima expressió (*no comment*). En el cas dels rumors infundats, el silenci contribueix a assecar una crisi poc virulenta i que amb el temps desaparegui per sí sola. Romandre en silenci pot resultar totalment contraproductiu per l'organització, ja que l'actitud passiva amb la qual actua pot originar que la resta dels actors, sobretot els mitjans de comunicació, agafin el control total de la situació i informen a partir de judicis de valor totalment infundats. Es recomana quan l'empresa no es veu afectada o implicada directament a la crisi. És una estratègia mal considerada quan s'està davant d'una crisi greu.

- Estratègia de la negació

En aquest cas l'empresa nega rotundament l'incident i rebutja qualsevol interès o dedicació que es vulgui interposar. Es pretén ocultar el problema el màxim de temps possible i això comporta un risc important per l'organització. Es recomana utilitzar-lo quan la informació que s'està donant és totalment errònia i s'ha d'evitar si les acusacions estan totalment

²⁷ Paniagua, C. (2004). “La gestión de la comunicación en situaciones de crisis”. A: Bel Mallén, J. I. (2004). *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Madrid: EUNSA.

comprovades i justificades, ja que si més endavant es confirma la responsabilitat de l'empresa en el fet ja no hi haurà marge de reacció, l'únic que podrà fer l'entitat serà acceptar l'equivocació i responsabilitzar-se d'ella.

- Estratègia de la transferència de responsabilitat

Aquesta tàctica consisteix en atorgar la responsabilitat a un tercer per protegir a l'empresa com a tal. Tocarà al tercer en discòrdia justificar-se. Mentrestant, l'empresa pot preparar amb tranquil·litat el seu pla de defensa. S'ha d'usar aquesta estratègia quan l'empresa implicada sigui realment innocent. Aquest procediment no és gens apreciat pel gran públic ja que córrer el risc de ser interpretat com una negativa de l'empresa d'assumir les seves responsabilitats. Mai s'ha d'usar quan la companyia o l'ens públic estigui realment involucrat en el problema.

- Estratègia de la confessió

En aquest cas l'empresa actua amb sensatesa, reconeix les pròpies responsabilitats i col·labora completament amb els mitjans de comunicació. Entona, en definitiva, el *mea culpa*. Aquesta estratègia és sempre un valor positiu per l'empresa ja que assumeix així el seu sentit de la responsabilitat. Tot i que el públic honra la seva sinceritat i honestedat, culparà l'empresa per les faltes comeses i la condemnarà per la seva autoria davant el fet. A més, si al final la responsabilitat de la crisi es desmenteix o resulta ser falsa, pot reforçar la imatge i repercutir positivament en el seu prestigi.

2.3.5 Eines

Les organitzacions tenen a la seva disposició un notable nombre de recursos per utilitzar durant les situacions de crisi per fer arribar els seus missatges al conjunt de l'opinió pública. Aquests instruments han d'estar preparats i ja utilitzats alguna vegada en mode de prova, ja que és adient saber el grau d'eficàcia que tenen. En el moment que arribi la crisi, l'únic que s'ha de fer és adaptar-los als fets contemporanis amb la informació oportuna.

- Comunicat oficial

S'utilitza quan una organització vol expressar el seu posicionament oficial sobre un fet que l'implica de manera directa. El comunicat va dirigit als mitjans de comunicació i al públic en general i el pot col·locar al seu espai web o ocupant un espai en els mitjans de comunicació (un espai que haurà

de pagar i el mitjà no podrà retocar el missatge). Un comunicat facilita la valoració que els responsables d'una entitat fan sobre un fet que els afecta i per això tots els membres executius hauran d'estar d'acord amb ell. Estèticament es componen de la identitat visual de l'empresa amb el logo, els colors propis, la tipografia, etc. S'utilitza en casos molt concrets i d'aquí la major rellevància que adquireix.

- Nota de premsa

Consisteix en informació que una organització facilita als mitjans de comunicació sobre fets d'actualitat. En les notes de premsa es dona informació nova de forma breu i concisa sobre un fet que afecta l'empresa amb l'objectiu que es publiqui en els mitjans de comunicació. Les notes de premsa s'utilitzen per temes que tinguin un interès informatiu, no per qualsevol assumpte. Generalment les situacions de crisi tenen prou força perquè els mitjans ho vulguin publicar. Probablement és l'eina més utilitzada en situacions de crisi ja que facilita molt la feina del periodista, que no ha de desplaçar-se fins als llocs dels fets per contactar amb les fonts i aconseguir informació.

- Roda de premsa

Quan la situació de crisi és per naturalesa greu o es complica per qualsevol motiu, l'organització convoca una roda de premsa davant dels mitjans de comunicació. El que fa l'empresa és fer arribar als periodistes la informació més important i/o la més recent sobre el fet i posar-se a disposició d'ells per resoldre els dubtes i respondre qualsevol pregunta. Quan l'organització que fa la convocatòria no permet elaborar preguntes per part dels periodistes no es pot considerar roda de premsa. A més, els membres que donin la roda de premsa han d'estar ben informats i preparats per qualsevol pregunta. Normalment les rodes de premsa tenen un efecte positiu per l'entitat que la convoca ja que facilita la informació als mitjans de comunicació i dona la cara davant les complicacions. Les rodes de premsa només es poden convocar quan la situació de crisi està al límit, és a dir, quan la gravetat dels fets ho requereix.

- Tauler de seguiment

Tan important és, en una situació de crisi, tractar amb els mitjans de comunicació com amb el públic intern. El tauler de seguiment és una eina

fàcil de comunicació interna que té com a objectiu informar sobre el que està passant als treballadors de l'organització. S'informa de la manera més actualitzada possible de les decisions que s'han pres, del que diuen els mitjans de comunicació, l'evolució dels esdeveniments, etc. El tauler de seguiment ha de tenir un ús objectiu, sense responsabilitzar a ningú de dins de l'empresa i amb l'únic propòsit d'informar als seus membres. Abans, el tauler de seguiment era un instrument material que es col·locava en els llocs de pas de l'empresa, però en l'actualitat gràcies a la tecnologia el tauler de seguiment adopta un format virtual a través de xarxes internes, com ara la intranet o el portal del treballador de l'empresa corresponent.

- Web de crisi

Consisteix en tenir una pàgina web preparada per una situació de crisi. Aquesta és la idea d'una web de crisi, també coneguda com a *Dark Site*, un espai a la internet que està preparat per ser operativa quan esclati una crisi. Una web de crisi adopta una estructura senzilla i conté informació corporativa, les notes de premsa i comunicats oficials sobre la crisi, informació de contacte, ajuda a tercers, resposta a preguntes freqüents, etc. La web també informará puntualment sobre els últims successos i ha de servir també com a punt de trobada de tots els afectats, ja sigui les pròpies víctimes, familiars o qualsevol tercer. Si bé és cert que Internet ofereix a les empreses prevenció i immediatesa, també comporta riscos, com ara informar sense contrastar fets o dades.

- Blogs i xarxes socials

Els blogs i les xarxes socials no només són unes eines que les entitats utilitzen en situacions de crisi, sinó que es tracten d'uns estris estratègics pel dia a dia en la relació entre les institucions i el seu públic. Les xarxes socials permeten instaurar una relació quotidiana, amable i familiar amb tots els *stakeholders*, tant intern com extern. Això permet que quan la crisi afecti una empresa, aquesta tingui a la seva disposició una eina molt propera al seu públic que permeti reduir la dependència dels mitjans de comunicació. Les organitzacions poden fer servir els blogs i les xarxes socials per expressar la seva posició sobre el fet, explicar l'evolució d'un esdeveniment i, fins i tot, ser els primers en informar sobre el que ha passat. A més, té un *feedback* molt positiu ja que permet obtenir les queixes, les opinions, les

crítiques o, senzillament, els comentaris que els usuaris fan arribar a l'empresa a través de les xarxes socials.

2.3.6 El comitè de crisi

Quan una crisi apareix a una empresa, aquesta no pot actuar d'acord amb l'evolució de la situació de manera espontània. És quan esclata una crisi que l'organització ha de disposar d'un equip humà, degudament preparat i amb els recursos materials i d'espai suficients, que sigui capaç de planificar i controlar les accions que es duren a terme per minimitzar la crisi. La importància dels comitès de crisi és molt gran, ja que és el contingent humà que s'encarrega de la gestió de les crisis a l'empresa en la qual treballen i que pot determinar el futur i el prestigi de l'organització.

Un comitè de crisi necessita d'una preparació prèvia. Quan la crisi ja és un fet, ja no hi ha temps per preparar les línies estratègiques a seguir i determinar els rols de cada un. Per això, quan arribi el moment d'activar el comitè tothom haurà de saber amb exactitud quina és la seva funció i què ha de fer. A més, les crisis poden portar al límit físicament i emocionalment al personal encarregat de gestionar-la, sobretot si és una multinacional, ja que la crisi pot esclatar en qualsevol lloc del món i a qualsevol hora del dia o de la nit. És el director de comunicació qui normalment s'encarrega de dissenyar les pautes i de designar els rols.

Les funcions principals del comitè de crisi és detectar qualsevol indicatiu o senyal d'alarma i, en el cas de confirmar un possible desajust, saber com parar-lo; confeccionar estratègies de resposta segons la gravetat de la crisi, les seves possibles conseqüències, la duració, etc.; prendre les decisions adequades en els moments més tensos i complicats; comunicar el posicionament de l'empresa respecte els fets; coordinar les diferents àrees de l'empresa, com ara la social, la tècnica o l'executiva; etc.

La composició del comitè de crisi varia segons els experts, però tots posen en comú la necessitat de ser un grup reduït de persones per tal que la coordinació sigui el més àgil i dinàmica possible.

Segons Losada²⁸, hi ha d'haver dos tipus de membres en el comitè, els responsables de la resolució de la situació i els encarregats de coordinar els diferents departaments de l'organització. Així, han de formar part el president o director de l'entitat, executius i directius d'alt càrrec, el director de comunicació, el responsable jurídic, el responsable de recursos humans i els tècnics i experts de l'àrea afectada segons la crisi.

El professor de la *University of Nevada* de Las Vegas (EUA), Laurence Barton²⁹, desplega quins experts han de formar part del comitè de crisi segons l'àrea afectada. Així, és important disposar d'un advocat, d'un coordinador de relacions públiques, tècnics, un comptable o encarregat de finances, un enginyer de telecomunicacions, un expert en afers públics, etc. A més, Barton estableix que el grup ha d'estar format per menys de deu persones.

Segons Carlos Paniagua³⁰ el comitè de crisi ha d'estar format per quatre o cinc persones. Un alt executiu de l'empresa ha de presidir el grup i actuar de coordinador, i aquest ha de disposar d'un substitut, per si l'ha de suplir en cas d'absència. En funció de la crisi, el comitè ha de comptar amb un tècnic de l'àrea afectada, un advocat, el cap de seguretat, un psicòleg i una secretària. Paniagua afegeix que hi ha dos requisits que ha de complir l'equip que combat la crisi: L'assignació de responsabilitats i de funcions de cada un i dinamisme per reunir i coordinar-se.

Finalment, Ana María Enrique³¹ també creu necessari que el gabinet de crisi no es compongui d'un número molt alt de persones i determina una sèrie de càrrecs que sempre han de formar-hi part, com és el coordinador de la crisi, el director de comunicació, l'assessor jurídic, professionals externs i el director de

²⁸ Losada Díaz, J. C. (2010). *Comunicación en la gestión de crisis*. Editorial UOC.

²⁹ Barton, L. (1993). *Crisis in organizations: Managing and communicating in the Heat of Chaos*. Ohio (EUA): South-Western Publishing Co.

³⁰ Paniagua, C. (2004). "La gestión de la comunicación en situaciones de crisis". A: Bel Mallén, J. I. (2004). *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Madrid: EUNSA.

³¹ Enrique Jiménez, A. M. i altres (2008). *La planificación de la comunicación empresarial*. Materials Universitat Autònoma de Barcelona, Vol. 202.

recursos humans o director de l'àrea afectada per la crisi. Enrique creu essencial que ha de comptar amb el suport de la direcció general en el cas que no formi part del comitè.

Una peça clau que tots els autors creuen indispensable pel comitè de crisi és la figura del portaveu. Tot i que pot ser suplantat pel director de comunicació o el màxim executiu de l'empresa, el portaveu és una figura cabdal ja que és el rostre públic davant dels mitjans de comunicació i el públic en general. El portaveu ha d'estar degudament preparat i conèixer tota la informació i tots els detalls que ha d'exposar, ja que ha de poder respondre qualsevol pregunta que formulin els periodistes. Es tracta de la persona que representa l'organització davant de l'opinió pública i per això la preparació d'un portaveu és exhaustiva, ha de saber mostrar una aparença formal i professional i elaborar un discurs, conèixer la filosofia de l'empresa, etc.

III. Estudi dels casos

3.1 La gestió comunicativa de crisi de Spanair

3.1.1 Descripció de l'accident

El 20 d'agost de 2008 un avió de la companyia espanyola Spanair s'enlairava direcció Las Palmas de Gran Canaria per la pista número 36 de l'Aeroport de Barajas de Madrid quan el motor esquerre va deixar de funcionar i es va incendiar, el que va provocar que l'aparell perdés la poca altura que havia guanyat, uns 40 metres, per tornar a caure, de forma violenta, en una zona boscosa i de matolls entre les dues pistes de la T-4 de l'aeroport. Seguidament, es va produir una explosió en incendiar-se els dipòsits que contenien milers de litres de querosè al seu interior.

De les 172 persones -162 passatgers i deu tripulants- que hi viatjaven, 153 van morir a l'acte i només dinou persones van sobreviure, greument ferits, pel que van ser atesos a diversos centres hospitalaris de la capital de l'Estat espanyol. Les primeres informacions que van aparèixer als mitjans indicaven que entre les nacionalitats hi havia alemanys, suecs, un xilè i la resta eren espanyols i dos catalans, un d'ells un membre de la tripulació que va morir en l'accident. La violència del xoc i el posterior incendi va provocar que l'aparell quedés gairebé tot calcinat, igual que els cadàvers.

El model d'avió era un McDonnell Douglas MD-82, adquirit l'any 1999 a la companyia Korean Air i que havia fet el primer vol quinze anys abans de l'accident, el 1993. Les primeres hipòtesis de l'accident anunciaven una fallada en el motor esquerre en el moment d'enlairar-se, una explosió que podria haver estat causada per una avaria tècnica o, simplement, per l'entrada d'una au al motor. L'avió ja havia sortit amb retard per la substitució d'una peça que estava en mal estat però que no tenia res a veure amb el motor. La segona explosió, quan l'aparell ja havia caigut a la zona boscosa, es va produir a l'altura dels dipòsits de querosè i es va indicar com la causa principal de la mort de la majoria de passatgers.

Les primeres reaccions després de conèixer-se el tràgic l'accident van arribar dels governs centrals i autonòmics de les comunitats autònomes corresponents, que van anul·lar instantàniament les seves vacances i van decretar tres dies de dol oficial. Mentre, la primera roda de premsa de la companyia va arribar l'endemà de l'accident, és a dir, quan totes les institucions públiques ja s'havien pronunciat. L'únic que va fer

Spanair va ser facilitar la llista de passatgers. Els mitjans internacionals es van fer ressò del sinistre i immediatament ho van publicar a les edicions digitals.

Dos dies després de l'accident, el 22 d'agost, començaven a confirmar-se algunes informacions, com ara el balanç final de víctimes i les seves nacionalitats. Del total de 153 persones que van perdre la vida, hi havia vint nens i dinou eren estrangers, de deu països diferents. Finalment, el català supervivent al sinistre va morir la nit després de l'accident i elevava a dos els catalans morts. Les tasques d'identificació avançaven, però, a un ritme lent, ja que la majoria de cadàvers estaven extremadament calcinats. En finalitzar el dia posterior a l'accident només s'havien pogut identificar 49 de les 153 víctimes a través de les empremtes digitals. Es va calcular que la resta de cossos serien identificats en les properes 48 o 72 hores.

Tres dies després de la catàstrofe, la investigació de l'Aviació Civil espanyola va extreure les primeres conclusions mitjançant les càmeres que AENA té de la pista 36 de l'Aeroport de Barajas i les caixes negres. El motor de l'aparell va fallar abans de l'enlairament i no es va incendiar fins que va impactar, així com va trigar més temps del que és habitual en enlairar-se. La causa que va provocar el sinistre va ser, finalment, peces que es van desprendre del motor esquerre i que haurien provocat que aquest es col·lapsés, així com també van danyar el timó de cua i el motor dret. Tot i això, es va mantenir que la causa més probable de la mort de la majoria dels passatgers és l'explosió que van causar els dipòsits de querosè a causa de l'impacte de l'aparell amb el terra. Les imatges del vídeo també van desmentir que l'avió s'hagués enlairat entre 30 i 60 metres, sinó que només ho va fer una desena de metres. Tota aquesta informació i les hipòtesis, però, no van ser donades pròpiament per Spanair, sinó que els mitjans van acudir a fonts alternatives i la majoria poc fiables.

Mentrestant, a mesura que s'anaven identificant els cadàvers, s'anaven traslladant els cossos al seu lloc d'origen. Diversos fèretres ja van ser lliurats a les seves famílies el dissabte 23 d'agost. De manera paral·lela, els familiars i coneguts dels afectats plantejaven articular-se en una associació d'afectats, ja que desconfiaven de la companyia aèria i es queixaven de la falta d'informació durant les primeres hores després de la tragèdia, un dels pilars centrals de la pèssima gestió de la crisi que va fer Spanair. L'únic que havia fet l'aerolínia per posar-se en contacte amb els familiars

de les víctimes havia estat citar-los a una reunió sense donar-los-hi cap més detall. També es va saber que el jutge d'instrucció número 11 de Madrid es dedicaria exclusivament a la investigació del sinistre i un jutjat de suport s'encarregaria dels afers aliens a la instrucció de l'accident.

El mateix dissabte 23 d'agost els principals representats i tècnics de la companyia Spanair es van reunir amb unes 300 persones, entre familiars i amistats properes a les víctimes. La compareixença dels dirigents de Spanair va evidenciar, un cop més, el fracàs de la gestió de crisi de la companyia aèria, que tan sols va dir que tenia una cosa clara: La primera avaria que va patir l'avió es va arreglar abans de l'enlairament. Cap més resposta. Mentre se celebrava la reunió va morir una dona que es trobava en un estat molt greu a causa de les cremades que afectaven el 72% del cos i va elevar el nombre de víctimes a 154.

Cinc dies després de l'accident, una de les principals preocupacions era la lenta identificació dels cadàvers, que avançava de forma molt cauta. Tal com va assegurar el ministre d'Interior, el socialista Alfredo Pérez Rubalcaba, les identifications de les víctimes es podien allargar encara quinze dies més, per culpa de la falta d'ADN de referència. Al final del dilluns 25 d'agost, la policia científica havia reconegut 95 cossos, però es mantenia la dificultat per identificar alguns cadàvers que es trobaven en molt mal estat. Entre tanta foscor, però, es va rebre una bona notícia: L'alta mèdica, la primera de tots els ferits, un nen de sis anys que havia patit diversos traumatismes i ferides.

Passats uns dies després de l'accident, i un cop superat el dol més profund, van sorgir les primeres especulacions sobre l'accident, com ara l'activació d'un fre en un moment que no era l'adequat i que va frenar l'avió de tal manera que no el va permetre agafar la velocitat suficient per enlairar-se. També es va dir que el comandant havia pogut activar la reversa esquerra, un sistema d'ajuda als alerons i al fre de les rodes per aturar l'aparell quan aquest toca el terra, abans que l'avió s'hagués enlairat.

Una setmana i mitja després de l'accident noves informacions sobre els successos de l'accident van dinamitar la investigació. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va relatar en una roda de premsa la seva versió sobre la cronologia dels fets: Passats

dos quarts de tres de la tarda, l'aparell MD-82 de Spanair es va col·locar a la pista en posició de sortida per enlairar-se però, un cop la torre de control l'havia autoritzat per enlairar-se, el pilot ho va declinar i va demanar tornar per canviar l'avió. Finalment, però, sense saber la raó, Spanair va decidir continuar amb l'aparell que s'acabaria estavellant dos minuts més tard que es posés en marxa.

Un dia més tard, Spanair va desmentir la versió que la ministra Álvarez havia proporcionat i la va corregir, indicant que Spanair només va informar a la torre de control i a les autoritats de l'aeroport que, davant la necessitat de canviar l'avió, la companyia en tenia un altre per substituir-lo. Va ser la primera reacció de Spanair per defensar-se davant dels mitjans, fins aquest fet l'aerolínia havia estat *off-line*.

Però la polèmica no va acabar aquí. Hores més tard que Spanair negués la informació de la ministra de Foment, AENA va desmentir aquest cop la versió de l'aerolínia espanyola. AENA va comunicar el mateix que havia dit la ministra Álvarez i ho va demostrar a través d'una gravació en la qual se sent clarament la petició de Spanair de voler canviar l'aparell i com finalment ho desestima. Aquest va ser un episodi més de la gestió negra de Spanair sobre la greu crisi que va esquitxar de ple la credibilitat de la companyia.

El dissabte 31 d'agost es va comunicar que tots els cossos ja havien estat identificats i que només faltava traslladar dues víctimes, una de nacionalitat sueca i una altra d'origen turc.

3.1.2 La institució

Spanair va ser una de les companyies aèries més importants de l'Estat espanyol. Va ser fundada el desembre de 1986 pel grup suec Scandinavian Airlines i la societat d'inversors Teinver, tot i que no va ser fins al març de 1988 quan l'aerolínia va començar a volar. Al principi, Spanair només oferia vols xàrter dins de l'Estat espanyol, però a poc a poc va anar ampliant les seves destinacions i va establir diversos vols regulars a l'Estat espanyol i a Europa. Més endavant, ja el 1997, va començar a operar vols intercontinentals que arribaven fins a Washington, Rio de Janeiro, Buenos Aires, La Habana, etc.

Els problemes econòmics de Spanair van començar el 2002, quan la societat d'inversors Teinver va vendre el 94,4% de l'empresa a SAS, però no va ser fins al 2008 quan es va formalitzar la crisi amb una pèrdua anual de 130 milions d'euros, rutes cancel·lades, 1.100 treballadors de plantilla acomiadats, venda d'avions, etc. Però Spanair no només va ser una companyia aèria sinó que es va convertir en un projecte polític català amb l'objectiu d'internacionalitzar l'Aeroport del Prat. Per aquest motiu, Iniciatives Empresarials Aeronàutiques (IEASA) amb capital de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona van comprar el gener del 2009 el 80,1% de la companyia i el març del 2009 es va fer amb el poder de l'aerolínia. Les institucions públiques catalanes van arribar a destinar fins a 175 milions d'euros per eixugar les pèrdues que tenia la companyia. A aquesta xifra cal sumar-li uns 55 milions d'euros que diversos inversors turístics van injectar a l'empresa, interessats en la internacionalització de l'aeroport de la capital catalana.

Tot i això, Spanair necessitava un soci industrial que l'ajudés econòmicament i va començar a negociar amb companyies com Turkish Airlines, Lufthansa, Hainan Airlines o Qatar Airways. Les negociacions van ser un fracàs i després que Qatar Airways rebutgés invertir a Spanair i que la Generalitat tanqués l'aixeta de fons públics, Spanair va anunciar el 27 de gener de 2012 l'entrada d'un procés de concurs voluntari de creditors i la desaparició de l'empresa després de més de 25 anys d'història, deixant un deute de 474 milions.

El 2012, Spanair disposava d'una flota de 36 avions i havia transportat l'any 2011 un total d'11,6 milions de passatgers. Tenia 2.000 treballadors i es va calcular que creava 2.000 llocs de treball indirectes més. Des que la gran majoria de l'accionariat era de propietat catalana tenia la seu a L'Hospitalet de Llobregat i operava bàsicament des de l'Aeroport del Prat, on era la segona companyia *low cost* més important després de Vueling.

3.1.3 Gestió de la comunicació de crisi

L'estratègia que Spanair va desplegar per pal·liar els efectes negatius que va comportar l'accident no es va correspondre a un bon pla de comunicació de crisi. En aquest cas es van ajuntar dos dels errors més perjudicials a l'hora de gestionar una comunicació de crisi: La falta d'una preparació prèvia i la no experiència directa d'una

situació tan dramàtica com aquesta, ja que la pressió mediàtica que va envoltar el cas va superar totes les capacitats de reacció que va desenvolupar l'aerolínia espanyola.

Un dels grans errors inicials va ser una resposta massa lenta després de les primeres hores posteriors a l'accident. És una de les carències més comunes quan hi ha en un accident d'aquestes dimensions i, tot i que a vegades pot ser un encert anar amb peus de plom en el moment de facilitar les dades o la informació, la companyia va perllongar massa aquesta espera d'informació. La primera reacció de Spanair va arribar després de vuit hores de l'accident i tan sols va actuar per l'exigència del govern de la Moncloa, que els va instar a publicar un llistat dels passatgers que anaven a l'avió a la pàgina web de la companyia.

En el mateix temps, el principal telèfon d'atenció al client de Spanair es va col·lapsar a causa de les més de vint mil trucades que va rebre. La companyia no va posar a disposició de tercers un *call center* per atendre de manera específica qualsevol reclamació. No obstant això, sí que va activar una *dark site*, la web d'emergència per situacions de crisi que complementa la pàgina web principal de l'empresa, en la qual va publicar un total de cinc comunicats. En el primer que va elaborar s'informava de les dades bàsiques: Número del vol, la ruta, hora de l'accident, quants passatgers anaven a bord, etc. Minuts més tard es van anar oferint altres comunicats en què deien, entre altres coses, que no es sabia encara el nombre total de víctimes mortals, que es convocava una roda de premsa pel dia següent, la llista de passatgers que eren a l'avió, etc. Eren comunicats amb molta intenció però poc contingut.

A tot això, la importància de la catàstrofe i, sobretot, la seva proximitat, va provocar que els mitjans de comunicació comencessin a publicar informació no verificada i hipòtesis no contrastades per cap font oficial, un soroll informatiu al qual la companyia no va saber reaccionar, tal com s'explicarà més endavant.

L'elecció de portaveus, per dir-ho d'una manera, tampoc va ser un encert. El més normal és que una empresa disposi a la seva plantilla d'un o de diversos portaveus i que, independentment de si estan especialitzats o no en alguna branca de coneixement, són especialistes de la comunicació amb una precisa preparació prèvia, entrenats per fer front a aquestes situacions i que tinguin la informació de primera mà

i molt interioritzada. Spanair no només no va disposar d'un portaveu que donés la cara davant dels mitjans sinó que va atorgar aquesta competència a altres càrrecs de l'empresa que no tenien les habilitats apropiades per fer aquesta funció, un fet que va comportar l'aportació de dades i explicacions contradictòries entre els diferents directius que van atendre els mitjans i la falta de respostes solvents davant de les preguntes dels periodistes. La primera roda de premsa posterior a l'accident va anar a càrrec del director comercial de la companyia i les següents les van fer el president de la companyia matriu SAS i alts directius d'aquesta, com es detallarà a continuació.

A més, durant els primers dies posteriors a la tragèdia, persones alienes a la companyia van complir les funcions que faria un portaveu oficial de la companyia. Va ser el cas d'integrants dels gabinets de comunicació d'institucions públiques o entitats que tenien relació amb l'accident, com AENA, el Ministeri de Foment de l'executiu espanyol o, fins i tot, personal dels serveis d'emergència i autoritats que havien intervingut en el moment de l'accident.

Les conferències de premsa que es van convocar van tenir un efecte negatiu, el fet que servissin només per expressar el seu dol pels fets ocorreguts va provocar que els mitjans, davant la falta d'informació i de dades, tiressin pel dret i publicuessin informació no verificada i tergiversada. Eren moltes les preguntes que van estar dies sense respondre, tant les relacionades estrictament amb l'accident (per què no es va enlairar l'avió?, per què es va incendiar un motor?, etc.), les relacionades amb els suposats problemes tècnics que hauria patit l'avió abans de rebre el vistiplau de poder enlairar-se (l'accident va tenir quelcom a veure amb aquests problemes tècnics?, etc.) i les que giren al voltant del model de l'avió i la seva longevitat (l'aparell era ja massa vell per volar?, havia passat totes les revisions i controls?, per què tants models d'aquest avió pateixen accidents?, etc.). Totes aquestes preguntes van estar sense respondre durant un període de temps excessiu.

Amb tot, van ser nombroses les rodes de premsa que es van celebrar en les primeres 48 hores posteriors a l'accident. Les que van donar els responsables de l'empresa van ser les següents:

- Com ja s'ha dit, el matí del dia següent el primer responsable de la companyia en comparèixer va ser el director comercial de l'aerolínia espanyola, Sergio

Allard, va donar una roda de premsa molt poc preparada i que no va aportar cap dada rellevant informativament parlant.

- Veient la controvèrsia i l'escassa eficàcia de la primera roda de premsa, la matriu SAS en va convocar una altra en la qual hi van assistir el president del grup suec i el director general, subdirector general i encarregat de recursos humans de la companyia espanyola. Tanmateix, la roda de premsa va ser un calc de la primera i no va solucionar cap hipòtesi sobre l'accident ni es va donar cap informació nova.

Per part de les institucions públiques, les conferències de premsa més importants van ser aquestes:

- El president del govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, i la vicepresidenta, María Teresa Fernández de la Vega, van elaborar una roda de premsa conjunta ja a altes hores de la nit en el mateix aeroport. El cap de l'executiu central tan sols va assegurar que el govern espanyol destinaria tots els recursos que fossin necessaris i va donar suport als familiars de les víctimes. En la mateixa línia va atendre els mitjans la presidenta de la Comunitat de Madrid, Esperanza Aguirre.
- Tampoc va aportar cap novetat la conferència de premsa que van donar quatre ministres del govern espanyol i un càrrec de la comunitat autònoma de Madrid, que es van sumar al gabinet de crisi de la companyia en el propi aeroport, però a la roda de premsa davant de més d'un centenar de periodistes de diversos països es van limitar a llegir un comunicat i es van negar a respondre cap pregunta.
- El director general d'Aviació Civil, Manuel Bautista, va ser qui probablement va donar més detalls sobre la causa de l'accident. Bautista va voler descartar públicament que la reparació que s'havia efectuat moments abans de l'enlairament hagués provocat l'accident i va assegurar que Spanair havia passats tants controls i revisions com qualsevol altra aerolínia espanyola.

Un altre error que va cometre Spanair va ser el tracte que va mantenir amb els familiars de les víctimes, als quals va ser incapaç de donar respostes sobre les principals preguntes que es formulaven, com ara les possibles causes i hipòtesis de

l'accident. Les hores després de l'accident la informació que els proporcionava la companyia anava arribant amb comptagotes, un fet que va fer augmentar la incertesa dels familiars. L'atenció que van rebre els familiars va ser, en línies generals, deplorable.

Tanmateix, el mateix dia de l'accident la companyia aèria va activar el pla per parlar sobre les indemnitzacions que rebrien els afectats. Al vespre, Spanair, la companyia asseguradora contractada i els familiars van mantenir una primera reunió, tot i que va acabar amb familiars de les víctimes marxant abans d'hora al·legant que la companyia no els donava respostes sobre les causes del sinistre, com ara per què l'avió va sortir amb retard i amb retrets pel mal funcionament dels telèfons de contacte de la companyia. Per això, els familiars van decidir crear una associació d'afectats per demanar conjuntament informació i també perquè la companyia no els enganyés a l'hora de negociar les indemnitzacions, tot i que en aquell moment aquest tema estava en un clar segon pla.

La crisi comunicativa també va afectar els propis empleats de la companyia, immersos en un pla de viabilitat que podia afectar a un gran nombre de la plantilla. Spanair es va oblidar gairebé per complet de la comunicació interna i no va enviar ni un sol comunicat als seus treballadors. Tot i haver-hi l'existència d'un clima laboral tens i que no van rebre cap mena de missatge comunicatiu per part de l'empresa, els empleats van reaccionar amb professionalitat, van donar una treva a la companyia i es van posar a la seva disposició. Tanmateix, l'empresa sí que va acceptar la decisió d'alguns tripulants de no volar l'endemà de la tragèdia.

3.1.4 Què van publicar els mitjans?

El departament de comunicació de Spanair tampoc es va posar en contacte amb els *mass media* per portar la iniciativa sobre les informacions que anaven sorgint de l'accident. D'aquesta manera, la falta d'informació va provocar l'aparició de rumors, exclusives completament infundades, hipòtesis inventades i filtracions. A més, les intervencions d'AENA i del Ministeri de Foment van fer que adquirissin el paper de font informativa oficial en detriment de Spanair. El sensacionalisme i la necessitat de publicar per no perdre audiència respecte a la competència també van aflorar en els mitjans. Alguns exemples fruit de la falta d'informació són els següents:

- Alguns diaris i ràdios com la Cadena SER van publicar una conversació inexistent entre els pilots de l'avió en els instants previs a l'accident.
- El responsable de comunicació del Ministeri de Foment va facilitar a les cadenes de televisió una gravació de la conversació entre els responsables d'operacions de Spanair i el cap d'operacions de l'Aeroport de Barajas. Spanair en va fer cas omís.
- Molts diaris van publicar fotografies que violaven el dret d'imatge i podien ferir la sensibilitat dels familiars de les víctimes. Fins i tot, capçaleres de referència espanyoles van publicar imatges exclusives de l'aparell sinistrat.

Aquest *boom* informatiu va comportar que el jutge que es feia càrrec de la investigació de l'accident prohibís als mitjans de comunicació la difusió d'aquest tipus d'imatges. Spanair no va mostrar cap mena d'empatia amb les víctimes davant d'aquest fet ni va emetre cap comunicat rebutjant les males pràctiques dels mitjans.

Així, aquesta falta d'informació va fer que els mitjans de comunicació busquessin altres fonts que s'allunyaven de l'ètica periodística, el que va provocar les primeres hipòtesis sobre les causes de l'accident. Per una banda, *El País* va culpar el fabricant del model de l'avió, l'empresa McDonnell Douglas, i li va atribuir les errades que van impedir a l'avió enlairar-se. D'altra banda, *El Periódico* va apostar per atribuir la causa de la tragèdia a errors humans i culpava d'aquests errors a Spanair. *El Mundo* va senyalar que l'accident s'havia provocat perquè la reparació que es va haver de fer abans de donar-se el vistiplau per enlairar-se no s'havia dut a terme correctament i això era degut a una distracció humana fruit de la tensió laboral que es respirava a l'empresa. Tot fa indicar que els *lobbies* van tenir un paper important a l'hora de publicar aquestes informacions, com ara grups d'interès que pressionaven a favor de la companyia asseguradora.

En definitiva, la poca informació que va proporcionar Spanair es va traduir en una guerra de mitjans per publicar l'exclusiva més impactant, un escenari habitual en aquest tipus de tragèdia que Spanair no va saber evitar. A més, la majoria de grups editorials i cadenes de televisió van culpabilitzar directament la companyia i només *El*

País es va posar del seu costat, un fet que va conduir a l'opinió pública a responsabilitzar de les causes de l'accident a Spanair.

3.2 La gestió comunicativa de crisi de Germanwings

3.2.1 Descripció de l'accident

El 24 de març de 2015 un aparell Airbus A320 de Germanwings que cobria el trajecte entre Barcelona i Düsseldorf es va estavellar poc abans de les onze del matí d'aquell dimarts a la zona dels Alps francesos. El fort impacte va provocar que no hi hagués cap supervivent entre els 150 passatgers i membres de la tripulació que hi viatjaven, 45 dels quals eren de nacionalitat catalana i espanyola, segons indicaven les primeres informacions.

Després d'un descens de vuit minuts, l'avió va caure a uns 2.200 metres d'altura a una zona rocosa de difícil accés a la regió francesa de Provença-Alps-Costa Blava, entre els pobles de Prats de Blèuna Alta i Barcelona de Provença. El vol, que havia sortit amb 30 minuts de retard, havia desaparegut dels controls dels radars mentre sobrevolava aquesta regió, el que va encendre totes les alarmes.

Entre els viatgers hi havia treballadors que es dirigien a l'Anuga FoodTec, una fira internacional de tecnologia i alimentació, en la qual participaven una quinzena d'empreses catalanes. Setze dels passatgers eren joves estudiants alemanys i dues professores del centre escolar Joseph König, de Haltern am See, que havien fet una estada d'una setmana a l'institut Giola de Llinars del Vallès en el marc d'un projecte d'intercanvi. Pel que fa a nacionalitats, molts eren alemanys i turcs que tornaven d'uns dies de vacances, però també hi viatjaven francesos, belgues i un total de 45 espanyols, la gran majoria dels quals eren catalans.

Les primeres hipòtesis descartaven les possibilitats que l'accident podia haver estat causat per les condicions meteorològiques o per un atac terrorista. Tot indicava que podia ser una possible errada mecànica. Mai fins aquell dia cap avió que s'havia enlairat de l'Aeroport del Prat havia patit un accident amb víctimes mortals des que hi havia vols regulars, el 1927.

A l'aeroport de la capital catalana es va desplegar un ampli dispositiu per atendre les víctimes. Es va habilitar una zona amb tot tipus de serveis per acollir i acompanyar els parents, amics o coneguts de les víctimes, amb un equip de metges i psicòlegs. Tant a Catalunya com a l'Estat espanyol es van decretar tres dies de dol oficial.

Aquestes van ser les primeres informacions que van sortir el dia següent de l'accident als mitjans de comunicació. Una informació molt genèrica, ja que era l'única de la qual es disposava en un dia tan tràgic on el que menys importava era, precisament, la informació. En els següents dies, les dades es van anar actualitzant, completant i aprofundint.

El 26 de març, dos dies després de l'accident, es van saber més detalls sobre els instants previs al sinistre. La torre de control de la localitat d'Ais de Provença va comunicar-se amb l'avió per últim cop mentre aquest encara estava en velocitat de creuer a l'altura de deu mil metres. Els controladors van indicar als pilots que continuessin amb aquella ruta i altura i els comandants van respondre afirmativament. Només un minut més tard, la nau va començar a descendir i des de la cabina ja no es va respondre a cap altra indicació feta des de la torre. Va ser llavors quan els controladors van llançar els avisos d'emergència. Deu minuts més tard l'avió va perdre altura fins a trobar-se a dos mil metres i va desaparèixer dels radars de la torre.

L'alçada del lloc de l'accident seria de 1.800 metres i no de 2.200, tal com s'havia informat el dia posterior a l'accident. A més, també es va actualitzar el nombre de víctimes de nacionalitat espanyola que es va elevar a 51 i el nombre de nacionalitats diferents va arribar als 14, la majoria alemanys. També es recalcava en els mitjans de comunicació que l'avió A320 implicat a la catàstrofe estava en estat impecable, que no era un aparell vell –no s'apuntava que la longevitat de l'avió fos el motiu- i que el pilot era un gran professional amb moltes hores de vol.

Mentrestant, s'iniciaven les tasques de recerca i recuperació dels cossos de les víctimes, amb més de mig miler de bombers i militars implicats. Tanmateix, era una feina que s'allargaria diverses setmanes per les condicions extremes en les quals es treballava, tant per la violència del xoc de l'avió amb la roca com per l'orografia de la zona. Tampoc resultarien fàcils les feines d'identificació dels cossos. També es va

saber que una de les caixes negres, la coneguda com a *Cockpit Voice Recorder* (CVR) que enregistra les converses dels pilots entre ells, amb la resta de la tripulació i amb el control, s'havia trobat el mateix dia de l'accident a la tarda i es posava a disposició de ser estudiada.

Però el 27 de març, tres dies després de l'accident, una bomba informativa esclatava en els mitjans de comunicació i posava potes enlaire la investigació del fatídic accident. La caixa negra revelava que el descens que va provocar l'impacte de l'avió amb les roques dels Alps francesos hauria estat causat de manera deliberada per part del copilot de l'A320.

Segons informava la fiscalia de Marsella, encarregada d'analitzar la caixa negra, el copilot de l'avió, l'alemany Andrea Lubitz, de 27 anys, tenia la voluntat clara de destruir l'aparell. Lubitz va esperar que el comandant sortís de la cabina per anar al lavabo, vint minuts després de l'enlairament, i quan la porta de la cabina es va tancar va accionar de manera voluntària el botó de descens. El copilot va tancar la porta, impedit així que el pilot pogués obrir-la, i no va parlar en cap moment ni per respondre els controladors de la torre d'Ais de Provença, que l'alertaven de la pèrdua d'altura de la nau, durant els deu minuts que va durar el descens fins a l'impacte. Això sí, tota aquella estona Lubitz es va mantenir conscient, fet que descartava la hipòtesi d'una possible pèrdua de pressió a la cabina que li hagués provocat la pèrdua del coneixement. D'aquesta manera, es tancava definitivament la pista que temptejava la possibilitat d'un atemptat terrorista. Els primers indicis apuntaven que Lubitz estava afectat pel *burnout*, és a dir, l'esgotament laboral, o alguna mena de trastorn que el va empènyer a fer caure l'avió.

Les tasques de recuperació dels 150 cossos continuaven, mentre els familiars de víctimes arribaven al lloc dels fets. A més, es seguia buscant l'altra caixa negra que contenia la informació de la velocitat, l'altitud, la posició, la temperatura, la pressió, etc., del vol.

També tres dies després de la tragèdia es va dur a terme a Lo Vernet, un poble situat a cinc quilòmetres del lloc de l'accident, la primera cerimònia en memòria de les víctimes en les quals van assistir uns 250 familiars, juntament amb els presidents

francès i espanyol i la cancellera alemanya, així com el president de la Generalitat i la cap del govern regional de Rin del Nord-Westfàlia.

El 28 de març, quatre dies després de l'accident, el cas de Lubitz va agafar un nou tomb, així com es van saber amb més exactitud altres informacions, com ara que el descens havia durat exactament vuit minuts. Durant el dia de la tragèdia i per un període més llarg, Lubitz tenia una baixa per malaltia que havia ocultat a la seva família i a la companyia Lufthansa. El jove alemany tenia a casa seva tots els informes que demostraven que estava en tractament mèdic i que havia passat per moltes teràpies i per molts metges. La notícia que un pilot pugui volar amb una baixa mèdica va colpir tot el món sencer. Tanmateix, a Alemanya és facultat del treballador transmetre o no la baixa a l'empresa. Així doncs, la salut mental de Lubitz no era estable en aquell moment, però tampoc ho va ser anys enrere, quan durant sis mesos del 2009 va patir una depressió, un fet que va amagar als metges, ja que era conscient que amb un diagnòstic com aquest mai no hauria superat les proves d'accés a l'aerolínia alemanya.

En el transcurs dels dies següents van anar apareixent més informacions sobre l'estat de salut de Lubitz, que havia tingut i tenia malalties mentals i problemes de visió. Lubitz havia passat per un seguit de teràpies amb diversos especialistes, psiquiatres i neuròlegs perquè tenia una malaltia psicossomàtica greu. En els escorcolls policials que la policia va efectuar a casa seva es van trobar diversos medicaments. Despreniment de retina, trastorns psíquics de temperament, tendències suïcides, por a perdre la llicència i les baixes ocultades a l'empresa eren algunes de les causes que apuntaven la voluntat de Lubitz de fer caure l'avió. Fins i tot, van aparèixer informacions en les que s'afirmava que les inclinacions suïcides de Lubitz eren anteriors a l'obtenció de la llicència de pilot d'aviació i que el copilot tenia una depressió profunda des de feia sis anys, per la qual encara seguia un tractament regular.

Finalment, el dijous 2 d'abril es va trobar la segona caixa negra, que confirmava el que ja havia desvelat la primera caixa. A més, revelava que Lubitz no només va fer reduir l'altura de l'aparell, sinó que va accelerar per assolir la velocitat màxima

possible. El copilot suïcida també havia fet recerques a la xarxa sobre el funcionament i la seguretat de les portes blindades dels avions.

El 4 d'abril les autoritats franceses van donar per acabada l'operació de recerca de cossos als Alps, tot i que seguia la recerca dels béns personals de les víctimes i les tasques per identificar-les a partir de les mostres d'ADN. El 27 d'abril es va celebrar a la basílica de la Sagrada Família el funeral oficial per recordar les víctimes de l'accident, en el qual van assistir-hi més de 1.500 persones, entre familiars i autoritats públiques.

3.2.2 La institució

La companyia Germanwings, actualment anomenada Eurowings, és la filial *low cost* de Lufthansa. Es tracta de la tercera línia aèria alemanya, després de la mateixa Lufthansa i d'Air Berlin, i es pot comparar amb la catalana Vueling, la qual és una de les seves principals competidores, ja que tenen una qualitat de servei i un funcionament en general molt similar.

Germanwings va néixer l'octubre del 2002, després que la companyia Eurowings, que oferia vols de baix cost, bateges la seva filial amb aquest nom. En aquell moment, Eurowings i Germanwings oferien els vols *low cost* de Lufthansa i en alguns casos operaven sota el nom de Lufthansa Regional. El gener del 2009 Lufthansa va comprar Germanwings i va passar a ser propietària del cent per cent de la línia aèria, convertint-se així amb la segona filial de baix cost. Durant la tardor del 2015 i després de la catàstrofe aèria, Eurowings i Germanwings es van fusionar mantenint el nom d'Eurowings.

La base aeroportuària de Germanwings es trobava a Colònia i durant el març del 2015 tenien una plantilla de dos mil treballadors. Disposava d'una flota de 76 avions. Actualment ofereixen més de 100 destinacions al continent europeu, nord d'Àfrica, el Pròxim Orient, Àsia i l'Amèrica Central i els seus vols surten des de diverses ciutats alemanyes, com Berlín, Dortmund, Düsseldorf, Hamburg, Hannover o Stuttgart. Entre el juliol del 2013 i el juliol del 2014, Germanwings va transportar fins a setze milions de passatgers en els seus vols regulars.

3.2.3 Gestió de la comunicació de crisi

Tal com diu el significat xinès del terme, una crisi és també una oportunitat. Una oportunitat que Germanwings -i Lufthansa- van saber aprofitar per sortir reforçats positivament, ja que la seva resposta comunicativa a la crisi provocada per l'accident va ser, exceptuant alguns detalls, gairebé perfecte. Aquesta bona reacció, de la qual s'explicaran els seus detalls a continuació, fa pensar que la companyia alemanya sí que disposava d'un pla de comunicació de crisi i tenia preparat un equip entrenat per aplicar-lo, malgrat que mai havia patit un accident de tals dimensions.

Germanwings va confirmar la notícia mitjançant Twitter, un nou escenari en el qual va saber actuar i treure-li profit. No obstant això, ho va fer tard. L'aerolínia va confirmar el sinistre hores després, un cop havien contrastat la notícia. Minuts després l'únic que van escriure a Twitter és que l'avió s'havia perdut dels radars aeris. Van ser minuts de rigor que es van convertir en hores, i tot i que a vegades és un temps estrictament necessari, ja que llançar una notícia d'aquest calibre pot ser perjudicial si posteriorment acaba sent falsa. L'espera, però, va ser excessiva, ja que tots els mitjans de comunicació havien confirmat la notícia des de feia hores. A partir d'aquest moment, es va activar l'estratègia prevista per situacions de crisi i l'empresa va donar la cara en tot moment davant de l'opinió pública, proporcionant en períodes relativament curts de temps nova informació i noves dades.

A Twitter, on la catàstrofe va ser el principal i únic tema de les piulades, l'empresa va tenyir de negre el seu logotip i no van cessar de donar informació sobre les rodes de premsa previstes, d'actualitzar les dades i de mostrar el seu dol per les víctimes. A més, la companyia ho va fer en tres idiomes: Alemany, anglès i espanyol. D'altra banda, van crear l'etiqueta #indeepsorrow (amb un dolor profund, en la seva traducció en català), mostrant la seva empatia amb els familiars de les víctimes. L'aerolínia també va llançar un comunicat el 28 de març en nom de tots els treballadors de Lufthansa en el qual mostraven el seu consol i agraïen l'ajuda que havien rebut per part dels "milers de persones a França, Alemanya, Catalunya i la resta d'Espanya, així com de nombrosos altres països". El comunicat es va publicar també en català sota el nom 'El nostre més sentit condol'.

Durant els primers moments després de l'accident, la pàgina web de Germanwings s'anava actualitzant a mesura que apareixien noves informacions sobre el succés. No va ser fins hores més tard que es va activar la *dark site* on es publicaven les novetats, però l'excessiva aflluència d'usuaris va provocar que deixés de ser operativa i que fos impossible d'accedir-hi. Per això, Germanwings va fer que la seva pròpia pàgina web i també la de Lufthansa s'activessin com a *dark site*.

Si un aspecte cal destacar per la seva aplicació gairebé impol·luta, van ser les rodes de premsa, les quals es van celebrar de manera coordinada i ordenada entre la companyia i les institucions, i sense declaracions per part de tercers que provoquessin especulacions, tergiversacions de la realitat o filtracions. Les primeres valoracions davant dels mitjans durant el propi dia de l'accident van ser del director executiu de Lufthansa i que també n'era el portaveu, Thomas Winkelmann, que va assegurar que l'aparell, tot i ser fabricat el 1991, havia estat reformat completament el 2013, havia passat una revisió el dia abans de l'accident i que el pilot feia deu anys que pertanyia a la companyia i acumulava més de 6.000 hores de vol. D'aquesta roda de premsa cal destacar la importància d'una conferència de premsa ràpida, ja que va donar la cara davant l'opinió pública, i que va respondre totes les preguntes formulades pels periodistes. Per part institucional, el president de la Generalitat de Catalunya, Artur Mas, va limitar-se a expressar el seu condol a les famílies, igual que el seu homòleg espanyol, Mariano Rajoy, que va qualificar el fet de dramàtic i trist, però malgrat acceptar preguntes per part dels periodistes, els dos van preferir ser prudents i reconèixer que no disposaven encara de la informació necessària per respondre les seves preguntes. La cancellera alemanya Angela Merkel i el president de la República Francesa, François Hollande, també van comparèixer al migdia.

No va ser fins el dia següent a la tragèdia que el president de Lufthansa, Carsten Spohr, va aparèixer davant dels mitjans. Primer, en una roda de premsa a l'Aeroport de Düsseldorf i, a la tarda, en una altra conferència a l'Aeroport del Prat, on va insistir a assegurar que l'aparell estava en òptimes condicions per volar i va demanar als mitjans precaució i sensibilització a l'hora de publicar contingut sensacionalista. El va acompanyar en tot moment el portaveu de Lufthansa. El president de l'aerolínia alemanya també va elaborar un comunicat oficial firmat amb el seu nom a títol individual i va penjar un vídeo a Youtube de gairebé dos minuts en el qual mostrava

el condol a les famílies. En la mateixa línia es va expressar el sindicat de pilots de Lufthansa, anomenat Vereinigung Cockpit, que en un comunicat va demanar màxima empatia per les famílies i pels treballadors de la companyia, i recordava que els propis empleats havien perdut companys de feina i amics.

Un cop va saltar el *boom* informatiu que el copilot Andreas Lubitz va estavellar l'aparell de forma deliberada, tan Spohr com Winkelmann van seguir donant la cara i van estar a l'altura de les circumstàncies quan tota la premsa internacional es preguntava com una persona amb aquell historial mèdic tenia el beneplàcit de volar. El missatge que van desplegar els dos directius era que Lubitz havia passat totes les rigoroses proves físiques i mentals per entrar a la companyia sense problemes el 2013. No obstant això, van anunciar que la companyia obria una investigació interna en la qual s'intentaria aclarir què tenia Lubitz. També el fiscal de Marsella, Brice Robin, que va dirigir la investigació, va celebrar una roda de premsa en la qual va desvelar quina informació contenia la primera caixa negra analitzada i en el qual va explicar el contingut exacte de la conversació entre el pilot de l'avió i Lubitz. Segons el Codi Penal francès, el fiscal ha de ser el primer a donar la versió oficial dels fets en aquestes situacions, per evitar així informacions errònies o tergiversades. En els dies següents el nombre de rodes de premsa va anar minvant en favor dels comunicats oficials.

D'altra banda, Lufthansa va activar des del primer moment les compensacions que rebrien les famílies per les pèrdues dels seus familiars. Així, en una primera trobada amb alguns dels familiars els van assegurar que rebrien una primera indemnització de 55.000 euros amb l'objectiu que poguessin fer front a qualsevol tipus de despesa, ja sigui de transport cap al lloc de l'accident, jornades de feina perdudes, etc. En línies generals, la comunicació que van efectuar ambdues companyies amb els familiars de les víctimes va ser molt correcte, ja que des del primer moment es van coordinar amb les institucions per donar el suport necessari que requerien les famílies. Quan els familiars van transmetre a la companyia que no volien ser molestats pels mitjans de comunicació i volien estar lluny de la pressió mediàtica, Lufthansa va emetre un comunicat demanant als mitjans que no es posessin en contacte amb els familiars de les víctimes. Contràriament a l'accident de Spanair, en cap moment les famílies van mostrar el seu malestar amb les companyies.

Quant a la comunicació interna amb els propis treballadors, Germanwings va donar total llibertat als seus pilots de no volar si així ho desitjaven i d'agafar-se uns dies de descans. Així, durant el mateix dia de l'accident la companyia va haver de suspendre fins a trenta vols per la voluntat d'alguns membres de la tripulació de no volar. L'empatia que la companyia va mostrar vers als seus treballadors va tenir una retroalimentació positiva. Així ho demostra un fet, que es va tornar viral, d'un pilot de la companyia que va cobrir l'endemà de l'accident el vol a la inversa, és a dir, de Düsseldorf a Barcelona. El missatge del pilot Frank Woiton cap als passatgers va ser el següent: "Els portaré sans i estalvis a Barcelona. Poden estar segurs d'això, perquè jo també vull estar amb la meva família aquesta nit". D'aquesta manera, els treballadors es van convertir amb els primers fermes defensors de la companyia.

3.2.4 Què van publicar els mitjans?

Germanwings i Lufthansa van donar importància en tot moment en allò que es publicava en els mitjans i, per això, van dedicar esforços en coordinar-se amb ells amb l'objectiu d'evitar informacions errònies i sensacionalistes que poguessin perjudicar greument la seva imatge. Tot va canviar, però, quan es va saber que el copilot va fer caure l'aparell sinistrat de forma voluntària. En qualsevol cas, és d'elogiar l'actuació de les companyies alemanyes amb els *mass media*, ja que els van facilitar en tot moment les últimes informacions i els principals directius van donar la cara sempre davant dels periodistes, sense negar-se mai a respondre les seves preguntes.

La confirmació via Twitter de l'accident per part de Germanwings va coincidir amb les primeres informacions que les cadenes de televisió van donar en obert i les primeres notícies que la premsa digital publicava. Així, una hora i mitja després de l'hora exacta de l'accident, les principals cadenes espanyoles i catalanes van donar les informacions més bàsiques: Descripció del vol (trajecte, companyia), nombre de persones que hi viatjaven, lloc de l'accident, característiques de l'aparell, etc. Les cadenes públiques van emetre un especial informatiu, mentre que les cadenes privades com Antena 3 i Telecinco van continuar amb la seva programació habitual. D'altra banda, la premsa digital es va centrar en la narració en directe dels fets i a mesura que sortien noves informacions les publicaven.

Els següents dies, les informacions que donaven els mitjans de comunicació se centraven en la investigació i les hipòtesis sobre les causes del sinistre, tot i que no es va donar cap informació especulativa sobre un possible motiu que hagués provocat l'accident. En tot moment es va donar molta importància a la caixa negra, que va revelar, de fet, que l'accident havia estat causat pel propi copilot de l'avió. Això va comportar un canvi radical del tractament informatiu sobre l'accident i alhora va evitar definitivament hipòtesis interessades i especulacions diverses. En qualsevol cas, cap grup de comunicació va culpabilitzar directament la companyia, contràriament al cas de Spanair on els *lobbies* van tenir un paper fonamental en aquest sentit.

No obstant això, sí van aparèixer tant en els mitjans audiovisuals com a la premsa elements de dramatització i sensacionalistes, com ara la utilització d'imatges d'arxiu d'altres accidents aeris, imatges que afectaven la privadesa i la intimitat dels familiars de les víctimes (en especial als periòdics), emissió de primers plans i zooms sobre escenes dures sense previ avís (als informatius de televisió), la reiteració de les mateixes imatges en una mateixa peça informativa, etc. Aquest comportament dels mitjans espanyols i catalans va provocar el malestar dels mitjans alemanys, que van denunciar públicament aquesta manera de donar les notícies, ja que a Alemanya la informació sensacionalista està reservada només a la premsa groga. Lufthansa no va passar per alt aquestes crítiques i va elaborar un comunicat especial demanant el respecte als familiars de les víctimes i exigint als mitjans que no publicuessin banalitats.

En conclusió, es pot afirmar que les companyies afectades per l'accident van coordinar de manera eficaç la informació que es va publicar en els mitjans. Contràriament a altres casos de tragèdies amb víctimes mortals, com va ser el cas de Spanair, Germanwings i Lufthansa van saber controlar i inhibir en tot moment especulacions i hipòtesis falses sobre tota informació relacionada amb el sinistre. Cal esmentar també, que l'anàlisi ràpid de la primera caixa negra va ajudar a evitar aquesta mena de publicacions errònies.

3.3 Taula de comparació de les dues gestions

	JK5022 Spanair	4U9585 Germanwings
Pla de comunicació de crisi	Sí, però mal desenvolupat	Sí
Experiències anteriors de situacions similars	No	No
Eines de comunicació de crisi utilitzades	Majoritàriament comunicats i, en menor mesura, rodes de premsa	Majoritàriament rodes de premsa i, en menor mesura, comunicats
Elecció de portaveu	No	Sí
Rodes de premsa de la companyia post accident	Sí, però no els directius més importants de Spanair	Sí
Institucions que també van intervenir	Executiu espanyol i autonòmics	Executiu català, espanyol, alemany i francès i el fiscal de Marsella
Iniciativa davant dels mitjans	No	Sí
Coordinació amb els <i>mass media</i>	No	Sí
Comportament dels mitjans respecte la tragèdia	La majoria es posicionen en contra i asseguren que és un error de Spanair	Neutralitat
Nivell de comunicació interna	Baix	Alt
Nivell de comunicació externa	Mitjà	Alt
Crisi tancada amb solvència	No	Sí
Avaluació post crisi	Sí	Massa aviat per determinar-ho

IV. Conclusions

4.1 Conclusions generals

Una bona estratègia comunicativa durant les situacions de crisi és no només útil sinó que imprescindible per no perdre –o recuperar– la credibilitat i el prestigi de l'empresa afectada. De fet, la comunicació corporativa es converteix en un dels aspectes més importants quan esclata una crisi, ja que depenen de la informació que proporcioni l'empresa, els mitjans de comunicació publicaran una cosa o una altra sobre el greuge i la companyia. S'ha de tenir en compte que qualsevol fet rellevant deixa de tenir importància si els mitjans no en fan ressò. L'opinió pública construirà el seu judici sobre la qüestió a partir de les informacions publicades als *mass media* i la reputació corporativa dependrà d'aquesta bona gestió comunicativa de la crisi.

Per dur a terme una comunicació de crisi eficaç és necessari destinar-hi capital. Moltes empreses i entitats, amb l'objectiu de minimitzar despeses, deixen oblidat en un calaix el pla de comunicació de crisi. I aquest és un dels errors més grans, ja que cal dedicar-hi temps per desenvolupar-lo i actualitzar-lo, ja que una crisi és per naturalesa imprevisible i pot ser d'índole molt diferent, per la qual una institució pública o privada mai sap que necessitarà per afrontar-la. Per això, les organitzacions no han de tenir por a destinar-hi una destacada part de la partida pressupostària, han de canviar la perspectiva i veure-ho com una inversió i no com un cost afegit. De fet, les empreses farien bé en conscienciar-se i saber que una vegada s'ha superat la crisi, si els seus clients, accionistes o inversors perden la confiança sobre l'empresa, els beneficis es veuran reduïts. Així que, tal com diu la frase popular, és millor prevenir que curar; la preparació prèvia de recursos humans i tècnics és fonamental, per molt que suposin un cost d'oportunitat important per l'empresa.

Un altre aspecte a esmentar és que la comunicació de crisi involucra a tots els membres d'una empresa, no només els responsables de comunicació. L'estratègia comunicativa ha de coordinar-se des del màxim directiu de l'empresa fins a l'últim treballador, ja que unes declaracions donant dos punts de vista diferents poden inhibir greument l'estratègia comunicativa emprada. No obstant això, el que tampoc es pot permetre una empresa és que els directius o els treballadors tinguin més iniciativa que el propi departament de comunicació. La situació ideal és que els responsables comunicatius dirigeixin els passos a seguir i es coordinin amb els altres treballadors,

hi ha d'haver una simetria. La comunicació de crisi és tan important com la mateixa crisi i el director de comunicació ha d'estar al costat del màxim directiu de l'empresa.

4.2 Resultats de Spanair

De l'estratègia que va seguir Spanair per pal·liar la seva crisi cal destacar-ne diversos aspectes que, a causa de la seva aplicació errònia, van impedir una gestió de la crisi eficaç. No van ser pocs els errors comesos per la companyia, sinó que van ser una constant des del primer moment fins anys més tard. A propòsit d'això, la percepció que obté un després d'analitzar la reacció comunicativa de Spanair és que l'aerolínia espanyola no disposava d'un departament de comunicació d'una qualitat corresponent a una companyia de tals dimensions ni els responsables de comunicació, si n'hi havia més d'un, estaven suficientment preparats per fer front a una tragèdia amb conseqüències tan greus. Tampoc l'empresa matriu, la sueca Scandinavian Airlines, va jugar un bon paper, ja que no es va implicar en cap moment ni va donar un cop de mà a Spanair.

Si bé Spanair disposava d'un pla de comunicació de crisi, aquest no estava degudament desenvolupat i d'aquí que des del primer moment la companyia no sabés actuar amb diligència. Tot i que la companyia havia contractat una empresa nord-americana especialitzada en gestions de crisi de tragèdies aèries i que havia estudiat altres casos de catàstrofes aèries, el seu pla de comunicació no contemplava, probablement, un accident amb més de 150 víctimes mortals, el que va suposar un gran error. A més, tractant-se d'una aerolínia.

D'aquesta pobra preparació prèvia es deu que la companyia anés a remolc de la situació des del primer moment. I és que la primera resposta de la companyia va arribar vuit hores després del sinistre i tan sols per donar la llista de passatgers que anaven a l'avió, sense acompanyar-la de cap informació ni dada nova. Que la companyia anés tard des del minut u la va condemnar cada dia, ja que van ser institucions públiques i altres entitats les que van agafar el timó de la situació. Els mitjans van començar a publicar notícies sobre el succés i és en aquest moment, segons Losada, en la qual la companyia ha d'activar les primeres mesures, cosa que no va fer.

Si haguéssim d'englobar l'actuació de Spanair dins d'una de les quatre estratègies que practiquen les empreses per fer front a una comunicació de crisi, la que més s'ajustaria a la de l'aerolínia espanyola seria la del silenci, tot i que de manera encoberta, perquè és cert que no es van amagar però sí que gairebé no van donar informació. Una decisió equivocada, ja que es tractava d'una crisi massa greu com per l'escassa informació que van donar, tal com afirmen diversos experts de la comunicació corporativa. Spanair va ignorar donar les dades dels treballadors que van fer la revisió abans que l'aparell s'enlairés per tal de comprovar la seva experiència professional o dels avions que estaven completament en bon estat i que havien passat totes les revisions, així hagués evitat que tots els mitjans afirmessin que les hipòtesis més probables eren una errada humana o un error de l'avió. Spanair tampoc va donar informació a la qual tenia fàcil accés, com ara dades sobre els models d'avions que feia servir, estadístiques sobre els accidents aeris que havia patit, etc., informació que els hagués estat molt útil per evitar informacions tergiversades o interessades que van acabar publicant els mitjans.

Una companyia no es pot permetre que siguin altres qui portin la iniciativa de la gestió de crisi, per diverses raons. En primer lloc, perquè ha de ser l'empresa afectada qui ha de donar la cara. I en segon lloc, perquè és ella a qui li pertoca donar la informació, ja que és la font a la qual han d'accedir els mitjans de comunicació. Aquesta desatenció a la premsa va provocar un caos informatiu, ja que ells no van donar la informació que demanava la societat, però les institucions que van substituir Spanair com a font informativa tampoc la van donar, perquè no disposaven d'ella, el que va provocar una doble indignació per part dels familiars de les víctimes, que exigien respostes a les seves preguntes, i a l'opinió pública, que volia saber les causes de l'accident. Això va ser un error colossal de Spanair, ja que van aparèixer multitud d'informacions falses, especulacions, filtracions... que van evidenciar que l'empresa estava desbordada.

Un aspecte que hagués pogut millorar també l'empresa són les rodes de premsa. Si bé és cert que es van celebrar amb una rapidesa força lloable, les conferències van ser un desastre perquè s'esperava que aportessin informació, i va passar absolutament al contrari. El que hauria d'haver fet Spanair és agafar-se més temps, ja que el fet d'anar tard ja era una realitat, i formar un comitè de crisi per preparar un

portaveu que acudís davant dels mitjans de comunicació degudament preparat per aportar informació, dades i respondre les preguntes dels periodistes. No va ser així i els directius de la companyia que van sortir al rescat van practicar el periodisme declaratiu.

Finalment, pel que fa a la seguretat i confiança dels treballadors de l'empresa i els propis usuaris de Spanair, a la companyia li va faltar mínim un comunicat on s'informés i es recalqués que els avions estaven en perfecte estat i que passaven tots els controls i revisions –va haver de ser el director general d'Aviació Civil qui donés aquest missatge. Va ser un altre error greu de l'empresa, ja que l'endemà la companyia continuava sent operativa i efectuava vols regulars com cada dia normal, i tranquil·litzar tant els propis empleats com els propers passatgers hagués estat un punt a favor que hagués eliminat o reduït rumors i la por dels usuaris que passés un altre accident.

En definitiva, la pèssima gestió comunicativa que va fer Spanair denota un descontrol i una por total a la transcendència del fet en sí. Després de l'accident va comportar que la seva imatge es veiés greument danyada i que la gran majoria de l'opinió pública la responsabilitzés de la tragèdia. La companyia no va saber tancar la crisi en cap moment i fins dos anys més tard encara hi havia preguntes per respondre.

4.3 Resultats de Germanwings

D'altra banda, quant a l'accident de Germanwings, hi va haver més encerts que errors. Des del primer moment, l'aerolínia alemanya va activar el seu pla de comunicació de crisi i el va posar en pràctica per primera vegada amb una eficàcia relativament alta. A més, Germanwings va tenir la col·laboració en tot moment del seu germà gran, Lufthansa, i ambdues empreses es van coordinar de manera eficaç, així com també amb les institucions públiques. No obstant això, cal esmentar que el camí cap a una bona resolució de la crisi es va aplanar un cop es va saber que el copilot havia fet caure l'avió de manera voluntària. Això va fer que la gran majoria de l'opinió pública no responsabilitzés a la companyia del sinistre, tot i que van quedar dubtes de les proves que han de passar els pilots per accedir a l'empresa. Abans del boom informatiu, però, hi va haver 48 hores on el pla de crisi es va aplicar correctament.

Germanwings es va saber adaptar molt bé als nous temps de les xarxes socials i de la informació immediata. Per això no és d'estranyar que la primera via de comunicació en la qual l'empresa va transmetre la primera informació fos Twitter. Tot i que va actuar amb massa lentitud a l'hora de confirmar l'accident, ja que va ratificar les informacions del sinistre quan tots els mitjans ja feia hores que ho publicaven, la companyia va saber explorar i actuar correctament des dels nous escenaris de les xarxes socials. També els canals més tradicionals, com la *dark site*, que es va activar minuts després de la tragèdia, van estar a l'altura de la situació.

Contràriament a la gestió que va fer Spanair, l'aerolínia alemanya no va cessar de donar noves informacions i dades en la mesura que s'anaven coneixent. Per exemple, l'empresa hauria pogut ocultar que anys enrere Lubitz havia patit una greu depressió i que la companyia ho sabia, però des del primer moment va donar aquesta informació als mitjans de comunicació. A més, en totes les rodes de premsa i comunicats, sempre hi va haver un leitmotiv: La seguretat en els aparells estava controlada, però sempre s'havia d'anar amb cautela i esperar el que revelaria la investigació de les caixes negres.

Quant als mitjans de comunicació, Germanwings també va tenir l'habilitat de coordinar-se junt amb ells i de donar-los-hi totes les facilitats possibles a través de rodes de premsa, que van adquirir un paper molt important en detriment dels comunicats oficials, que van tenir un paper més secundari. Durant les dues setmanes posteriors a l'accident, els principals directius de Lufthansa i Germanwings van celebrar gairebé diàriament i, en alguns casos, més d'una per dia, rodes de premsa davant dels mitjans, actuant com a portaveus de les companyies –amb bons resultats– i responent a totes les preguntes dels periodistes –contràriament en el cas de Spanair on es va practicar el periodisme declaratiu. Aquesta bona relació que es va dur a terme amb els *mass media* va provocar que s'evitessin especulacions, filtracions, informacions tergiversades, sinó que totes les dades eren verificades. A més, l'aerolínia alemanya va saber coordinar-se amb les autoritats franceses, alemanyes, catalanes i espanyoles per unificar els missatges i no elaborar discursos contradictoris.

Germanwings va tenir una atenció prioritària a les persones, tant als familiars de les víctimes com els pilots, treballadors de l'empresa, clients, accionistes, etc. Tots aquests van ser atesos per la companyia, a través de comunicats en els quals se'ls donava les dades que es coneixien de l'accident a més d'informació específica. El bon tracte que van rebre, per exemple, els treballadors de l'empresa, va provocar que fossin ells els primers de posar-se al servei de l'empresa i de convertir-se en els primers representants de la companyia davant dels altres públics. Un altre aspecte a destacar és la ràpida resposta al dol dels familiars de les víctimes, a qui l'empresa els va oferir una primera indemnització de 55.000 euros per cobrir les primeres despeses que els afectats poguessin tenir. Aquests detalls es van convertir en els primers indicis de recuperació de la reputació corporativa de Germanwings.

L'estratègia que va dur a terme Germanwings és la del *mea culpa* i la de col·laborar en tot moment amb les autoritats per aclarir els fets de l'accident. Va ser una estratègia encertada, ja que la companyia es va responsabilitzar de l'accident perquè era conscient que hi havia una probabilitat elevada que la investigació aclarís que l'empresa no havia comès cap error. Fins i tot un cop es va saber que Lubitz va fer caure deliberadament l'aparell, Germanwings no va aplicar a partir d'aquell moment l'estratègia de transferència de responsabilitat a tercers, en aquest cas al copilot, ja que hagués estat un error perquè hagués provocat la percepció que la companyia es volia desatendre de la situació. En tot moment va continuar treballant per saber tots els motius i les informacions de l'accident, el que va generar un feedback positiu entre tots els públics. D'aquí que, després de tres jornades consecutives de números vermells a la borsa, el quart dia posterior a l'accident es va tancar amb un augment del 0,5%. Un indicador infal·lible de la bona gestió comunicativa de crisi de Germanwings.

En conclusió, la bona reacció de l'aerolínia alemanya va provocar que la seva imatge es veiés menys perjudicada del que ho hagués pogut estar gràcies a la bona aplicació del pla de comunicació de crisi. L'empresa va donar per tancada la crisi mesos després, ja que no va haver d'esperar a saber els resultats de la investigació judicial com en el cas de Spanair. Cal comentar, però, que l'empresa va canviar de nom –ara es diu Eurowings-, tot i que l'accident no és el motiu directe sinó que ja estava previst abans que passés la tragèdia.

V. Bibliografia

- Barton, L. (1993). *Crisis in organizations: Managing and communicating in the Heat of Chaos*. Ohio (EUA): South-Western Publishing Co.
- Bel Mallén, J. I. (2004). *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Madrid: EUNSA.
- Bellot, A. (2015). *La comunicación de crisi com a eina de transformació de la imatge institucional: el "Cas Palau"* (Treball de Fi de Grau). Universitat Autònoma de Barcelona. Disponible a: <http://ddd.uab.cat/record/142339?ln=ca>
- Consell de l'Audiovisual de Catalunya. (2015). *El tractament informatiu de l'estavellament d'un avió de Germanwings*. Barcelona: Recomanacions CAC.
- Costa, J. (1997). *Director de comunicació empresarial e institucional*. Barcelona: Edición 2000.
- Enrique Jiménez, A. M. i altres (2008). *La planificación de la comunicación empresarial*. Materials Universitat Autònoma de Barcelona, Vol. 202.
- Enrique Jiménez, A. M. (2007). *La comunicación empresarial en situaciones de crisis. Estudio de caso: la crisis de Fontaneda* (Tesis Doctoral). Universitat Autònoma de Barcelona. Disponible a: <http://www.tdx.cat/handle/10803/4142;jsessionid=ACB5EA185AE83D23766404FA4F0F38C6.tdx1>
- Ferrer, J. (2000). *La comunicación interna y externa en la empresa*. Cuadernos de comunicación.
- Fita, J. (1999). *Comunicación en programas de crisis*. Barcelona: Ediciones Gestión 2000.

- García Santamaría, J.V. (2010) "Crisis del periodismo de fuentes. Las prácticas del periodismo en España en el accidente de Spanair". *Revista Latina de Comunicación Social*, nº 65. Disponible a: http://www.revistalatinacs.org/10/art3/916_UC3M/38_Santamaria.html
- Lainformacion.com. (31 de marzo del 2015). *Lufthansa, un ejemplo de cómo gestionar una crisis pública en tiempos de Twitter*. *La Información*. Disponible a: http://noticias.lainformacion.com/espana/lufthansa-un-ejemplo-de-como-gestionar-una-crisis-publica-en-tiempos-de-twitter_Vm25vD9uEhfzRKLHLXVI1/
- Losada Díaz, J. C. (2010). *Comunicación en la gestión de crisis*. Editorial UOC.
- Losada Díaz, J. C. (2004). *Gestión de la comunicación en las organizaciones: comunicación interna, corporativa y de marketing*. Ariel.
- Míguez, M. I. i Baamode, X. M. (2011). "La evolución de las relaciones públicas hacia la dirección de comunicación: Aproximación histórica en el contexto académico español". *Razón y palabra*, nº 75.
- Piñuel, J.L. (1997). *Teoría de la comunicación y gestión de las organizaciones*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Pont Sorribes, C. (2009). *Comunicació i crisi: la gestió de la comunicació pública en episodis d'emergència*. Barcelona: Editorial UOC.

VI. Annex

6.1 Hemeroteca

Aprofitant la meua estada com a estudiant en pràctiques a la redacció de Barcelona del diari El Punt Avui, vaig poder accedir a tots els números que el diari ha publicat al llarg de la seva història, tant quan eren dos diaris separats (El Punt i l'Avui), com durant la fusió dels dos que va crear El Punt Avui. Gràcies a l'accés sense límits de totes les notícies vaig poder elaborar una descripció acurada de la informació publicada sobre els dos accidents estudiats. Juntament amb la citació feta a continuació, s'adjunten la còpia de tots els articles originals.

- Portabella, D. i Torrent, Q. (21 agost 2008). Tragèdia a Barajas. *Avui*, p. 20 i 21
- Portabella, D. (21 agost 2008). "De vols a Las Palmas només en sortia un?". *Avui*, p. 22 i 23
- Redacció. (21 agost 2008). Dinou persones sobreviuen al desastre amb ferides greus. *Avui*, p. 24
- Torrent, Q. (21 agost 2008). La fallada d'un motor, causa inicial de l'accident. *Avui*, p. 25
- Redacció. (21 agost 2008). Tan lluny i sense notícies dels seus. *Avui*, p. 26
- Redacció. (21 agost 2008). El govern central suspèn les vacances. *Avui*, p.26
- Torrent, Q. i Redacció. (22 agost 2008). Dolors i incògnites. *Avui*, p. 20 i 21
- Portabella, D. (22 agost 2008). Quan la serenor arriba en un cotxe fúnebre. *Avui*, p. 21
- Bruguera, L. (22 agost 2008). El pitjor dels tràngols. *Avui*, p. 22
- Torrent, Q. (22 agost 2008). L'explosió del primer motor va danyar el segon i el timó. *Avui*, p. 23

- Ciércoles, M. i redacció. (22 agost 2008). "Senyor, quan s'acaba la pel·lícula?". *Avui*, p. 24 i 25
- Redacció. (23 agost 2008). El motor va fallar abans d'enlairar-se. *Avui*, p. 20
- Redacció. (23 d'agost 2008). Primers comiats d'amics i familiars a les víctimes. *Avui*, p. 21
- Redacció. (23 d'agost 2008). Els familiars s'aplegaran en una associació d'afectats. *Avui*, p. 22
- Redacció. (23 d'agost 2008). Jutjat de suport per al jutge destinat en exclusiva a l'accident. *Avui*, p. 23
- Redacció. (24 agost 2008). Spanair reitera als familiars que l'avió podia enlairar-se. *Avui*, p. 23
- Rodríguez, L. (24 agost 2008). Comiat a l'hostessa de Sant Boi. *Avui*, p. 24
- Redacció. (25 agost 2008). Identificar les víctimes pot allargar-se fins a quinze dies. *Avui*, p. 21
- Redacció. (26 agost 2008). Spanair ha superat més de 100 inspeccions aquest any. *Avui*, p. 23
- Gendrau, P. (27 agost 2008). L'avió de Spanair accidentat a Barajas va caure fora de pista impactant amb la cua. *Avui*, p. 24
- Redacció. (29 agost 2008). Els enigmes de la reversa. *Avui*, p. 22
- Gendrau, P. (30 agost 2008). Spanair va plantejar-se canviar l'avió de Barajas. *Avui*, p. 24

- Gendrau, P. (30 agost 2008). Els partits reclamen més seguretat. *Avui*, p. 25
- Ferrer, J. (30 agost 2008). Un centenar dels afectats pel vol cap a Cancún suspenen les vacances. *Avui*, p. 25
- Redacció. (31 agost 2008). Una cinta demostra que Spanair va voler canviar l'avió avariàt. *Avui*, p. 33
- Redacció. (6 setembre 2008). Denúncies 'made in USA'. *Avui*, p. 30
- Badrinas, B. (28 gener 2012). Spanair tanca per la falta de viabilitat del projecte. *El Punt Avui*, p. 14
- Sardà, M. (28 gener 2012). Un pou sense fons. *El Punt Avui*, p. 15
- Espiga, F. (28 gener 2012). Les institucions van injectar-hi 25 milions fa tot just tres mesos. *El Punt Avui*, p. 15
- Sardà, M. i Bruguera, L. (29 gener 2012). Desconcert als aeroports. *El Punt Avui*, p. 18 i 19
- Sardà, M. (29 gener 2012). Del 'hub' al 'low cost'. *El Punt Avui*, p. 19
- Sardà, M. (31 gener 2012). Deute: 474 milions. *El Punt Avui*, p. 16 i 17
- Redacció. (25 març 2015). Tragèdia aèria als Alps. *El Punt Avui*, p. 20 i 21
- Sierra, M. i Serra, G. C. (25 març 2015). Germanwings, una línia de baix cost coneguda per la solidesa i qualitat de servei. *El Punt Avui*, p. 23
- Rourera, M. i Bravo, R. M. (25 març 2015). El viatge més trist. *El Punt Avui*, p. 28

- Piulachs, M. (25 març 2015). L'A320 és un dels avions més segurs, segons els pilots. *El Punt Avui*, p. 30
- Etxearte, O. A. (25 març 2015). Dol oficial de tres dies a tot l'estat per les víctimes. *El Punt Avui*, p. 31
- Lladó, A. (26 març 2015). Rescat complicat i molt llarg. *El Punt Avui*, p. 22 i 23
- Garcia Aranzueque, R. (26 març 2015). Feina de detectius. *El Punt Avui*, p. 24
- Sardà, M. (26 març 2015). Els avions se sotmeten a revisió abans de cada vol. *El Punt Avui*, p. 25
- Serra, G. C. (26 març 2015). Prohibit especular amb la tragèdia. *El Punt Avui*, p. 25
- Serra, G. C. (26 març 2015). Avió impecable, tragèdia inexplicable. *El Punt Avui*, p. 30
- Sabaté, C. (26 març 2015). El trist vol de l'endemà. *El Punt Avui*, p. 30
- Lladó, A. (27 març 2015). "Voluntari, deliberat i premeditat". *El Punt Avui*, p. 24 i 25
- Serra, G. C. (27 març 2015). Andreas, el pilot de la mort. *El Punt Avui*, p. 26 i 27
- Redacció. (27 març 2015). Les companyies revisen el protocol d'accés a la cabina. *El Punt Avui*, p. 27
- Redacció. (27 març 2015). Comiat veient els Alps. *El Punt Avui*, p. 28 i 29
- Rourera, M. (27 març 2015). L'atac genera impotència a les famílies i complica la recuperació psicològica. *El Punt Avui*, p. 29

- Serra, G. C. (28 març 2015). El copilot va amagar que estava malalt. *El Punt Avui*, p. 26 i 27
- Garcia Aranzueque, R. i redacció. (28 març 2015). Europa demana que hi hagi dues persones a la cabina del pilot. *El Punt Avui*, p. 30
- Serra, G. C. i Lladó, A. (29 març 2015). Incapacitat per volar. *El Punt Avui*, p. 26 i 27
- Serra, G. C. (29 març 2015). Alemanya descobreix les seves malalties. *El Punt Avui*, p. 27
- Lladó, A. (29 març 2015). Mig miler d'agents continuen els treballs de recerca als Alps. *El Punt Avui*, p. 28
- Sabaté, C. (29 març 2015). Risc i rescat protocolitzats (sic). *El Punt Avui*, p. 29
- Serra, G. C. (30 març 2015). "Obre la maleïda porta". *El Punt Avui*, p. 22 i 23
- Redacció. (30 març 2015). El dol passa a un estadi més íntim. *El Punt Avui*, p. 23
- Ortiz i Llargués, D. (30 març 2015). Germanwings i la gestió del risc. *El Punt Avui*, p. 24
- Lladó, A. (31 març 2015). Lubitz, tractat per "tendències suïcides". *El Punt Avui*, p. 22 i 23
- Panyella, J. (31 març 2015). Les peculiaritats del cas amenacen amb un procés judicial llarg i complex. *El Punt Avui*, p. 23
- Redacció. (1 abril 2015). Lufthansa ja sabia el 2009 que el copilot era depressiu. *El Punt Avui*, p. 29

- Redacció. (2 abril 2015). Lufthansa demana perdó però evita donar més dades. *El Punt Avui*, p. 22
- Redacció. (4 abril 2015). Lubitz va accelerar la caiguda. *El Punt Avui*, p. 24 i 25
- Redacció. (5 abril 2015). Finalitza la recerca de cossos de l'accident aeri. *El Punt Avui*, p. 31
- Rourera, M. (28 abril 2015). Solemne comiat i una certa tibantor. *El Punt Avui*, p. 24 i 25
- Serra, G. C. (28 abril 2015). Lufthansa fa balanç mentre va perdent credibilitat. *El Punt Avui*, p. 25



“Cancel·lar les reserves fetes des de webs externes no és una operació comercial de Ryanair, sinó defensar els consumidors”

Michael O'Leary, president de Ryanair

Seguretat als centres sanitaris

Reclamen al govern que denunciï les agressions al personal sanitari

Hotel a l'espai el 2012

Trenta-vuit persones ja han reservat plaça per fer-hi una estada



Societat

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Tragèdia a B

■ 153 morts i 19 ferits en caure un avió a Barajas que es dirigia a Las Palmas ■ Almenys un català mor i un altre sobreviu a la catàstrofe ■ La majoria de víctimes van quedar calcinades en explotar l'aparell

D. Portabella / Q. Torrent
MADRID

Faltaven 15 minuts per a les tres de la tarda i el vol JK-5022 de Spanair amb destinació a Las Palmas de Gran Canària accelerava per la pista Oest de la T-4 de Barajas quan el motor esquerre de l'avió, un McDonnell Douglas MD-82, va explotar per causes que es desconeixen. Immediatament l'aparell, que ja s'havia alçat uns 40 metres, va començar a perdre altura i a inclinar-se cap a l'esquerra. En un intent per dominar-lo, el pilot va fer un gir a la dreta, per intentar retornar-lo a la pista, però no hi va haver res a fer.

L'aeronau es va precipitar a la dreta de la pista, en una zona boscosa que hi ha enmig de les dues pistes de la T-4. Va ser en aquell moment quan, segons testimonis presencials, es va produir una gran explosió. Molt probablement es van incendiar els dipòsits amb milers de litres de querosè. L'explosió va ser tan descomunal que l'única part de l'avió reconeixible era la cua, els dos motors i una part del fuselatge davanter. La resta de l'aparell va quedar reduït a cendra.

Quan minuts després els serveis d'emergència de l'aeroport van arribar al lloc del sinistre, les dantesques imatges recordaven les de l'11-M. De les 172 persones que viatjaven a bord –162 passatgers i 10 tripulants–



A banda de la cua i els dos motors, la resta de l'aparell va quedar completament destrossat, com mostren les imatges ■ EFE

prop de 150 van morir pràcticament a l'acte. A les nou de la nit només 19 persones havien sobreviscut, entre elles tres nens de 6, 11 i 15 anys. A l'aparell hi viatjaven 23 menors que, acompanyats del pares, començaven o acabaven les vacances, com la majoria del passatge. Entre els

morts, hi havia quatre alemanys, dos suecs i un xilè. La resta, a l'espera que Spanair confirmi les seves identitats, eren de nacionalitat espanyola.

Al·hora de tancar aquesta edició se sabia que almenys dues de les víctimes eren catalanes. Un d'ells, membre de la tripulació, va

morir en l'accident. L'altre, Isaac Domínguez, estava ingressat en un hospital, segons va confirmar la seva germana. El govern no tenia constància que hi hagués més víctimes, tot i que no ho descartava.

Els equips d'emergència desplegats a la zona van explicar que la major part

dels cadàvers van quedar calcinats i dispersos per la zona boscosa. “És el més pròxim a l'infern que he vist”, relata un dels membres de rescat. Segons aquestes mateixes fonts, la majoria de supervivents estaven concentrats en una zona pròxima a un rierol que passa entre les dues

pistes de l'aeroport, molt probablement ubicats a la part davantera de l'avió. Els ferits van ser evacuats a sis centres hospitalaris de Madrid. Els cadàvers van ser traslladats al pavelló 6 d'Ifema, on a la nit es va procedir al seu reconeixement, al qual avui s'afegeixen forenses catalanes. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



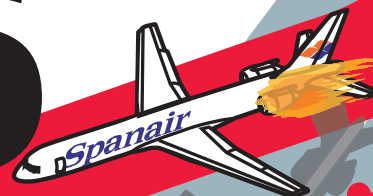
Molt afectats, els familiars de les víctimes van anar arribant al llarg de la tarda a Barajas ■ DANI POZO / AFP

La seqüència dels fets

1 El vol de **Spanair JK-5022** amb destí **Las Palmas** a l'illa de Gran Canària s'enlaira a la **pista 18R-36L** de la **terminal 4** de l'aeroport de **Barajas**



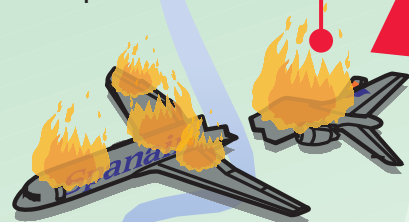
2 La nau, un **McDonnell Douglas MD-82** amb **162 passatgers** i **10 tripulants** a bord, s'enlaira i s'incendia el motor esquerre de l'avió



L'aparell s'enlaira uns **40 metres**, vira cap el costat esquerre per, seguidament, fer un gir cap a la dreta

4

L'avió cau sobre una zona de matolls creuada per un rierol on es parteix en dues parts. Alguns testimonis senten una primera explosió a la part del davant seguida d'una segona a la part del darrere



zona de matolls
rierol



Els principals accidents mortals de l'MD-82

16 agost 1987
Detroit, EUA
154 morts

20 agost 2008
Madrid
153 morts

8 octubre 2001
Milà, Itàlia
110 morts

7 maig 2002
Dalian, Xina
112 morts

1 desembre 1981
Ajaccio, Còrsega
178 morts

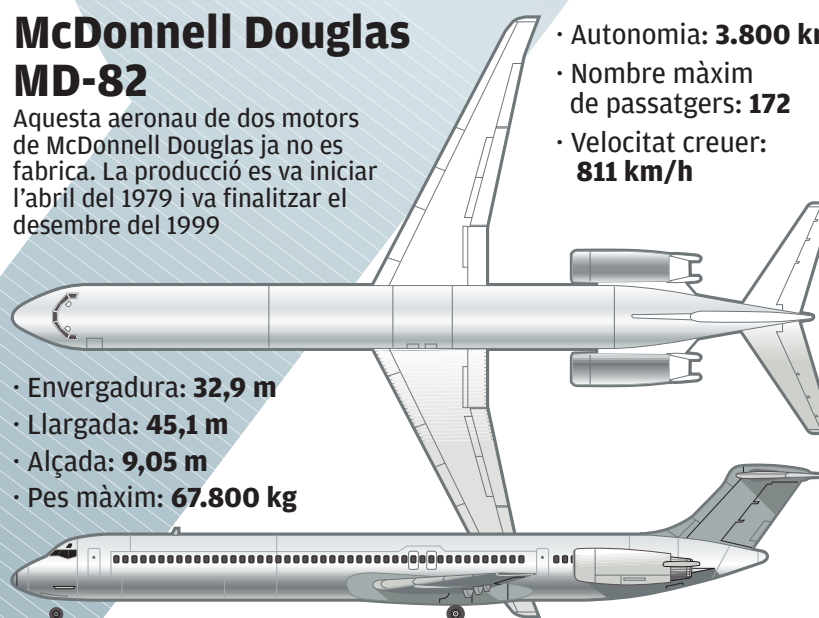
16 agost 2005
Machiques, Veneçuela
160 morts

McDonnell Douglas MD-82

Aquesta aeronau de dos motors de McDonnell Douglas ja no es fabrica. La producció es va iniciar l'abril del 1979 i va finalitzar el desembre del 1999

- Envergadura: **32,9 m**
- Llargada: **45,1 m**
- Alçada: **9,05 m**
- Pes màxim: **67.800 kg**

- Autonomia: **3.800 km**
- Nombre màxim de passatgers: **172**
- Velocitat creuer: **811 km/h**



SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



Els familiars de les víctimes que van arribar a l'aeroport de Las Palmas no van poder conèixer la sort dels seus fills que Spanair els va traslladar a Madrid ■ BORJA SUÁREZ/REUTERS

“De vols a Las Palmas només en sortia un?”

XOC • Una dona desenaixada pregunta sense fe a AENA en l'intent d'aferrar-se a l'enèsim consol **TRÀGIC** • Un conductor acompanya dues passatgeres del vol i després els parents de les noies fins a la T-4

David Portabella
MADRID

Tot just enfilem l'avinguda d'América, que enllaça amb l'autopista A-2 de Barcelona, una enorme columna de fum anticipa la tragèdia. En el desviament que condueix a la terminal 4 de Barajas, però, el fum és encara l'indicador únic del drama. A simple vista, no es veu ni rastre del McDonnell-Douglas 82 que s'havia enlairat a la T-2 i que ara crema a les proximitats de la T-4.

Al departament d'arribades de la T-4, una pregunta se solapa amb els avisos de la megafonia: “Vostè és un familiar?”. El personal de l'aeroport amb americana verd fluorescent d'AENA es multiplica repetint la mateixa pregunta a tothom que corre per la terminal amb el mateix nerviosisme que si perdés el seu vol

però sense portar ni una sola bossa d'equipatge. La pregunta ressona en un cantó i un altre. “És familiar?”, “familiar?”. Amb petites variacions però sempre sense un complement. Ser un familiar, avui, només vol dir ser familiar d'algun dels 162 passatgers del vol JK-5022 de Spanair que havia de tenir Las Palmas com a destí i que quan faltaven 15 minuts per les tres de la tarda, amb retard sobre l'hora prevista, s'ha enlairat només uns metres abans d'estavellar-se a la pista 36.

Degoteig de familiars

Poc després de les tres de la tarda, un total de 18 ambulàncies, 15 de Madrid i 3 de Guadalajara, es troben ja a la T-4. Al departament d'arribades, però, tot és improvisació. El personal d'AENA redirecciona els familiars de les víctimes que comencen a arribar amb comptagotes a la

mateixa sala que la premsa. Poc després rectifica per estalviar-los la càrrega afegida que el seu dolor sigui enregistrat en primer pla. A les 16.50 un membre de personal de l'aeroport arriba amb el primer carro d'ampolles d'aigua. “Ens han tingut 15 o 20 minuts retinguts a l'avió i ens han informat que era per una emergència i prou però no sabem res més”, relata amb sorpresa un turista que amb una samarreta souvenir de la localitat croata de Dubrovnik delatava el seu destí de vacances.

Un cop separada la premsa dels familiars de les víctimes, Pedro Gómez es queda en terra de ningú. És el cap d'una agència de viatges amb seu a Añover de Tajo (Toledo) i ara es troba desubicat perquè veu com el protocol d'AENA no admet matisos. “Havia portat a l'aeroport dues clientes d'uns vint anys que

230

sanitaris es van traslladar al lloc de l'accident, a la T-4 de Barajas, entre els voluntaris i els professionals del SAMUR Protecció Civil.

22

nens viatjaven a l'avió de Spanair que es va estavellar a la pista 36, segons la relació facilitada per la companyia aèria.

marxaven de vacances a Las Palmas i no en sé res, però no puc entrar a la sala perquè no sóc familiar directe”, raona en un estat de perplexitat que no explicarà fins més tard. “Havia portat aquestes dues noies i després he hagut de tornar per portar els seus familiars, me n'he assabentat per la premsa”, explica finalment.

Mentrestant, el degoteig de familiars a través del cordó policial és constant. Desorientada i amb la cara desenaixada, Maria Álvarez, d'uns 40 anys, pregunta sense fe a un operari d'AENA. “De vols a Las Palmas només en sortia un?”, interroga una vegada i una altra buscant aferrar-se a l'enèsima probabilitat de consol. Com a resposta obté un silenci més demolidor que qualsevol sí.

El consol del pare Ángel

Darrere seu, una mare amb la seva filla petita agafada de la mà i un fill més gran arriben accelerant el pas amb la mirada perduda i no s'atreveixen a preguntar res. Sense esperar a ser interpellat per cap d'ells, un treballador d'AENA llegeix la pregunta en els ulls vidriosos de les seves cares i s'avança. “Familiars?



1



2



3

Sí, vinguin per aquí”, reacciona sense esperar que respongui a l’obvietat.

A la sala habilitada, als familiars de les víctimes els esperen metges i psicòlegs de Creu Roja i del SAMUR. El dispositiu, segons confessen alguns membres del SAMUR, evoca el tràgic precedent de l’11-M. Els acompanya també el pare Àngel, president i fundador de Missatgers per la Pau. “Estar a prop d’ells és l’únic que es pot fer”, lamenta. “Es tracta de fer-los arribar que patim amb ells i que Espanya pateix de més a prop els seus patiments que les medalles que els esportistes aconsegueixen a Pequín, no es pot donar cap consell ni parlar-los de res, simplement estar a prop seu”, reflexiona el mossèn. A les 17.30 hores arriba un segon carro, aquest amb te i infusions.

Capgirar el destí per tres minuts

Enmig de la immensa tristor que omple la T-4, una parella de Canàries sent que el destí els ha exclòs del tràgic episodi. Un destí concentrat en tres minuts. Héctor relata que ell i la seva parella tenien bitllet per

tornar a Gran Canària en el fatídic vol JK5022 de Spanair, però quan van arribar al mostrador de facturació els van comunicar que el vol s’havia tancat tres minuts abans.

Mentrestant, la seva parella no podia articular una paraula que resumís la barreja de consternació i de fortuna. Tots dos tenien previst passar la nit d’ahir a Madrid i buscar un altre vol per avui que els permeti retornar finalment a Las Palmas. Una

Una parella de Canàries salva la vida després de perdre l’avió per només tres minuts de retard

altra passatgera que sí que va agafar el vol a temps va trucar a la seva germana bessona per comunicar-li que l’avió sortiria amb retard perquè a l’interior s’havia encès un llum vermell. Ho va confirmar la bessona, Fernanda, a l’Hospital Ramon y Cajal abans de visitar la seva germana ferida amb cremades de gravetat.

La tensió al voltant de les taules de facturació, on alguns passatgers

d’altres vols de Spanair demanaven el retorn de les seves maletes i s’amotinaven per no pujar a l’avió, convivia amb l’angoixa de l’operació de rescat que es produïa un quilòmetre més enllà, en plena pista 36. Un complex operatiu que va depurar moment esfereïdors. “Al riu hi havia gent morta, altres estaven carbonitzats, fins i tot els ferits tenien el 80% del cos carbonitzat”, relata Antonio, un treballador de l’aeroport que juntament amb el seu fill José Antonio, també empleat de Barajas, va participar en el rescat.

La ministra Álvarez al timó

Amb el president espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, de camí, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, es va arremangar per encapçalar l’operatiu de crisi. A les 19.20 ofería el seu primer i cru balanç d’una “gran tragèdia”. L’avió duia 162 passatgers i 10 tripulants, “no els puc confirmar el nombre de morts però els puc anticipar que és molt elevat”, va avançar amb el gest contrariat. “Tenim [en aquell moment] 26 ferits, 11 d’ells identificats”, va afegir tot seguit, conscient

1. El fet que la majoria de víctimes morissin a l’acte va provocar una desfilada de cotxes fúnebres a Barajas ■ JAVIER LUENGO / EFE

2. Els familiars de les víctimes van ser traslladats de l’aeroport a Ifema perquè identifiquessin els cadàvers ■ ALBERTO MARTÍN / EFE

3. Alguns familiars van ser atesos per psicòlegs a Barajas ■ FERNANDO ALVARADO / EFE

que amb el seu silenci deixava en suspens una resta dramàtica. A quarts de vuit, cinc hores després de l’accident, Álvarez no donava per tancat el rescat. Al seu costat, el ministre de l’Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba; el de Treball, Celestino Corbacho, i l’alcalde Alberto Ruiz-Gallardón. I quedava el pitjor: el trasllat dels cossos fins a Ifema i la roda de reconeixement per part dels familiars.

A la zona calenta i encara sota els efectes del xoc, Antonio, que havia participat en el rescat juntament amb el seu fill, detallava que havia vist “una hostessa morena molt guapa morta”. “Anàvem amb les lliteres i als que no se’ls podia fer res els anàvem deixant”, confessava abatut. “No hi ha avió, està carbonitzat. Només es veuen els dos motors, no com altres vegades, que es veu alguna cosa”, sentenciava. Malgrat aquest catàleg d’horror de la seva vivència enmig de la ferralla carbonitzada del MD-82, Antonio no dubtava quan se li preguntava quina sensació l’havia colpit més: la del “silenci” que ho envaeix tot després de la catàstrofe. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Dinou persones sobreviuen al desastre amb ferides greus

■ Els equips de rescat van trobar en un principi 28 passatgers amb vida però alguns no van superar la gravetat de les ferides ■ Entre els ingressats hi ha tres nens de 6, 8 i 11 anys



Un dels passatgers ferits rep assistència mèdica tan bon punt arriba a l'Hospital de la Paz procedent de la zona del sinistre ■ JUAN CARLOS HIDALGO / EFE

Redacció
MADRID

Només 19 de les 172 persones que viatjaven a l'avió de Spanair van sobreviure finalment a la tragèdia i estaven ahir a la nit ingressades en diferents hospitals madrilenys, segons va confirmar la conselleria de Sanitat de la comunitat de Madrid. En un principi 28 persones van ser rescataades amb vida del lloc del sinistre, i així ho van confirmar l'alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, i el cap del dispositiu d'emergència, Ervigio Corral. Dis-

set supervivents havien pogut ser identificats ahir al vespre. La majoria presentaven cremades fins al 45% del cos, traumatismes i fractures.

"Aquests són els únics passatgers de qui tenim certesa de la seva situació", va afirmar consternat l'alcalde de Madrid, que va agrair la feina i l'esforç als equips de rescat i dels serveis sanitaris.

De les persones que van sobreviure després del rescat, tres estaven en estat crític a causa de l'extrema gravetat de les cremades; dotze, en estat

Mobilització massiva de sanitaris i bombers

La tragèdia d'ahir a Barajas va obligar a mobilitzar centenars de professionals sanitaris i de protecció civil, així com desenes d'ambulàncies, UCI mòbils, helicòpters, camions i altres vehicles necessaris per al rescat i l'evacuació dels supervivents i dels cadàvers.

L'Ajuntament de Madrid va desplegar 230 sanitaris, entre voluntaris professionals del SAMUR i de protecció civil, 170 policies municipals

i 70 bombers. A més, es van desplaçar al lloc dels fets 20 vehicles de suport vital avançat, 25 unitats de suport bàsic i quatre vehicles amb el material necessari per muntar hospitals de campanya.

Per la seva banda, el Servei d'Urgència Mèdica de Madrid (SUMMA-112) va enviar a la zona un camió de catàstrofes, dos helicòpters sanitaris, onze UCI mòbils i 35 ambulàncies.

El Col·legi de Psicòlegs de Madrid també va reaccionar

ràpidament davant dels fets, i va reclutar professionals disposats a donar suport als familiars i amics de les víctimes. Aquests psicòlegs es van sumar als que van enviar altres serveis públics i la Creu Roja.

El psicòleg Alfredo Guijarro, membre del grup d'emergències del col·legi madrileny, va destacar que el paper dels professionals en aquestes situacions és, bàsicament, el d'acompanyar i escoltar.

molt greu; dos tenen pronòstic reservat i dos, pronòstic lleu.

Entre els supervivents hi ha nou homes i deu dones i tres són menors: de 6, 8 i 11 anys. El nen de 6 anys pateix traumatisme cranial i ferides a la cara i a les extremitats i era ahir a l'UCI pediàtrica de l'Hospital Ramón y Cajal amb pronòstic reservat. A l'Hospital de la Paz hi ha una nena d'11 anys amb pronòstic greu que pateix fractura oberta de fèmur, i a l'Hospital Niño Jesús hi va ingressar un infant de 8 anys amb una fractura lleu a la cama. Una altra nena de només dos anys va ser rescatada amb vida, però va acabar morint durant el trasllat a un centre hospitalari.

Supervivent català

Entre els supervivents hi ha un jove català, Isaac Domínguez. "Està ferit, però és viu. El que importa és que està viu", explicava la seva germana Laura en declaracions a TV3. La jove es va traslladar a l'aeroport del Prat per conèixer el destí del seu germà i, després de tres hores d'angoixa, va rebre una trucada en què li comunicaven que el seu germà era viu. "L'han identificat gràcies a una placa que du amb el seu nom i el de la seva nòvia", explicava.

Casualment, dos dels supervivents del terrible sinistre són un matrimoni, tots dos treballadors del servei madrileny d'emergències mèdiques SAMUR. Tots dos estan ingressats a l'Hospital Ramón y Cajal, segons va confirmar la germana de la dona.

Els ferits van ser atesos en un primer moment en un punt mèdic d'emergència i posteriorment van ser derivats als diferents hospitals. El gruix dels ferits van anar als hospitals de La Paz i Ramón y Cajal. També es van dur pacients al Doce de Octubre, a l'Hospital de la Princesa, a l'Infanta Sofia (a San Sebastián de los Reyes) i a l'Hospital Infantil Niño Jesús. ■

Els accidents més greus

03-07
1970

Un avió de Dan-Air amb 112 viatgers es va estavellar al Montseny. Cap supervivent.



01-01
1971

Van morir els 27 passatgers d'un avió que va caure al mar a prop de Menorca.

07-01
1972

Un Caravelle de la companyia Iberia es va estavellar molt a prop de l'aeroport d'Eivissa. Van perdre-hi la vida les 104 persones que hi viatjaven.

03-12
1972

Cap supervivent entre els 155 viatgers d'un Convair Coronado de Spantax que va explotar en enlairar-se a l'aeroport de Los Rodeos (Tenerife).

05-03
1973

Un Convair de Spantax i un DC-9 d'Iberia van xocar a l'aire a Nantes, a França. Hi va haver 68 morts, tots del vol d'Iberia, que es va estavellar a terra.

13-08
1973

84 morts i un únic supervivent va ser el resultat de la caiguda d'un Caravelle d'Aviaco molt a prop de la Corunya.

27-05
1977

L'accident aeri més tràgic de l'Estat es va produir a l'aeroport de Los Rodeos, a Tenerife. Un Jumbo de la companyia KLM, procedent d'Amsterdam, i un altre de la Pan American, de Nova York, van xocar. El resultat va ser de 583 persones mortes, sobretot turistes que anaven de vacances. L'antic Los Rodeos és actualment l'aeroport Tenerife Nord.

25-04
1980

Un Boeing 727 de la Dan-Air va caure a una vintena de quilòmetres de l'aeroport de Los Rodeos, a Tenerife. Aquest cop van morir 146 persones.

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



L'aeroport de Barajas es va tancar al trànsit aeri fins a les quatre de la tarda, quan encara continuaven les tasques de rescat de les víctimes ■ PAUL HANA / REUTERS

La fallada d'un motor, causa inicial de l'accident

■ Spanair disposa de 36 aparells MD-80/90, un avió que ha patit 17 accidents amb un balanç de 785 morts ■ La unitat sinistrada va començar a volar el 1993 amb Korean Air

Quim Torrent
BARCELONA

Una fallada en el motor es-querre. Aquesta és la causa més probable de la tragèdia que es va viure ahir a l'aeroport de Barajas. Contràriament al que s'havia dit, el McDonnell-Douglas –model i versió MD-82– de Spanair no es va enlairar en un segon intent. Havia sortit amb retard perquè una de les peces, que segons els tècnics no tenia res a veure amb el motor, estava en

mal estat i es va haver de substituir. En la mateixa línia es va expressar un comandant d'Air Europa, que va assegurar que l'explosió del motor “podria estar desencadenada per l'entrada d'una au al rotor o per una avaria mecànica, cosa que és molt difícil”.

Alguns testimonis van explicar que l'explosió que va acabar provocant la mort de la majoria dels passatgers no es va produir a la part de darrere de l'avió, sinó més endavant, molt

probablement a l'altura d'on té els dipòsits de querosè. De fet, segons va explicar un representant del Col·legi de Pilots, aquest aparell es pot enlairar amb un sol motor.

Spanair disposa de 36 models de l'avió sinistrat, un McDonnell-Douglas MD-80/90. Com pràcticament tots els models de les companyies, hi ha múltiples versions i evolucions de l'aparell. De la versió MD-82 la companyia amb seu a Mallorca en tenia nou mo-

dels en actiu i un emmagatzemat. Nou d'aquests models, la majoria van ser adquirits entre 1999 i 2000 a la companyia China Eastern Airlines, els havia estat trenat deu anys abans.

Comprat a Korean Air

La unitat sinistrada, però, es va comprar a la companyia Korean Air. Registrat amb la matrícula HL7204, aquest avió va fer el seu primer vol amb la companyia el 1993. Quan el va adquirir l'any 1999, la compa-

nyia espanyola el va matri-cular amb el codi EC-HFP. Precisament, McDonnell-Douglas va deixar de produir aquest avió el 1999, dos anys després de ser absorbida per Boeing.

El primer vol comercial d'un MD-80/90 el va realitzar Swiss Air el 1980. Es tracta d'un avió que en els seus 28 anys de vida ha patit 18 accidents –sense comptar el d'ahir–, en què 785 persones hi han perdut la vida. El pitjor de tots va tenir lloc a Detroit el

1987, també en una maniobra d'enlairament d'un aparell de Northwest Airlines. Hi van morir 154 persones. L'últim accident va tenir lloc a Phuket (Tailàndia) el setembre de l'any passat. 89 persones van perdre la vida a bord d'un avió de la companyia One-Two-Go.

El d'ahir és el primer accident greu que té Spanair, creada el 1988. Immersa en greus problemes econòmics, la direcció de l'aerolínia havia presentat un expedient de regulació que afectava 1.200 empleats i que s'havia de començar a negociar ahir amb els treballadors. Spanair és propietat de Scandinavian Airlines (SAS), que n'havia negociat la venda en els últims mesos sense èxit.

La companyia pretenia retirar de la circulació la majoria de models MD-80/90, un avió que té un consum de combustible un 25% més alt que un dels models de les mateixes característiques d'Airbus. ■

Els accidents més greus

13-09
1982

A un DC-10 de Spantax li va fallar una roda a l'aeroport de Màlaga. 50 morts.

27-11
1983

180 morts a causa de la caiguda d'un Boeing 747 d'Avianca que aterrava a Barajas.

07-12
1983

El xoc d'un Boeing 727 d'Iberia amb un DC-9 d'Aviaco a la pista d'enlairament de Barajas es va saldar amb 93 víctimes mortals. Hi va haver 42 supervivents.

19-02
1985

Un Boeing 727 d'Iberia es va estavellar poc abans de les 10 del matí contra una antena de televisió instal·lada al Monte Oiz, a prop de Bilbao. Els 141 passatgers i els set tripulants, que havien sortit de l'aeroport de Barajas, a Madrid, hi van perdre la vida. Era un matí amb boira espessa.

25-09
1998

Un avió de Melilla Jet procedent de Màlaga es va estavellar a Melilla, en territori marroquí. Hi van morir 38 persones.



15-09
1999

Un Boeing 757 de Britannia va sortir de la pista quan aterrava a l'aeroport de Girona i es va estavellar en un camp de pomeres. Uns cent ferits.

29-08
2001

Quatre morts i 26 ferits va ser el balanç d'un accident a l'aeroport de Màlaga. Un aparell de Binter es va estavellar en un aterratge d'emergència.

17-01
2003

Set dels passatgers d'un avió que cobria el trajecte entre Màlaga i Melilla van resultar ferits quan l'aparell va sortir de pista a l'aeroport de Melilla.

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Tan lluny i sense notícies dels seus



Familiars de les víctimes ahir a la tarda a l'aeroport de Las Palmas de Gran Canària ■ BORJA SUÁREZ / REUTERS

DISPOSITIU • Els familiars esperaven notícies a l'aeroport de Gran Canària **QUEIXES** • El govern canari es lamenta de falta d'informació **AVÍS** • Els passatgers van avisar del retard del vol

Redacció
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Centenars de persones s'aplegaven ahir en una sala *vip* habilitada a l'aeroport de Gran Canària per tenir notícies dels seus parents enmig del nerviosisme i la incertesa per la confusió sobre la xifra i la identitat de les víctimes. La informació de l'accident de l'avió JK5022 de la companyia aèrea Spanair arribava amb comptagotes i ningú sabia del cert si la sort havia acompanyat aquesta vegada els seus familiars. Un equip de 40 metges administrava calmants i un grup de psicòlegs del servei canari d'urgències i de l'Ajuntament de Las Palmas intentava donar una mica de consol mentre a les pistes s'esperava un avió de Spanair per portar els familiars de les víctimes a Madrid.

Rafael Morillo, pare de la jove Leticia Morillo, no deixava d'anar

amunt i avall mentre repetia "això pinta molt malament". La seva filla tornava de Madrid en el vol sinistral i no en sabia res. "Aquí ningú explica res i el seu mòbil no està operatiu", repetia. El mateix deia Consuelo Cabrera. El seu nét Marcos, de 22 anys, tornava de Miami amb la seva nòvia, també de 22 anys, i l'havia trucat just abans de l'accident per avisar-la que arribarien amb retard. "M'ha explicat que l'avió havia tingut problemes, que havia girat a la pista i que estaven esperant si els canviaven d'avió o no", explicava desconsolada.

Avisar la família del retard en els vols és un costum molt generalitzat gràcies als mòbils. Ho va fer la germana de Fernanda, que figura entre els pocs supervivents i que ahir era operada d'una ferida a la cama. No és l'única que va tenir la sort de cara. Una parella canària va salvar la vida perquè va perdre el vol. "Quan vam arribar al mostrador de facturació el vol feia tres mi-

nuts que s'havia tancat", explicava Héctor des de Madrid a la seva família mentre la seva nòvia seguia commocionada per la notícia. Mentrestant, a Ascensión Cabrera li asseguraven que només el seu nét era viu. Les seves dues filles seguien sense aparèixer.

Segons les primeres informacions, entre les víctimes hi hauria el regidor de Cultura de l'Ajuntament de San Bartolomé de Tirajana (Gran Canària), Laudencio García, i la seva família. Ell, la seva dona i els seus dos fills tornaven a casa després de passar uns dies de vacances a la Península. Precisament era el vicepresident de l'executiu canari, José Manuel Soria, el que més es queixava ahir per la falta de notícies. "Han passat més de cinc hores i el govern canari encara no té cap informació sobre les víctimes", es lamentava mentre anunciava tres dies de dol. A 1.780 quilòmetres de distància, els canaris ploren avui els seus morts. ■



Zapatero va assegurar que el govern central abocarà tots els seus esforços a donar suport a les víctimes ■ JUAN MEDINA / EFE

El govern central suspèn les vacances

■ Zapatero torna de Doñana per donar el condol als familiars ■ Catalunya posa serveis de suport a disposició de Madrid

Redacció
MADRID

Les màximes autoritats de l'Estat van interrompre les vacances i les seves activitats per dirigir-se ahir a la tarda a l'aeroport de Barajas i seguir de primera mà les informacions sobre l'accident. Els primers a arribar-hi van ser els ministres d'Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba; de Foment, Magdalena Álvarez, i el de Treball i Immigració, Celestino Corbacho.

El president del govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, va suspendre el període de descans al Parc Nacional de Doñana (Huelva) i va arribar a l'aeroport passades les nou de la nit, on es va interessar per les tasques de rescat de les víctimes i d'assistència als ferits. La vicepresidenta, María Teresa Fernández de la Vega, va marxar de Vilanova i la Geltrú cap a Madrid. També el president del govern de Canàries, Paulino Rivero, va tornar a Las Palmas, que era el destí de l'avió sinistral,

per seguir les novetats des del seu despatx.

Des de primera hora de la tarda, la T-4 es va convertir en punt de trobada de molts càrrecs públics espanyols i madrilenys. Les autoritats estatals, de la comunitat i de l'Ajuntament de Madrid van formar un gabinet de crisi per seguir minut a minut i de primera mà les informacions sobre les possibles causes de l'accident i l'evolució dels ferits que els van fer arribar tècnics i metges.

La Generalitat va posar a disposició de la comunitat de Madrid els serveis assistencials per a l'atenció, trasllat i suport a les víctimes. El president, José Montilla, va parlar per telèfon amb la presidenta de la comunitat de Madrid, Esperanza Aguirre, i amb l'alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón. El president del PP, Mariano Rajoy, va traslladar-se al pavelló d'Ifema per donar el seu condol als familiars dels ferits, instal·lacions que avui visitaran els reis i els prínceps d'Astúries. ■

MÉS NOTÍCIES

El jutge prohibeix difondre imatges de l'accident

El jutge que s'ha fet càrrec de la investigació de l'accident va prohibir ahir la difusió als mitjans de comunicació de les imatges del succés captades pels serveis d'emergència.

Suspena la taula de negociació sobre el pla de viabilitat

La reunió de la taula de negociació encarregada d'analitzar el pla de viabilitat de Spanair es va ajornar ahir *sine die* després del tràgic accident aeri de Barajas.

Spanair compensarà els afectats pels retards dels vols

La companyia de l'avió sinistral tornarà els diners o canviarà la data del bitllet als afectats que han patit retards en els seus vols amb sortida de Palma i destinació Madrid.



Mostrador de Spanair ahir al Prat ■ M. ANGLARILL

Ressò en les edicions digitals de la premsa internacional

El sinistre aeri va tenir un ressò immediat en les edicions electròniques dels diaris de tot el món. Els primers a parlar d'uns 150 morts van ser els diaris alemanys.

Iberia no repartirà avui diaris entre els seus passatgers

La direcció d'Iberia ha anunciat que avui no repartirà cap diari entre els seus passatgers per respecte a les víctimes de l'accident d'avió d'ahir i als seus familiars.



“El castellà té una presència tan gran al carrer que s'aprendria per immersió pura encara que no s'ensenyés”

Bernat Joan, secretari de Política Lingüística

Davallada de turistes

Cauen un 12% els visitants a Catalunya durant el mes de juliol



Societat

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



Agents de la Guàrdia Civil van pentinar la zona de l'accident per buscar proves que puguin servir per a la investigació dels fets ■ JUAN MEDINA/REUTERS

Dolor i incògnites

■ Els familiars ploren els 153 morts enmig d'un agònic procés d'identificació que es pot allargar 48 hores més ■ Spanair avala la sortida de l'avió i Aviació Civil pràcticament descarta un error del comandant

Redacció / Q.T.
MADRID

Dolor pels que ja no hi són, dolor pels ferits i dolor pels amics i familiars. Als hospitals, a l'improvisat tanatori d'Ifema o al cementiri de La Almudena ahir es van veure imatges de desesperació i desconsol. També va ser un dia de preguntes per resoldre les incògnites que encara genera l'accident. Sobretot una: per què va esclatar el motor esquerre?

El primer que volien els familiars era que s'identifiquessin els cossos sense vida dels seus. Tot i els reforços de forenses, les tasques van anar molt lentes durant tota la jornada pel mal estat en què es van trobar la majoria de cossos. A les nou de la nit, 49 de les 153 víctimes mortals havien sigut identificades a través de les empremtes digitals. La resta, 104, molt probablement hauran d'esperar els resultats de les anàlisis d'ADN

per poder ser identificats, i les anàlisis es poden allargar entre 48 i 72 hores. Malgrat això, tots els cossos, identificats o no, van ser traslladats durant el dia d'ahir al cementiri de La Almudena, on hi ha un frigorífic de gran capacitat.

En el balanç final de víctimes mortals, hi ha 20 nens i 19 estrangers, de deu països diferents. Entre els morts, finalment, només hi ha dos catalans. Més de 70 persones eren de

Canàries, mentre que la resta procedien de diferents punts de la Península. Entre les víctimes mortals també hi ha almenys sis famílies senceres. En tot moment, els familiars van rebre el suport de grups de psicòlegs que els atenien tant a Ifema com al cementiri o a l'hotel que Spanair va llogar per allotjar-los mentre durin les tasques d'identificació.

Els 19 ferits, quatre en estat molt greu, seguien

hospitalitzats ahir. El més greu era una dona de 40 anys ingressada a l'Hospital de La Paz, amb cremades en un 45% del cos i amb evolució crítica. Almenys tres, però, ja van ser traslladats a planta en evolució favorablement.

Durant la jornada d'ahir també hi va haver un primer contacte entre Spanair i les víctimes per parlar d'indemnitzacions. La companyia va delegar en les asseguradores la coordinació de

les negociacions. Paral·lelament, el govern espanyol va anunciar la creació d'una oficina d'atenció a les víctimes sota el paraigua del ministeri de l'Interior.

La reunió amb la companyia, però, va acabar amb alguns familiars marxant abans d'hora per la manca d'explicacions sobre l'accident. El fet que alguns familiars denunciessin que la tripulació va impedir a un dels passatgers sortir de l'avió mentre durava la re-

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



Els psicòlegs van acompanyar
les víctimes durant tota la jornada ■
DANI POZO/AFP

paració va contribuir a incrementar les incògnites sobre què va passar entre el primer intent d'enlairament i el segon, hora i mitja després.

Spanair es defensa

Segons Aviació Civil, sembla descartat que la reparació del sensor d'una de les preses d'aire del sistema de refrigeració —que va provocar el retard en la sortida de l'aparell— tingui a veure amb l'accident. De fet, Spanair va seguir avalant l'enlairament perquè es va actuar "tal com preveuen els protocols". Tot apunta que van ser les peces que es van desprendre del motor esquerre les que van acabar provocant la catàstrofe en impactar contra el timó del darrere i el motor de la dreta, cosa que descarta una errada del pilot. Ara caldrà resoldre per què es va incendiar el motor esquerre i per què es van desprendre les peces que van acabar impactant contra el timó de cua. ■

Catalans entre les víctimes

Dues de les víctimes mortals de l'accident aeri de Barajas i l'única supervivent de la tripulació de Spanair són catalanes. La víctima 153 va ser Isaac Domínguez, de 30 anys i de Barcelona. El jove havia ingressat greu en un hospital de Madrid i va morir dimecres a la nit. La seva família es va assabentar del fatal desenllaç quan viatjaven en cotxe cap a Madrid. Ahir es va saber que Raquel Pérez Sánchez, veïna de Sant Boi de Llobregat i de 25 anys, també va perdre la vida en l'accident. Era hostessa de Spanair i filla de l'exjugador i extècnic del Barça Juan Carlos Pérez Rojo.

Antonia Martínez, una hostessa de 27 anys, que és l'únic membre de la tripulació que va sobreviure a l'accident, va néixer a Úbeda (Jaén), però vivia a Castelldefels. El seu pare, Dionísio

Martínez, va explicar ahir que és hostessa des de fa cinc anys i que treballava per a Ryanair fins que fa quatre mesos la va contractar Spanair. Ahir seguia ingressada amb pronòstic greu reservat per cremades facials i diferents fractures. Segons el pare, estava "conscient, amb ànim i alegria. I sense ganes de tornar a volar".

Tant Antonia Martínez com Raquel Pérez viatjaven en trànsit perquè els tocava treballar en un vol que sortia de Las Palmas. L'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat va col·locar ahir les banderes a mig pal en senyal de condol i els treballadors del FC Barcelona van fer cinc minuts de silenci al migdia davant de les oficines del club. Juan Carlos Pérez Rojo, pare de Raquel, va jugar d'extrem esquerre al primer equip del Barça als 80 i va guanyar la Lliga 1984-1985.



Trasllat dels fèretres del recinte d'Ifema al cementiri de La Almudena ■ JAIME REINA / AFP

Quan la serenor només arriba en un cotxe fúnebre

TRÀMIT • Familiars de les víctimes mortals van i tornen d'Ifema confiant a identificar els seus
AJUDA • Els psicòlegs els preparen per al calvari

David Portabella
MADRID

Fins al pavelló número 6 del recinte firal d'Ifema, convertit en macrotanatori per segon cop després de la massacre de l'11-M, arriben només tres tipus de vehicles: autobusos de servei discrecional, taxis i cotxes fúnebres. La crua paradoxa dels familiars dels morts del vol JK-5022 és que la serenor que ha de donar pas al dol privat precisament viatja en el cotxe fúnebre. Només quan arriba el vehicle de la funerària arriba també la confirmació que el cadàver que havien vingut a reconèixer ha sigut identificat, finalment, amb èxit.

L'arribada del cotxe fúnebre significa per als afectats la fi de les angixants anades i tornades de l'Hotel Auditorium a l'Ifema i de l'Ifema de nou a l'Hotel Auditorium. "Ens han trucat altre cop perquè creuen que han reconegut els nostres cosins i la seva filla de 7 anys, venim a identificar-los", confessa un avi de Segòvia amb un gest de resignació que denota que no és el primer intent.

Quan la víctima no és com es recorda

I és que el reconeixement no és gens senzill. Tot i que el SAMUR recorda que ara treballa amb un llistat tancat de 153 víctimes, a diferència del que va passar a l'11-M, l'explosió de l'avió ha deixat molts cossos irreconeixibles. Per afrontar aquest segon calvari, un equip d'uns 300 psicòlegs vinguts d'arreu de l'Estat s'encarrega de preparar prèviament el familiar per afrontar el que es trobarà. "Ens centrem a fer-li entendre que la persona a la qual va a reconèixer ja no és aquella persona que recorda", resumeix el psicòleg basc Mikel Lizarralde. Segons fonts del SAMUR, el tràmit del familiar que accepta ser el vo-

luntari que passa a la sala dels cadàvers pot ser haver de reconèixer un cos calcinat o, en el pitjor dels casos, mutilat.

Un testimoni fins i tot parlava ahir a les portes de l'Ifema de cossos en bosses de plàstic de menys de mig metre.

El mal estat dels cossos fa que només 61 puguin ser identificats gràcies a les empremtes dactilars. Els 92 restants hauran de ser identificats pels forenses per mitjà d'anàlisis d'ADN, una feina que encara es demorarà entre 48 i 72 hores, i ahir van ser traslladats fins al cementiri de La Almudena per poder ser conservats a temperatures més baixes.

Crida a mantenir els hàbits rutinaris

Segons els psicòlegs, el segon esforç és que el familiar sota l'efecte del xoc no s'abandoni i mantingui sempre que pugui hàbits rutinaris com ara menjar, beure aigua i descansar. D'aquí la importància dels trajectes d'anada i tornada de l'Ifema a l'hotel, tot i que el peatge sigui l'angoixa de no saber si el viatge serà, aquest cop sí, el definitiu. Més enllà d'això, però, els psicòlegs no oculten les seves limitacions. "La mort d'un ésser estimat té un impacte que no s'oblida mai i el seu record no passarà mai", admet el president del Col·legi Oficial de Psicòlegs de Madrid, Fernando Chacón.

Abans de rebre la visita dels reis, els més de 200 familiars aplegats al pavelló 6 de l'Ifema van assistir a una cerimònia religiosa que van cooficiar el bisbe auxiliar de Madrid, César Franco, i el bisbe de Canàries, Francisco Cases, a dos quarts de dotze.

A les nou del vespre, el tràfec de cotxes fúnebres minvava i la xifra de cossos identificats ascendia a 49. Els seus familiars rebien així el passaport per passar del dol públic al dol en la més estricta intimitat. La resta haurà d'esperar. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

El pitjor dels tràngols

CRISI • La tragèdia esquitxa Spanair en el moment més crític de la seva història **SOLUCIÓ** • El grup ha ideat un dur pla de reestructuració per evitar la fallida **RETALLADA** • 1.200 empleats, a punt de plegar

Laia Bruguera
BARCELONA

Spanair tenia previst retirar bona part de la seva flota MD-80 —no havia decidit encara si també l'avió sinistrat— a partir del mes de novembre. No perquè cregui que aquestes aeronaus siguin insegures, afirma, sinó per un tema estrictament empresarial: gasten massa combustible. I és que l'aerolínia està immersa en un dràstic pla de reducció de costos que vol evitar-ne la fallida. La catàstrofe de Barajas li posa les coses —encara més— difícils.

L'aerolínia va ser en la seva època daurada una dura competidora per a Iberia, però el grup escandinau SAS, que la va comprar el 2003, no va saber pilotar-la. La guerra de preus, el descens de la demanda i, sobretot, l'imparable encariment del petroli han passat factura a tot el sector, però la segona companyia aèria de l'Estat ja partia amb desavantatge. És per això que mentre Iberia s'enfronta a la crisi amb accions defensives com una aliança a tres bandes amb British Airways i American Airlines, el marge de maniobra de Spanair és molt més reduït. Tant reduït el va veure SAS que fa un any i mig va decidir vendre.

Iberia, Gadair i fins i tot un grup d'empresaris catalans, entre d'altres, van estar-hi interessats, però els finlandesos van acabar cancel·lant l'operació. Les turbulències del mercat aeri i les pèrdues que acumulava Spanair —55 milions d'euros aquest semestre— n'havien fet baixar el valor i no volien vendre a preu de saldo. Scandinavian Airlines va optar llavors pel pla B: acomiadar prop de 1.200 empleats, retirar quinze avions, cancel·lar nou rutes i amb tot plegat estalviar 90 milions i reduir en un 24 per cent la capacitat del grup.

L'objectiu final és fer rendible

Els plans empresarials de Spanair

Situació actual

Pèrdues de **55 milions** al primer semestre

4.062 treballadors

63 avions

260 vols a **48** destins

Bases a Barcelona, Bilbao, Madrid, Màlaga, Palma, Las Palmas i Tenerife

4,8 milions de passatgers al primer semestre

Pla de reestructuració

Equilibri de finances al 2009 i previsió de guanys a partir del 2010

Acomiadament de **1.193** treballadors

Retirada de **15** aparells

Cancel·lació de **9** rutes

Manteniment només de Barcelona i Madrid



FONT: SPANAIR I ELABORACIÓ PRÒPIA

AVUI / FOTO: JOSEP LOSADA

Spanair per evitar-ne la fallida i, de passada, oferir-la al mercat quan hagi pujat el seu valor. La direcció assegura que l'empresa tornarà a fer guanyar diners a partir del 2010. De fet, els optimistes plans indiquen que arribarà a l'equilibri financer l'any que ve.

Pitjor del que es preveia

Quan SAS va anunciar que finalment es quedava la filial, va ser evident que s'apropaven canvis desagradables, però tot i això el pla de reestructuració va sorprendre per la seva duresa. Els sindicats asseguren que la xifra d'acomiadats és des-

proporcionada. Els empleats més afectats són els de Palma de Mallorca, ja que Spanair ha decidit abandonar la seva base central —i 4 de secundàries— i quedar-se només amb Barcelona i Madrid.

Més enllà de les conseqüències laborals, els representants dels treballadors adverteixen que aquestes polítiques agressives van en detriment de la seguretat, ja que hi ha menys gent per fer el mateix treball i molta més pressió per anar per feina i no gastar massa. Aquesta no és una denúncia nova ni afecta només Spanair, ja que totes les aerolínies, tant les tradicionals com les

55 milions d'euros va perdre Spanair el primer semestre d'aquest any.

14 de setembre, segons els plans inicials, és la data per al pacte per acomiadar quasi 1.200 treballadors.

low cost, estan aplicant aquestes polítiques de costos. De tota manera, els sindicats, els primers que han advertit dels riscos de la nova era aeronàutica, han corregut ara a desvincular l'accident d'aquest model de negoci.

A l'espera dels resultats de les investigacions, segueix el procés de negociació dels acomiadaments de Spanair. El 14 de setembre és la data límit. Era difícil arribar a acord en tan poc temps però ara podria ser impossible. Poc importa ja. Com reconeix amb tristesa el comitè d'empresa, aquest tema "ha passat a un segon pla". ■



Els ducs de Palma i Juan Antonio Samaranch van presidir el minut de silenci a Pequín ■ JEWELL SAMAD / AFP

Problemes a Pequín per poder expressar el dol

Redacció
PEQUÍN

La delegació espanyola als Jocs Olímpics de Pequín es va haver de conformar ahir fent un minut de silenci a la Casa d'Espanya de la capital xinesa en senyal de dol per les víctimes de l'accident de Barajas. Aquesta va ser l'única mostra de solidaritat que van poder realitzar després que el Co-

mitè Olímpic Internacional, COI, els denegés qualsevol possibilitat de portar símbols externs de condol.

El COE havia demanat, hores després de saber-se l'accident, que els esportistes espanyols poguessin portar crespens negres, que es pogués fer onejar a mig pal la bandera espanyola a la Vila Olímpica i que es pogués fer un minut de silenci en tots els esce-

naris esportius on hi participaven espanyols. El COI va dir que no a tot. També havia denegat peticions similars amb anterioritat, per exemple, quan van matar a principis dels Jocs a Pequín un familiar de l'entrenador nord-americà de vòlei, quan ara fa pocs dies va morir el president de Zàmbia o quan va començar el conflicte bèl·lic a Geòrgia.

El president del Comitè Olímpic Espanyol (COE), Alejandro Blanco, va explicar que la prohibició no era "per estar contents", tot i que va admetre que la Carta Olímpica impedeix qualsevol manifestació, símbol o signe aliè a l'olimpisme durant uns Jocs.

Tot i la prohibició expressa de dur crespens negres, tres corredores dels 20 quilòmetres marxa, un decatleta, una saltadora i els regatistes Fernando Echávarri i Antón Paz, que van guanyar l'or en la classe Tornado, van lluir cintes al braç. Aquests últims també en pujar al podi a rebre la medalla. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



Les restes del tren d'aterratge de l'avió sinistrat també s'analitzaran per saber les causes de la catàstrofe ■ EFE

Els sis passos d'enlairament d'un avió

1 L'avió passa una revisió general dels mecànics de vol en què es controla l'oli, les rodes, si falten cargols o si hi ha cap desperfecte ocasionat durant el trajecte anterior, per exemple, perquè hagi xocat amb algun ocell.

2 El copilot fa una segona revisió general per tot el voltant de l'aparell.

3 Abans de començar el vol, es calcula, a través del pes de l'avió, la temperatura i altres factors, la velocitat en què l'aparell començarà la maniobra d'enlairament; s'anomena *velocitat de decisió*. En el cas de l'avió accidentat, era de 145 nusos, és a dir, 250 km/h.

4 Quan l'avió ja està rodant, s'entra en la velocitat de rotació, en què s'apuja el morro de l'aparell i s'arriba als 150 nusos.

5 Quan s'enlaira, comença la velocitat establerta, que sol ser de 155 nusos, és a dir, 280 km/h.

6 Paral·lelament a tota la maniobra d'enlairament, pilot i copilot segueixen quatre llistats de comprovacions rutinàries, en què es mira, per exemple, si hi ha visibilitat o funcionen tots els controls. El primer, abans de la posada en marxa; el segon, quan s'encenen els motors de l'aparell; el tercer, mentre s'inicia el rodatge, i el quart i últim, quan l'avió ja s'ha enlairat.

L'explosió del primer motor va danyar el segon i el timó

■ La primera avaluació d'Aviació Civil descarta una errada del pilot, perquè la nau era ingovernable ■ Spanair reafirma que el dispositiu reparat no té res a veure amb l'accident

Quim Torrent
BARCELONA

“Mai un accident aeri respon a una sola causa”. Sota aquesta premissa, que van llançar pilots, enginyers i tècnics, ahir van començar les investigacions per esbrinar per què el McDonnell Douglas MD-82 de Spanair va caure dimecres mentre intentava enlairar-se. Tot i que els treballs van per llarg, ahir Aviació Civil –òrgan que depèn del ministeri de Foment– va filtrar els primers resultats de la investigació.

La hipòtesi amb què treballen els tècnics és que el primer que va fallar va ser el motor esquerre, que en incendiar-se hauria explodit. Les peces d'aquest primer motor haurien actuat com a projectils i haurien malmès tant el timó de cua com el segon motor, situat a la banda dreta. A la pràctica, aquestes revelaci-

ons d'Aviació Civil descartarien que el sinistre fos causat per un error del pilot, ja que els danys al timó i als dos motors haurien fet ingovernable la nau. El pilot feia unes 700 hores de vol cada any amb aquest model d'avió.

Llaunes al motor

Segons aquestes mateixes fonts, quan el primer motor es va col·lapsar, els passatgers havien de sentir les peces soltes “com llaunes a l'interior del motor”. Seria en aquest moment quan el comandant de l'avió se n'hauria adonat i hauria començat a corregir el rumb de l'avió, tasca que els danys haurien fet impossible. A les fotografies del timó de què disposen els investigadors s'hi aprecien parts afectades. Si només hagués fallat el motor esquerre, l'avió s'hauria pogut enlairar i “només hauria patit un

petit desviament cap a l'esquerra”, van explicar des d'Aviació Civil. Quan el pilot es va adonar que el motor esquerre fallava, ja era tard.

L'avió ja havia passat el punt de no retorn, fins al qual es pot frenar abans que s'acabi la pista. Un cop sobrepassat aquest punt crític –que els pilots coneixen com a V1– gairebé no hi ha temps de resposta i és millor seguir amb la maniobra d'enlairament i realitzar un aterratge d'emergència amb un sol motor.

Ara, doncs, les investigacions se centraran sobretot a saber per què es va col·lapsar el motor esquerre. “No és normal” que saltin peces, asseguraven les mateixes fonts. Serà la part més complicada de la investigació, que pot trigar mesos a sortir a la llum. De moment, els investigadors ja disposen d'imatges de l'enlairament, que poden

La frase

“No hem pensat en les conseqüències econòmiques de l'accident. Ens centrem en les víctimes”

Mats Jansson
PRESIDENT DE SAS



ajudar a saber en quin moment es va produir l'explosió que va desencadenar l'accident.

Els tècnics d'Aviació Civil –als quals s'uniran representants de la Unió Europea i dels Estats Units, tal com marca el protocol– també van començar a analitzar els continguts de

les caixes negres. El professor d'aeronàutica de la UPC Dagoberto Salazar va advertir que en tots els accidents hi ha una causa principal, però múltiples de secundàries. Salazar també va explicar que l'aparell, de quinze anys, tenia una edat en què els avions tenen un risc d'accident molt rodats i les peces que no es canvien no tenen un gran desgast.

Per la seva banda, Spanair continua defensant que la fallada que va detectar el pilot abans d'intentar enlairar-se per primera vegada no va tenir res a veure amb el fatal desenllaç. El subdirector d'operacions de la companyia, Javier Mendoza, va assegurar que “l'escalfament excessiu era en una presa d'aire que alimenta alguns sistemes de l'avió”, extrem que va ser confirmat per les mateixes fonts d'Aviació Civil. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Dues dones reben l'assistència d'un dels membres de l'equip de psicòlegs a Ifema ■ DANI POZO / AFP

“Senyor, quan s'acaba la pel·lícula?”

TOTS MORTS • Almenys sis famílies senceres van morir a l'accident aeri **FUTUR TRUNCAT** • Uns nuvis tornaven de viatge i una altra parella anava amb un nadó de 3 mesos per batejar-lo a les Canàries

Redacció / M. C.
MADRID / BARCELONA

Famílies trencades d'un dia per l'altre. Les últimes vacances d'una parella de nuvis que tornava de Miami. Una dona embarassada que ja no donarà a llum, nens convertits en orfes en qüestió de segons... Darrere de cadascuna de les víctimes mortals de l'accident aeri de dimecres hi ha una tragèdia que amics i familiars trigaran a superar. “Senyor, quan acabarà la pel·lícula?”, li va preguntar desorientat un dels nens supervivents de la catàstrofe al bomber que el va rescatar. Enmig de les restes del sinistre, el petit ja no era capaç de distingir si tot el que es-

tava passant era real. Però la pel·lícula encara no ha acabat, ni per als supervivents ni per a les persones més properes a les víctimes.

Almenys sis famílies senceres van morir a causa de l'accident de l'avió de Spanair. Tots els membres d'una família de La Guardia (Jaén), una parella de 36 i 34 anys i la filla de 6, van morir. També els cinc integrants d'una altra família resident a Las Palmas, inclosos els tres fills, de 12, 10 i 4 anys. Els quatre membres d'una altra família de Baviera (Alemanya), els pares i dos fills, també van perdre la vida a Barajas.

“Ho he perdut tot”, es lamentava Antonio Domínguez, pare de dues noies, de 14 i 19 anys—aquesta última embarassada— que viatjaven a

l'avió sinistrat de tornada a casa. Les germanes no van sobreviure a l'accident, com tampoc ho va fer el primer fill de la més gran. També desfeta es mostrava la vídua d'un dels passatgers, que recordava que el seu marit havia volgut baixar de l'avió abans de l'enlairament, però que no l'hi van permetre. “*Amor, se me averió el avión*”, va ser el missatge que la dona va rebre al mòbil. Ella, preocupada, va trucar al seu home per demanar-li que baixés de l'avió, però no va ser possible.

I, enmig de desenes d'històries tristes, algun miracle, fruit de la casualitat, del destí o de l'atzar. “El meu marit ha tornat a néixer”, afirmava l'esposa d'un supervivent a l'hotel Auditorium de Madrid, on

13
de les víctimes de l'accident de Barajas eren de San Bartolomé de Tirajana (Gran Canària). Un dels morts, Laudencio García, era regidor i viatjava amb la família.

19
equips de resposta immediata a emergències de la Creu Roja es van desplaçar ahir fins a Madrid per atendre els familiars de les víctimes. Un dels equips va sortir de Catalunya.

s'allotgen familiars de les víctimes. “Ha sigut un miracle, només té alguna cremada i està esperant per ser operat de fractures de fèmur i turmell”, explicava la dona.

Canvis d'última hora

Però la sort juga a dues bandes i mentre a alguns els ve de cara, com als dos adolescents de 13 i 14 anys que havien d'agafar l'avió accidentat per tornar a casa i que, finalment, van canviar de vol, a d'altres els traeix vilment. És el cas del militar canari de 27 anys que anava a passar uns dies amb la família i que, a última hora, va agafar el vol equivocat. “El meu fill tenia bitllet per a un vol anterior d'Air Europa, però el va canviar per volar una mica més tard. Va ser una fatalitat”, es lamentava el pare de David Caballero.

Entre els 19 supervivents hi ha tres nens, d'11, 8 i 6 anys, per als quals no serà fàcil fer front als fets i a la nova realitat. El petit Alfredo Acosta Mendiola, de Torralba de Ca-

MÉS NOTÍCIES

Zapatero promet una investigació exhaustiva

El president del govern central, José Luis Rodríguez Zapatero, va prometre ahir que la investigació de l'accident serà exhaustiva. “Serà rigorosa, objectiva i professional”.

Cinc minuts de silenci en record de les víctimes

Nombroses poblacions catalanes es van sumar ahir al migdia als cinc minuts de silenci en memòria de les víctimes de Barajas convocats arreu de l'Estat.



El vicepresident Carod-Rovira i l'alcalde accidental de Barcelona, Ricard Gomà, a la plaça Sant Jaume ■ T. GARRIGA / EFE

El govern central decreta tres dies de dol a l'Estat

El govern espanyol ha decretat tres dies de dol fins al diumenge i ha creat una oficina d'atenció a les víctimes, segons va informar la vicepresidenta, Fernández de la Vega.

Els pilots es van trencar els braços en voler controlar l'avió

El comandant de l'aparell de Spanair, Antonio García Luna, i el seu auxiliar de vol, Francisco Javier Mulet, es van trencar els braços intentant controlar l'aparell.



latrava (Ciudad Real) està ingressat a l'Hospital Niño Jesús. Si existissin els miracles el seu cas en seria un: va sortir de l'accident amb només una fractura lleu en una cama. Tot i això, la catàstrofe l'ha deixat orfe de pare, mentre que la seva mare —una de les últimes ferides a ser identificada— està ingressada a l'Hospital Ramon y Cajal, en coma i amb múltiples contusions. Ahir, el pronòstic de la dona, de 45 anys, era molt greu.

Una altra menor supervivent, una nena d'11 anys que està a l'Hospital La Paz, amb fractura oberta de fèmur, va rebre ahir la visita del bomber que la va rescatar. “Està totalment desorientada, no es queixa ni parla”, va explicar Francisco Martínez. Després de l'accident, el bomber va recollir la nena de mans de la seva mare, que també viatjava a l'avió. La dona demanava amb insistència que rescatessin primer la filla. L'estat de la petita és greu però estable, mentre que de la mare no se'n sabia res fins ahir.

L'endemà de l'accident sortien a la llum els plans personals de cadascun dels passatgers. Projectes quotidians com els que milers de ciutadans es plantegen cada dia i que haurien quedat en la intimitat si no hagués sigut pels terribles esdeveniments. Una parella jove viatjava amb el seu nadó de només tres mesos i el germà del noi per celebrar el bateig del petit a Las Palmas el cap de setmana que ve. Havien passat uns dies amb els avis a Calzada del Coto (Lleó), el poble d'on prové la família i on, qui els ho havia de dir, seran enterrats d'aquí a pocs dies.

La consternació generalitzada va ser especialment punyent en alguns petits municipis de l'Estat que han perdut diversos veïns en l'accident. És el cas del poble de San Bartolomé de Tirajana, a Gran Canària, on residien almenys tretze de les víctimes mortals, inclòs el regidor de Cultura. Les escenes de dolor es van succeir entre els 500 veïns que es

van congregar al pati de la Casa de Cultura del poble, on van guardar cinc minuts de silenci en memòria de les víctimes. “És un dia de dolor profund, no sortim de l'estat de xoc”, va declarar l'alcalde del municipi, María del Pino Torres.

Orfes en dos mesos

A Toro (Zamora) van perdre dues veïnes molt conegudes a la localitat, la dona i la germana del president d'una empresa local on treballen 400 persones del poble. Les víctimes anaven a Canàries per visitar l'oficina que la companyia havia obert a les illes. Es dona la fatal circumstància que la germana de l'empresari, Julia Fernández Manso, havia quedat vídua feia tan sols dos mesos. “Deixa dos nens petitons”, va explicar una veïna.

Dolor, estupor, incredulitat, tristesa, ràbia, estrès... Multitud de sensacions i d'emocions sorgeixen i es barregen a l'hora de fer front a la pèrdua sobtada dels éssers esti-

mats, especialment en una catàstrofe d'aquestes dimensions. Més de 50 voluntaris del Col·legi de Psicòlegs de Madrid treballen des de dimecres donant suport als familiars i amics de les víctimes, a més dels professionals dels serveis socials madrilenys i dels 19 equips de resposta immediata a emergències (ERIE), integrats per psicòlegs, sanitaris i treballadors socials voluntaris, que ha enviat Creu Roja.

Carme Alimbau, psicòloga lleidatana de la Creu Roja, va arribar ahir mateix a Madrid, on a primera hora de la tarda va agafar el relleu dels seus companys al pavelló d'Ifema, on encara hi havia familiars pendents de la identificació dels cossos.

“La nostra feina és tant acompanyar els familiars com procurar que tinguin aigua o un telèfon”, diu una psicòloga

“La majoria ja saben que el seu familiar ha mort, però els queda tot el procés de la identificació, que serà llarg i complex”, va alertar la psicòloga. La tasca dels professionals és, tal com ells repeteixen, “acompanyar en el dolor”. Acompanyar els familiars —explica Alimbau— “vol dir escoltar-los i ajudar-los a expressar sentiments i emocions, però també vetllar perquè tinguin resoltes necessitats tan bàsiques com disposar d'una ampolla d'aigua o un telèfon”.

Els psicòlegs desplaçats a Ifema fan la atenció d'urgència, però, malgrat que les primeres hores posteriors a la tragèdia “són duríssimes”, la tasca més difícil “arribarà després”, adverteix Alimbau. Molts familiars encara es troben en situació de xoc. “No acaben de ser conscients de la magnitud del que ha passat, perquè el cervell no digereix les coses de cop”, explica aquesta experta.

Carme Alimbau recorda que, malgrat la duresa dels fets, els familiars de les víctimes han d'acabar sent capaços d'utilitzar els seus propis recursos —bàsicament la xarxa de familiars i d'amics— per tirar endavant. “No són malalts, són persones que han patit una desgràcia molt forta, però que, tard o d'hora, hauran de prendre el control de la situació i decidir coses pel seu compte”, explica.

El procés d'identificació dels cossos és especialment dur. En molts casos no es pot fer una identificació física, ja que molts cadàvers estan carbonitzats. Tant si és possible fer-la com si es fa a través d'objectes personals, els psicòlegs han de preparar els familiars per a una experiència molt dura. Un cop els familiars poden endur-se el cos i fer l'acte de comiat oportú, comença el dol. ■

Familiars i amics i de les víctimes

esperen la identificació dels cossos al recinte firal d'Ifema

■ DANI POZO / AFP

Inquietud en alguns passatgers que arriben al Prat

Alguns passatgers que ahir van arribar al Prat reconeixen la “tensió” que s'havia viscut en els seus vols després de l'accident de Madrid, informa **Luis Rodríguez**.

Un dels morts és un francès subcampió d'Europa d'aeròbic

Un dels francesos morts en l'accident, Pierrick Charilas, de 30 anys, va ser subcampió d'Europa d'aeròbic el 2001. Viatjava sol amb el seu fill de quatre anys.

Els reis i els prínceps donen suport als familiars i als ferits

Els reis d'Espanya van visitar ahir al recinte firal d'Ifema els familiars de les víctimes de l'accident. A la tarda els prínceps d'Astúries van visitar els ferits als hospitals.



El rei consola un familiar al pavelló d'Ifema ■ EFE

Estafa telefònica per fer donacions a les víctimes

Uns estafadors han trucat a ciutadans catalans fent-se passar per responsables de la Creu Roja que suposadament recollien donacions a les víctimes de l'accident aeri.

Familiars de víctimes planten Spanair

Un grup de familiars de víctimes van plantar ahir a la tarda els directius de Spanair quan feia 15 minuts que els tenien reunits. “No ens deien res”, va explicar una afectada.



“Arribarem fins al final per saber quines van ser les causes de l'accident de Barajas”

María Teresa Fernández de la Vega, vicepresidenta del govern central

Herois de Santa Pola

Un pesquer rescata 49 immigrants, que no volen desembarcar a Trípoli



Societat

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



Una de les poques imatges dels moments posteriors al sinistre amb els serveis d'emergència rescatant els cadàvers de les víctimes de la catàstrofe ■ EFE

El motor va fallar abans d'enlairar-se

■ El president canari assegura que l'avió va trigar més del compte a aixecar-se i es va incendiar en caure ■ El motor esquerre hauria explotat sense arribar a encendre's

Redacció
MADRID

El motor del MD-82 sinistrat de la companyia Spanair va fallar abans de l'enlairament. Aquesta és una de les primeres conclusions dels tècnics d'Aviació Civil després de veure les imatges de les càmeres que AENA té a la pista 36 de l'aeroport de Barajas. Tot i que la qualitat del vídeo és dolenta i hi ha algun salt, es pot comprovar que l'avió es

va enlairar més tard del que li corresponia. El fet que corregués gairebé tota la pista fa pensar que el motor esquerre va perdre potència durant l'arrencada.

Les mateixes imatges també confirmen que el motor que va desencadenar la catàstrofe no es va incendiar, almenys abans que l'avió es precipités a la banda dreta de la pista. Segons experts aeronàutics, és difícil que, a causa de l'hiperventilació al motor,

es pugui observar el foc, però igualment es podia haver produït una explosió a la turbina del motor Pratt & Whitney que duia l'aparell.

Això, per tant, no canvia la hipòtesi amb què segueixen treballant els investigadors: que van ser les peces que es van desprendre del motor esquerre les que van provocar el sinistre. El motor s'hauria col·lapsat i hauria expulsat les peces que van causar

L'avaria prèvia, solucionada

L'Associació d'Especialistes Tècnics de Manteniment d'Aeronaus (Asetma) va assegurar ahir que els encarregats de revisar l'avió després que el pilot avortés el primer intent d'enlairament van complir "estrictament" el procediment previst per reparar l'avaria detectada. Aquests tècnics van tornar a afirmar que "no

existeix cap relació" entre el sensor que es va aïllar i el motor. "L'escalfament d'un sensor no pot provocar el trencament d'un motor", va explicar el secretari d'organització del sindicat. Segons va explicar, el tècnic que va revisar l'avió està "tranquil" en l'aspecte professional, però "trist" perquè coneixia la tripulació.

dany al timó de cua, i potser al motor dret, cosa que va impedir al pilot dirigir correctament l'aparell. Tot plegat es va saber gràcies al president de Canàries, Paulino Rivero, que va revelar el contingut del vídeo després d'entrevistar-se amb José Luis Rodríguez Zapatero a la Moncloa.

El vídeo també desmenteix que l'avió s'hagués enlairat entre 30 i 60 metres, tal com asseguraven alguns testimonis. Sembla que l'aparell només es va poder enlairar una desena de metres. Amb les imatges no es pot apreciar quin va ser l'origen del foc. La causa més probable, però, és que amb l'impacte contra el terra, es trenqués algun dels dipòsits, fet que va provocar que l'avió explotés i que la majoria de passatgers morissin calcinats. Aquesta hipòtesi coincideix amb el que van explicar alguns dels testimonis del sinistre, que van assegurar que l'explosió s'havia produït a la part davantera de l'avió i no als motors. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



1. Multitudinari comiat d'Amalia Filloy i la seva filla de 14 anys ■ C. GARCÍA / EFE 2. L'espera a l'Hotel Auditorium ■ B. RODRÍGUEZ / EFE 3. Familiars a l'aeroport de Gran Canària ■ ELVIRA URQUIJO / EFE

Primers comiats d'amics i familiars a les víctimes

■ Comença el trasllat dels cossos a les localitats d'origen ■ Una desena de fèretres van arribar a Gran Canària ■ La cerimònia conjunta tindrà lloc a Madrid el dia 1 de setembre

Redacció
MADRID / GRAN CANÀRIA

Els familiars de les víctimes mortals del tràgic accident de dimecres van començar entre última hora de dijous i tot el dia d'ahir a acompanyar els éssers estimats fins als seus llocs d'origen. Fins ahir havien pogut ser identificats una cinquantena de cossos a través de les empremtes digitals. La resta de cadàvers s'han d'identificar amb proves d'ADN i es preveu que sigui a partir d'avui que es comencin a lliurar als familiars els primers d'aquests cossos. Amb tot, els forenses ja van alertar que es tracta d'un procés llarg i complex.

Les restes mortals de David Caballero, el militar de 27 anys que va perdre la vida en l'accident, van ser

les primeres a arribar a l'aeroport de Gran Canària, dijous a les onze de la nit. El jove va ser enterrat ahir mateix. Al·l'illa canària s'esperava ahir l'arribada d'almenys deu fèretres més traslladats des de Madrid en diferents vols de la companyia Spanair. Els cossos es van transportar a la base aèria de Gando, annexa a l'aeroport, per ser lliurats als familiars.

Les famílies esperaven l'arribada dels fèretres a la sala *vip* de l'aeroport, on també es van dirigir representants del govern canari i de diferents ajuntaments i la ministra de Defensa, Carme Chacón. En el mateix indret, Creu Roja mantenia el dispositiu d'atenció als familiars per acompanyar-los en uns moments de tensa espera.

Emotiu adéu als dos joves catalans morts

Desenes de persones es van aplegar ahir al tanatori de Sant Boi de Llobregat per fer costat a la família de Raquel Pérez, l'hostessa que va morir a l'accident aeri. La jove, de 25 anys, formava part de la tripulació de l'avió de Spanair sinistrat i era filla de Juan Carlos Pérez Rojo, que va ser jugador del FC Barcelona als anys 80.

Fins al tanatori es va desplaçar el president del govern en funcions, Josep-Lluís Carod-Rovira, i l'alcalde accidental del municipi, José Ángel Carcelén, per donar el condol a la família. Els funerals se celebraran avui a la parròquia de Sant Baldiri, a Sant Boi. "Tota la família està molt afectada, sobretot



Mostres de dolor al funeral pel jove de 21 anys Isaac Domínguez celebrat a Salamanca ■ J. M. GARCÍA / EFE

la seva mare", va explicar Jordi Casals, amic i portaveu de la família i president del FC Santboià, on juga el germà de Raquel.

Ahir es va celebrar a Salamanca el funeral religiós

per Isaac Domínguez, el jove salmantí de 21 anys que residia a Barcelona. El noi va sobreviure en un primer moment a l'accident, però finalment va morir a l'Hospital de La Paz.

Entre les víctimes mortals hi ha passatgers procedents de prop d'una desena de comunitats autònomes de l'Estat. Ahir van començar a celebrar-se en diferents municipis els primers funerals. Al poble de La Fregeneda (Salamanca), van ser enterrades Amalia Filloy i Amalia Alonso, mare i filla. A l'avió també hi viatjaven el marit de la dona i pare de la nena, José Alonso, i una altra filla, María, de 10 anys. Tots dos van sobreviure i, tot i estar greus, evolucionen favorablement.

Família al complet

Els cossos dels quatre integrants de la família Prados Ceprián, la parella i dos fills de 19 i 16 anys, també van arribar ahir al seu poble, Viso del Marqués (Ciudad Real), on es va instal·lar una capella ardent.

Al marge dels funerals i actes de caràcter privat organitzats per cadascuna de les famílies, està prevista la celebració d'una cerimònia en memòria de totes les víctimes mortals el dia 1 de setembre a les vuit del vespre. L'acte tindrà lloc a la catedral madrilenya de La Almudena i serà oficiat pel cardenal arquebisbe de Madrid, Antonio María Rouco Varela. ■

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Els familiars s'aplegaran en una associació d'afectats

■ Temen que els enganyin quan tornin a casa a enterrar els seus morts ■ Retreuen a Spanair la falta d'informació ■ Reclamen més celeritat en la identificació dels cadàvers



Un dels familiars reclamava ahir que no volia polítics sinó que li tornessin els seus morts per poder-los enterrar en pau ■ DANI POZO/EFE

Redacció
MADRID

Les queixes per la falta d'informació de la companyia aèria les primeres hores després de la tragèdia, la indignació per les circumstàncies en què es va produir l'accident i la por a possibles errades en la identificació dels cadàvers han portat els familiars dels 172 passatgers del vol de Spanair accidentat a estudiar constituir-se en associació d'afectats. Tot i que la prioritat ara és l'atenció dels ferits i la identificació

ràpida dels morts per poder-los enterrar, les famílies no es fien de la companyia aèria. "Volem fer un seguiment de tot el que ha passat perquè no ens enganyin quan ens dispersem", va assegurar ahir Ismael Rodríguez, conegut del regidor de Cultura de San Bartolomé de Tirajana (Gran Canària), Laudencio García, que va morir en l'accident amb la seva dona i la seva filla.

Tot i les reticències d'alguns familiars, el germà d'un dels ferits va explicar que "ara el tema de l'associ-

Indemnitzacions a partir de la setmana que ve

■ Els ferits i les famílies dels 153 morts podran començar a cobrar els avançaments de les indemnitzacions a partir de la setmana que ve, segons van confirmar ahir fonts de la companyia aèria després de reunir-se amb l'asseguradora Mapfre per fixar el protocol que se seguirà per compensar les víctimes. Es calcula que s'avançaran uns 20.300 euros en concepte de "despeses per cobrir les necessi-

tats immediates" sense que això suposi un reconeixement de la responsabilitat en l'accident. Aquesta quantitat suposa un total de 3,1 milions d'euros. Segons el reglament del Parlament Europeu sobre la responsabilitat de les companyies aèries en cas d'accident, els ferits i les famílies de les víctimes podrien rebre un mínim de 127.000 euros en concepte d'indemnitzacions. Tenint en compte que a l'avió sinistrat

hi viatjaven 172 passatgers, les asseguradores haurien de pagar en total uns 22 milions d'euros. Des d'Spanair s'insisteix que estan "ben assegurats" perquè tenen una pòlissa que cobreix danys materials i responsabilitat civil, i també altres pòlisses que cobreixen la tripulació. De fet, gairebé totes les companyies aèries solen tenir contractades diferents tipus de pòlisses en diverses companyies.

ació l'està portant un matrimoni que són advocats i la idea és fer una cosa similar a la que van fer les famílies de les víctimes dels atemptats de l'11-M. Ara només falta decidir qui de nosaltres serà el portaveu".

D'entrada, la fiscalia de Madrid ja s'ha posat en contacte amb els afectats per comunicar-los que, si volen, poden personar-se en la causa com a acusació particular. Aquesta via els permetria sol·licitar al jutge encarregat del cas les diligències que considerin necessàries per a la investigació i també estarien informats en tot moment de la investigació.

Retrets i crítiques

Després de reunir-se per coordinar-se entre ells, tots estaven a l'espera de tornar-se a trobar amb representants de Spanair, encara que hi havia força desconfiança sobre l'èxit de la trobada, sobretot tenint en compte el fracàs de la primera reunió, celebrada dijous. Durant la reunió les famílies van reclamar a la companyia aèria detalls sobre les mesures que adoptarà per facilitar el trasllat dels morts als seus llocs d'origen. No van preguntar per les causes del sinistre, ja que estan sota secret de sumari.

En la reunió també es van sentir retrets, sobretot pel retard a l'hora de facilitar els noms dels passatgers de l'avió sinistrat i pel mal funcionament dels telèfons d'informació als familiars que Spanair va posar en marxa després de l'accident i que es van col·lapsar per l'allau de trucades.

I mentrestant a fora, tot i que la vicepresidenta del govern central, María Teresa Fernández de la Vega, havia garantit ahir als familiars que "s'arribarà fins al final" en la investigació del cas, els ànims d'alguns familiars s'anaven escalfant per la tensa espera de tres dies sense notícies. "Ens estan enganyant a tots. Jo no vull polítics. Vull solucions i que ens portin els nostres morts. Fa tres dies que espero i ningú em diu res", es queixava Javier Nuñez, que ha perdut dos fills, un nét i la jove. ■

MÉS NOTÍCIES

La majoria dels estrangers seran repatriats

La majoria dels estrangers morts en l'accident aeri seran repatriats als seus països d'origen, segons han confirmat les diferents ambaixades afectades.

Spanair canvia el codi del vol sinistrat per JK-5024

Spanair ha substituït el codi del vol JK-5022, que cobreix la ruta Madrid-Gran Canària, per JK-5024. L'antic codi no tornarà a utilitzar-se més per respecte a les víctimes.

La Creu Roja atén més de 1.300 afectats per l'accident

La Creu Roja ha organitzat vint-i-tres equips d'especialistes en ajut psicosocial, els quals han atès des del primer dia del sinistre a més de 1.300 persones.



La Creu Roja dona suport psicològic als afectats ■ EFE

El marit d'una supervivent ven l'exclusiva

El marit d'una de les supervivents va subhastar l'exclusiva de la primera entrevista que concedirà la seva dona sobre la tragèdia. Els diners seran per a la seva rehabilitació.

Els ferits evolucionen bé, però tres encara continuen molt greus

Tres dels supervivents de l'accident aeri, dues dones i un home, continuen en estat molt greu. La resta evolucionen bé, tot i que dins de la gravetat en alguns casos.

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Jutjat de suport per al jutge destinat en exclusiva a l'accident

■ El fiscal del cas confia a tenir l'atestat d'aquí a abans d'un mes ■ La fiscalia demana cautela sobre les causes

Redacció
MADRID

El jutge d'instrucció número 11 de Madrid, Javier Pérez, s'encarregarà en exclusiva de la investigació de l'accident aeri de dimecres a l'aeroport de Barajas. L'objectiu és agilitzar els tràmits i per això el Consell General del Poder Judicial (CGPJ) va aprovar ahir en reunió extraordinària la creació d'un jutjat de suport que es responsabilitzarà de tramitar tots els temes aliens a la instrucció del sinistre.

Aquest jutjat de suport el formaran un jutge substitut, un secretari judicial i quatre funcionaris, segons va fer saber ahir el màxim

òrgan de govern dels jutges a la comunitat de Madrid i al ministeri de Justícia. El jutjat de suport començarà a treballar dimecres i tramitarà, per exemple, els judicis de faltes i altres afers ordinaris de menys entitat perquè el titular del jutjat 11 pugui dedicar tot el seu temps a investigar les causes de l'accident.

Aquests mesures de suport són similars a les que va tenir el jutjat central d'instrucció número 6 de l'Audiència Nacional, que es va encarregar de la investigació dels atemptats de l'11-M.

Pel que fa a la investigació de l'accident, ahir es va saber que el jutge ha demanat informes a la Guàrdia

Civil, a la policia judicial, als tècnics d'AENA i a la comissió d'investigació del sinistre. El fiscal del cas, Emilio Valerio, confia que l'anàlisi de les caixes negres estiguin a disposició del jutjat abans d'un mes. "És un accident molt complex i pensem en un termini aproximat d'un mes per tenir a les mans l'atestat. No vull pensar que es pugui endarrerir gaire més. Seria traumàtic per als familiars", va afirmar ahir.

Donar veu als familiars

El fiscal té clar que la prioritat són els afectats, tot i que també considera molt important treure conclusions de l'accident com més aviat millor. "Hem d'aten-



El SAMUR es prepara per si han d'atendre familiars al cementiri de La Almudena ■ K. HUESCA / EFE

dre els informes tècnics, les circumstàncies de l'accident i, a més, donar veu als familiars de les víctimes per arribar a una conclusió que satisfaci la majoria —va plantejar—, perquè necessiten recuperar la seva vida i assumir el que ha passat".

El jutjat ja ha començat

a oferir als familiars dels morts la possibilitat de personar-se com a perjudicats.

El fiscal en cap de Madrid, Manuel Moix, en canvi, va vaticinar que es tardarà més d'un mes a conèixer les causes de l'accident i va demanar cautela a l'hora de fer pronòstics sobre el temps que requere-

rirà la investigació. "Tant de bo fos un mes, però em sembla precipitat", va plantejar. I va afegir que s'investigarà "sense pauses, però sense presses". Moix va recordar que a més de les causes s'han de determinar les possibles responsabilitats que se'n derivin. ■

Crítiques per la persecució de la premsa als familiars

Redacció
MADRID

Alguns familiars de les víctimes de l'accident de Barajas van lamentar ahir l'assetjament que pateixen d'alguns mitjans de comunicació. Desenes de periodistes no han deixat de fer guàrdia en els punts on hi ha afectats o familiars i un d'ells va denunciar que n'hi ha que han entrat a l'Hospital de La Paz i a l'Hotel Auditorium, on s'allotgen les famílies, fent-se passar per parents. "Sabem que informar és important, però demanem que no es faci mal periodisme", va concloure.

Ahir mateix el president de l'Associació d'Usuaris de la Comunicació (AUC), Alejandro Perales, va criticar "l'assetjament i la pressió" dels mitjans als familiars, mentre que el Consell de l'Audiovisual de Catalunya (CAC) va recordar que hi ha un codi de protecció de la intimitat dels afectats per accidents. Perales va lamentar l'ús del "sensacionalisme" i el CAC va subratllar que s'ha d'evitar l'espectacularització. ■



Ambulàncies del pla d'emergències desplegades al voltant de l'aeroport de Barajas dimecres ■ JAVIER LUENGO / EFE

Madrid va activar el pla d'emergències abans que l'aeroport

■ La trucada de dos ciutadans al 112 va alertar les autoritats de l'accident aeri

Redacció
MADRID

La comunitat de Madrid va activar el pla d'emergències després de rebre la trucada de dos ciutadans que avisaven de l'accident de l'avió a Barajas, quan l'aeroport encara no havia comunicat res sobre el sinistre. El conseller de Presidència, Justícia i Interior, Francisco Granados, va explicar ahir que quan l'aero-

port va posar en marxa el pla d'emergències ja feia estona que la comunitat l'havia activat.

Una persona que circulava per la M-50 va trucar a les 14.25.34 al 112 per advertir que havia caigut un avió. La segona trucada va ser a les 14.25.43. Llavors el responsable d'emergències va activar el pla. Granados es va limitar a donar aquestes dades i va dir que la prioritat és entregar els cossos de les víctimes a les famílies, perquè quan s'analitzin els fets ja es veurà en quin moment va activar la situació d'emergència l'aeroport. ■

Classificats

Immobiliàries LLOGUER

Apartaments

SANT ANDREU - PL. MOSSÈN CLAPÉS. Mobl. i equipat, 1 hab. 670 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

ESCIPÍO - HOMER. Mobl., 1 hab. 820 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

L'HOSPITALET, C/ ENRIC PRAT DE LA RIBA. Costat Centre Comercial "La Farga". Estudi mobl. 600 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

ZONA <M> TORRAS I BAGES. Estudi moblat, 490 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

SANT ANDREU - PL. MOSSÈN CLAPÉS. Estudi mobl. i equipat, nou a estrenar. 650 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

ZONA <M> FABRA I PUIG - PL. PALMERES. Estudi moblat, 455 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

G. VIA - PL. Cerdà. Moblat, 1 hab. 530 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

PUTXET - MITRE. Estudi moblat, calefacció, exterior. 520 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

Despatxos

BERLÍN - PL. CENTRE. 80 m2, exterior, aire condicionat, pàrquing opcional. 775 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

AV. MERIDIANA AL COSTAT <M> SAGRERA. 70 m2, 800 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

Locals

BADALONA, C/AUSIÀS MARCH. 12 m2. 200 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

ALI-BEI - LEPANT. 200 m2. 2.000 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

BADALONA - C/ ÀNGEL GUIMERÀ (barri Sant Crist). 44 m2. 410 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

BADALONA - C/ SANT JOAN DE LA CREU. 35 m2. 300 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

RIBES - MARINA. 35 m2. 520 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

Pàrquing

RDA, GUINARDÓ - RBLA. MUNTANYA. Pàrquing ample 125 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

CLOT - SOLER ROVIROSA. Pàrquing 90 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

AV. MERIDIANA - FCO. ARANDA. 94 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

BERLÍN - PL. CENTRO. 100 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

MARINA - RIBAS. 100 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

VALÈNCIA - SICÍLIA. 140 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

Pisos

SARRIÀ, C/ RAFAEL BATLLE - PL. ARTÓS. Buit, 4 hab. 900 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

C/ PUTXET. Mobl. i equipat, 3 hab., calefacció. 900 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

ZONA CLOT, C/ SANT JOAN DE MALTA - EDISON. Buit, 2 hab., exterior. 670 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

V. AUGUSTA - DIAGONAL, C/ DR. RIZAL. Mobl., 2 hab. 800 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

L'HOSPITALET, ZONA <M> JUST OLIVERAS C/TARRAGONA. Buit, 3 hab. 650 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

VALLIRANA - GUILLEM TELL. Buit, 3 hab. 775 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

GRAN DE GRÀCIA, al costat <M> Diagonal. Buit, 2 hab., 2 banys, exterior, traster. 95 m2, assolat. 1.195 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

ARC TRIOMF, C/ ALÍ BEI. Mobl. i equipat, 2 hab., calefacció, 2 banys, exterior, pàrquing inclòs. 1.200 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

LEPANT - AUSIÀS MARCH. Buit, 4 hab., assolat, pàrquing opcional. 875 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

G. VIA - PL. CERDÀ. Moblat, 3 hab. 700 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

Immobiliàries VENDES

Despatxos

AV. MERIDIANA AL COSTAT <M> SAGRERA. 80 m2, ideal inversionistes. 180.000 €. FINQUES LAFONT. Tel. 93 265 43 44. Tel. fax 93 265 56 34. Mòbil: 619 74 65 07/08.

Pisos

OCASIÓ: REUS. Urgeix, per trasllat, vendre pis + pàrquing, a 2 minuts estació trens. 180.000 euros. No negociable. De particular a particular. Tel. 699 544 980.

Diversos

Lloguer apartaments

HOSTAL LA PALOMA. Intimitat i discreció. 42/52 €, sense límit ni recàrrec per temps. C/ La Paloma, 24. Pq. propi. Tel. 93 412 43 81. www.hlapaloma.com.

LA FRANÇA. Màxima discreció. De 45 € a 100 €. Pq. propi gratuït. No hi ha límit ni recàrrec per temps. C/ La França Xica, 40. Tel. 93 423 14 17. www.lafransa.com.

REGÀS. Discreció absoluta. Habitacions elegants. No es limita el temps. 49 i 70 €. Pàrquing gratuït. C/ Regàs, 10-12. Tel. 93 238 00 92. www.hregas.com.

www.motelpuntcatorze.com Luxe. 48/98 €. Autovia C-31, Gavà Mar. Tel. 93 633 02 84.

Contacteu: tel. 93 316 39 04 / fax 93 445 81 93



“Al final sabrem el que va passar. És un deure que tenim amb les víctimes”
Alfredo Pérez Rubalcaba, ministre de l'Interior

Control d'accés portuari

El Cos Nacional de Policia vigila l'entrada d'irregulars al port de Barcelona

Els Jocs de Tarragona

Perilla la candidatura després que CiU i PP li retirin el suport

Societat



SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI

Spanair reitera als familiars que l'avió podia enlairar-se

■ La companyia sosté que el mecànic va resoldre correctament la primera avaria ■ Rebutja que tingués relació amb l'accident en la tercera reunió amb els afectats ■ Mor una dona que patia ferides molt greus

Redacció
MADRID

Tres hores de reunió i moltes preguntes van quedar sense resposta. Unes 300 persones, familiars i amics de les víctimes del fatídic accident del MD-82 a Barajas, es van reunir ahir a la tarda amb representants i tècnics de la companyia Spanair. Volien respostes sobre les causes de l'accident, i no les van tenir. La companyia assegura que serà la comissió d'investigació la que les determini. Ara bé, una cosa tenia clara el subdirector de Spanair, Javier Mendoza: la primera avaria que va patir l'aparell es va reparar de manera que l'avió estava en condicions de volar.

Mentre se celebrava la reunió, a l'Hospital de la Paz, moria la víctima 154 de l'accident. Es tracta de María Luisa Estévez González, una dona de 31 anys que patia cremades al 72% del cos. El seu fill també va perdre la vida dimecres.

Què va fallar per retardar l'enlairament? El directiu va explicar, ajudat per tècnics, que va ser el mal funcionament de l'escalfador de la sonda que mesura la temperatura a terra i durant el vol el que va motivar que el pilot ordenés el retorn a l'aparcament. El dispositiu s'havia de desactivar a terra i això no passava.

El mecànic que es va fer càrrec de la reparació, de 41 anys i amb 20 anys d'experiència, va decidir desconnectar la sonda en considerar que les condicions climatològiques permetien



La localitat de Viso del Marqués, a Ciudad Real, va acomiadar el matrimoni i els dos fills morts en l'accident ■ MANUEL RUIZ TORIBIO / EFE

fer el vol sense aquest mecanisme. És una circumstància, va explicar, prevista pel fabricant, la companyia i els tècnics de manteniment, de manera que "l'avió va sortir en condicions de seguretat òptimes", segons havia explicat anteriorment un portaveu de la companyia.

La passatgera morta a l'hospital va perdre el fill en l'accident

Mendoza va afirmar que "no creia" que la desconexió de la sonda estigués relacionada amb l'acci-

dent, encara que es va remetre al que determini la comissió d'investigació. Va insistir que "una sola causa no provoca mai un accident aeri".

El mecànic que va encarregar-se de l'anomalia va declarar divendres davant de la Guàrdia Civil i de la Comissió Tècnica d'Accidents d'Aviació que descartava que hi hagués relació entre l'avaria de la sonda i l'accident.

Pèrits d'Aviació Civil ja han iniciat l'anàlisi de les dues caixes negres de l'avió per determinar què va provocar el sinistre. Fonts de la investigació han avançat que les primeres conclusions van per llarg. ■

La identificació de les víctimes, imminent

Avui haurien d'estar identificades la majoria de les víctimes de l'accident. Així ho va manifestar ahir el ministre de l'Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, que va voler tranquil·litzar uns familiars desesperats perquè no tenen els cossos dels seus éssers estimats per poder-los enterrar.

Fins ahir només s'havien identificat 53 cossos gràcies a les empremtes dactilars. A la resta de víctimes ja se'ls havia fet l'estudi del codi genètic, però la seva identitat només es podia assegurar després de comparar-lo amb

el d'algun familiar i, justament, aquestes comparacions van ser les que tot just van començar ahir.

El ministre de l'Interior va advertir que tot i la celebritat amb què es treballa algunes persones tardaran més que unes altres a ser identificades. És el cas, va dir, de víctimes estrangeres o d'un nen adoptat, dels quals no es té un ADN de referència. El ministre va voler deixar clar que "al final sabrem el que va passar" i va demanar paciència als familiars.

Durant la jornada d'ahir

es van celebrar, en diversos punts de la geografia espanyola, els enterraments d'algunes de les víctimes que ja havien estat identificades. Un dels actes més colpidors es va fer a la localitat de Viso del Marqués, a Ciudad Real, on van enterrar una família sencera morta en l'accident: un matrimoni de 48 i 44 anys i els seus dos fills de 19 i 16 anys.

Ahir a la nit estava previst el trasllat de tres víctimes mortals més a Gran Canària. Amb aquests ja són dotze els cossos lliurats a les famílies canàries.

SUCCESSOS ■ SINISTRE AERI



Familiars de Raquel Sánchez entren a la parròquia de Sant Baldiri ■ CRISTINA CALDERER

Comiat a l'hostessa de Sant Boi

FUNERAL • La parròquia de Sant Baldiri aplega els familiars i amics de la jove morta a Barajas **FUNERAL** • La família agraeix el suport rebut de la companyia aèria i l'Ajuntament de la localitat

Luis Rodríguez
SANT BOI DE LLOBREGAT

La parròquia de Sant Baldiri de Sant Boi va ser l'escenari ahir al matí del funeral per l'hostessa de la companyia Spanair, Raquel Pérez Sánchez, víctima en l'accident de Barajas. Les mostres de dolor eren ben presents entre els amics i familiars de la jove de 25 anys i filla de l'exjugador i tècnic del Futbol Club Barcelona durant la dècada dels 80, Juan Carlos Pérez Rojo. Centenars de persones s'hi van acostar per donar el seu condol i dir un últim adéu a aquesta veïna santboiana.

El portaveu de la família, Jordi Casals, va expressar paraules d'agraïment pel tracte que han rebut de la companyia aèria Spanair i el suport psicològic que l'Ajuntament del municipi els ha ofert "des del primer moment".

Casals, que va acompanyar

Pérez Rojo en el reconeixement del cos a Madrid, també ha explicat que es van quedar sorpresos en comprovar que no presentava cap cremada i això va permetre una ràpida identificació de la jove, que va ser traslladada fins al tanatori de la localitat, on va restar fins divendres. "Va morir en rebre un fort cop al cap", va manifestar.

Reconeixement

A banda de Casals, actual president del Futbol Club Santboià, on juga el germà de Raquel, també van ser presents al funeral la delegada del govern de la Generalitat a Barcelona, Carme Sanmiguel, l'alcalde de la ciutat, Jaume Bosch, i set regidors del consistori, així com el president del Barça, Joan Laporta, i excompanys de Rojo com Migueli, Busquets, Calderé, Clos, Moratalla o Archibald.

La germana de Raquel Pérez, també hostessa de la companyia Spanair, deixarà la feina, segons va

confirmar ahir el portaveu de la família, Jordi Casals. "Dubto que torni a treballar no per la feina sinó pel que pot representar veure l'uniforme a casa". Tot i que inicialment es va posicionar a favor de continuar a l'aerolínia, ara com ara, tot apunta que deixarà la feina. Casals puntualitza, però, que "cal deixar passar el temps per veure què farà finalment".

Després d'aquest comiat al centre de Sant Boi, la família va incinerar el cos de la jove hostessa en una cerimònia íntima al cementiri de Roques Blanques. Demà dilluns i també de forma privada, tal com ha avançat Casals, la cendra es dipositarà al nínxol que la família té al cementiri de Sant Boi i es dirà l'últim adéu a Raquel Pérez.

L'Ajuntament de la localitat ha decretat tres dies de dol i encara ahir onejaven les banderes a tots els edificis municipals a mig pal amb un crespó negre en senyal de dol per la jove hostessa. ■



Un avió de la mateixa companyia que el que es va accidentar a l'aeroport de Barajas ■ EFE

L'avió fa por perquè l'home no el domina

■ Controlar l'aparell amb què es viatja dóna seguretat ■ Fa més por l'avió perquè l'aire no és l'hàbitat de l'home

Redacció
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

"La gent té més por a l'avió que al cotxe perquè l'aire no és un medi natural per a l'home i perquè un avió no el pots controlar tu, a diferència del cotxe". Així explica el psicòleg canari José Manuel Alemán perquè, en general, fa més por volar que anar en cotxe quan aquest segon mitjà és, de lluny, molt més perillós i cada any provoca molts milers de morts més.

Aquest psicòleg manté que la ment de l'home no funciona de manera objectiva ni té por als riscos reals sinó als que percep com a tals. Per això, diu, "una persona pot tenir por als escarabats i en un moment determinat es pot enfrontar a un gos rabiós. O un paracaigudista pot tenir por al mar".

Per aquest psicòleg el fet que l'aire no sigui l'hàbitat natural de l'home i la terra sí és fonamental per entendre aquesta por a volar, com el fet de no controlar

la nau. En el cas del tren és una mica diferent. Aquest expert manté que, si bé és veritat que l'usuari tampoc controla la màquina en aquest cas, el fet que el tren "vagi per terra", el medi natural de l'home, el fa en la ment més segur.

Selents més segurs?

D'altra banda, un estudi de la Universitat de Greenwich manté que els seients de la part del davant d'un avió, en concret fins a la sisena fila, són més segurs que els altres. L'estudi, que s'ha fet després d'analitzar 105 accidents aeris amb 2.000 supervivents, assegura que en general els passatgers asseguts a la part del davant de l'aparell tenen fins a un 65% més de possibilitats d'escapar-se d'un incendi que la resta. Tot i aquests resultats, els experts aclareixen que tot dependrà del tipus d'accident.

En el cas de l'avió accidentat a Barajas diversos testimonis situen els supervivents als seients del davant. ■

MÉS NOTÍCIES

Empitjora un home que va quedar ferit molt greu

La salut d'un dels 18 supervivents de l'accident va empitjorar ahir, i ja són dues les persones que estan molt greus. La resta evolucionen favorablement.

Funeral oficial per les víctimes a les Canàries el dia 30

Les autoritats canàries van acordar ahir celebrar dissabte que ve el funeral oficial per les víctimes de l'avió. Gairebé la meitat de les víctimes són naturals d'aquestes illes.

Oficines d'atenció a les víctimes allà on hi hagi afectats

Les oficines d'atenció a les víctimes s'instal·laran a totes les comunitats autònomes on hi hagi afectats per donar-los el suport psicològic i jurídic que necessitin.



L'assistència es mantindrà als llocs d'origen ■ EFE

Una amenaça de bomba fa aterrar un avió a Ginebra

Un avió de Swiss que cobria el trajecte Zuric-Màlaga va fer ahir a la tarda un aterratge d'emergència a Ginebra per una amenaça de bomba. La trucada procedia d'Espanya.

Passatgers d'un vol critiquen que Spanair els ha abandonat

Uns 50 passatgers d'un vol de Spanair Lugo-Barcelona van denunciar ahir que els havien deixat abandonats a Barajas a causa de l'avaria d'un avió. Volaran avui.

SUCCESSOS



Familiars de les víctimes als voltants de l'hotel Auditorium poc després de rebre explicacions de la Guàrdia Civil sobre la identificació ■ JAVIER LUENGO / EFE

La xifra

86

COSSOS de les víctimes encara estan per identificar, segons va admetre ahir el ministre de l'Interior. Se n'han identificat 63, 7 per les proves d'ADN.

Els tècnics els van informar que totes les dades per procedir a les comprovacions d'ADN ja estan introduïdes als ordinadors i els van garantir que cap família se n'anirà sense les restes dels seus éssers estimats. Fins ahir el total de cossos reconeguts eren 68, set dels quals per les proves d'ADN. En tot cas encara queden pendents 86 cadàvers per analitzar.

El ministre de l'Interior va visitar l'Hospital Niño Jesús de Madrid, on hi ha ingressat el nen de vuit anys Alfredo Jesús Acosta Mendiola, que continua a l'UCI, tot i que evoluciona positivament. Precisament ahir una de les ferides que estava en estat més greu, la mare d'aquest nen i esposa d'una víctima mortal, Gregoria Mendiola, va entrar en un coma irreversible.

Converses confidencials

Pel que fa a les investigacions sobre les causes de l'accident, ahir el subdirector de Spanair, Javier Mendoza, va avançar a un centenar de familiars amb qui es va tornar a reunir a la tarda que Aviación Civil farà públiques a la seva pàgina els detalls de la investigació.

Amb tot, Mendoza va destacar que les gravacions dels pilots de l'aparell sinistrat "mai es faran públiques". Les converses de la tripulació, que són confidencials, només es podran fer servir per a la investigació i, per tant, els únics que les sentiran seran els membres de la comissió investigadora. ■

Identificar les víctimes pot allargar-se fins a quinze dies

■ El ministre Rubalcaba admet que les proves biològiques són més complexes del que s'havia dit ■ Demana paciència als familiars i diu que no es poden cometre errors

Redacció MADRID

Les proves per fer la identificació de les víctimes de l'accident de Barajas estan sent molt més complexes del que es pensava i, per tant, l'entrega dels cossos als seus familiars pot allargar-se encara quinze dies. El ministre de l'Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, va haver de rectificar ahir i admetre que les anàlisis

biològiques per identificar els cadàvers no es poden fer amb més celeritat perquè s'han de seguir uns passos ineludibles. Dissabte havia donat a entendre que l'endemà tots els cossos estarien identificats. Per això ahir, quan es va veure que no podria ser, va organitzar una reunió entre pèrits de la Guàrdia Civil i la directora general de Protecció Civil amb els familiars.

Aquesta reunió va ser qualificada de "la més eficaç feta fins ara" pels familiars, que van valorar les explicacions donades. Un d'ells, Ismael Rodríguez, va explicar que els experts els havien dit que el "coll d'ampolla" que està provocant la demora "s'està produint en l'anàlisi dels resultats, ja que moltes mostres d'ADN no estan en bones condicions i ha fet falta més material biològic".

68 morts al Kirguizistan

Almenys 68 persones van morir ahir quan un avió Boeing 737 es va estavellar al costat de l'aeroport de Manas, als afores de Bixkek, la capital del Kirguizistan. L'aparell acabava d'enlairar-se i tenia com a destí l'Iran. L'avió pertany a la companyia privada Itek-Air, una de les que la Unió Europea no

permet operar al seu territori. "Segons dades preliminars, només vint persones han sobreviscut", va explicar el primer ministre, Ígor Chudínov, que va descartar que hi hagués hagut una explosió a l'avió. Entre els supervivents hi ha els set membres de la tripulació. L'avió va ser fabricat el 1979.

Aterratge d'emergència d'un altre avió de Spanair

Redacció MÀLAGA

Un avió MD-82 de Spanair, igual que el que es va accidentar a Barajas, va haver de fer ahir un aterratge d'emergència a l'aeroport de Màlaga per un problema tècnic. L'avió, amb 141 passatgers a bord, feia el trajecte Barcelona-Lanzarote. Havia sortit a les vuit del matí del Prat i "en detectar-se un

petit problema, el comandant va decidir aterrar, amb total normalitat, a l'aeroport de Màlaga", va informar ahir un portaveu de la companyia. "És molt habitual en qualsevol vol que, per precaució, s'actui d'aquesta manera", va afegir. El pilot va decidir aterrar després de detectar un error al tercer generador de l'aparell, que és el de reserva.

Mentre esperaven que

els tècnics arreglessin l'aparell, els passatgers van quedar allotjats en diversos hotels i està previst que avui a primera hora de la tarda puguin reprendre el viatge. L'aparell ahir a la nit ja estava reparat, però s'esperava que arribessin dos inspectors d'Aviació Civil.

Els turistes que anaven en aquest vol van explicar que va ser el comandant qui, quan portaven una

hora de vol, els va dir que aterraven per problemes tècnics. "En un moment determinat es van encendre i apagar els llums. Vaig veure les hostesses força tenses", va explicar Mercedes Herrera, una de les passatgeres. Va queixar-se que la companyia no els havia donat cap explicació i que encara que l'avió s'hagués arreglat hores després "el pilot ja ha dit que ell no faria el viatge perquè s'havien acabat les seves hores de feina".

A Lanzarote aquest avió havia d'agafar ahir mateix 167 passatgers i dur-los a Bilbao. També s'hauran d'esperar moltes hores. ■



Mercedes Herrera, una de les passatgeres, explicant com va ser l'aterratge a Màlaga ■ EFE

SUCCESSOS

Spanair ha superat més de 100 inspeccions aquest any

■ Aviació Civil assegura que no s'hi ha detectat cap irregularitat ■ El sindicat de pilots SEPLA avala la seguretat de l'aerolínia, però demana més controls

Redacció
MADRID

Aviació Civil ha efectuat aquest any més de cent inspeccions "de tot tipus" a la companyia aèria Spanair sense detectar-hi cap problema, ni tan sols "de mínima importància", segons va assegurar ahir el director general d'aquest organisme estatal, Manuel Bautista. La situació de crisi econòmica que pateix l'aerolínia tampoc ha sigut motiu, segons Bautista, per augmentar el nombre d'inspeccions a la companyia. "Considerem Spanair una companyia molt seriosa", va afirmar el director general d'Aviació Civil.

Bautista no va entrar a valorar les causes del sinistre de l'avió MD-82 de Spanair de dimecres passat. "No tinc tota la informació completa", va justificar, i va afegir que, el més probable, és que s'hi donessin "un conjunt d'errors que haurà de determinar la comissió d'investigació". En canvi, sí que va enviar un missatge de tranquil·litat sobre el sistema de control de la seguretat del transport aeri de l'Estat. Segons Bautista, el model és "segur, fiable i confiable", ja que s'hi apliquen totes les normes europees i, "fins i tot, internacionals".

El responsable d'Aviació Civil també va respondre unes declaracions del por-

Un avió torna a Granada després d'enlairar-se

Un avió de Swiftair que cobria la ruta Granada-Barcelona va tornar ahir a l'aeroport Federico García Lorca 15 minuts després de l'enlairament per culpa d'un problema tècnic, segons va informar Spanair, companyia que operava aquest vol. Alguns passatgers van explicar que el pilot va comunicar que hi havia "un problema de comunicació" i que, malgrat els minuts de tensió que van viure molts passatgers, l'aterratge es va fer amb normalitat. La d'ahir i diumenge van ser jornades de múltiples retards en vols de Spanair i d'almenys sis cancel·lacions per motius "tècnics i operacionals". Els passatgers de l'avió de Spanair Barcelona-Lanzarote que diumenge va aterrar a Màlaga per motius tècnics van volar ahir cap a l'illa, després que l'aparell fos revisat, per raons de "cautela i sensibilitat", per dos inspectors.

taveu del sindicat de pilots SEPLA, José María Íscar, sobre la insuficiència d'inspectors d'operacions de vols, que Íscar va xifrar en només "dos o tres". Segons Bautista, Aviació Civil diposa de 417 persones per fer inspeccions —entre engi-

nyers aeronàutics i pilots—, tot i que només 284 depenen directament de la direcció general. Per reforçar aquesta plantilla —"que no es considera suficient", va reconèixer Bautista—, es va subcontractar un equip de 208 persones de la societat estatal SENASA (Serveis i Estudis per a la Navegació Aèria i la Seguretat Aeronàutica), que depèn del ministeri de Foment.

Conflicte empresarial

També van defensar la seguretat dels vols de Spanair els pilots de la companyia afiliats al SEPLA, que van manifestar que els avions de l'aerolínia "compleixen els estàndards de seguretat". La secció sindical del SEPLA a Spanair va puntualitzar que les diferències entre l'empresa i els treballadors es basen en el model empresarial i de gestió i que "mai cap pilot ha estat pressionat per fer volar un avió que no complís els estàndards legals".

Per la seva banda, el portaveu del SEPLA, José María Íscar, va afirmar que "calen més inspeccions i de més qualitat". Íscar va alertar del risc que les companyies busquin rendibilitat rebaixant les despeses en seguretat. Al seu parer, si s'abandona la cultura de la seguretat, els accidents en l'aviació comercial "lamentablement, podrien augmentar". ■



Una grua retira restes de l'MD-82 sinistrat dimecres passat a Barajas. A sota, passatgers del vol de Spanair que ahir va haver de girar cua cap a Granada ■ P. ARMESTRE (AFP) / J. FERRERES (EFE)

MÉS NOTÍCIES

La policia científica havia identificat ahir 95 dels 154 morts

Els tècnics havien identificat ahir 95 de les 154 víctimes mortals de l'accident de Barajas. Segons algunes fonts, hi haurà dificultats per reconèixer una vintena de cadàvers.

El jutge veu el vídeo de l'enlairament i el moment de l'accident

El jutge que investiga l'accident, Juan Javier Pérez, va veure ahir el vídeo de set segons que mostra com s'estava enlairant l'avió. Confia rebre avui els primers informes tècnics.

Els familiars es personaran com a acusació en el judici

Els familiars de les víctimes impulsaran personacions massives en el procés judicial com a acusació. Ahir, però, la principal preocupació era encara recuperar els cadàvers.



Espera de les restes dels familiars a Gran Canària ■ EFE

Un nen de sis anys, primer ferit a rebre l'alta hospitalària

Roberto Álvarez, de 6 anys, va rebre ahir l'alta al Ramón y Cajal, on l'han tractat de traumatismes i ferides. El nen viatjava amb la seva germana de 16 anys, que va morir.

Obre una oficina per ajudar a tramitar les indemnitzacions

Spanair va obrir ahir el Centre d'Atenció a Familiars (CAF) per ajudar els ferits i els parents dels morts a tramitar el pagament de l'avançament de les indemnitzacions.

SUCCESSOS ■ ACCIDENTS AERIS



Passatgers de Ryanair amb bitllets comprats en webs d'agències van volar dilluns sense problemes ■ CLICK ART FOTO

La Comissió Europea demana a Ryanair més explicacions

■ La companyia irlandesa insisteix que les agències 'online' inflen el preu dels vols

Redacció
BRUSSEL·LES

La Comissió Europea (CE) considera "ambigua" la resposta que li ha fer arribar la companyia Ryanair per justificar la cancel·lació dels bitllets que els viatgers han adquirit a través d'agències *online*. La companyia de baix cost assegura que aquestes agències fan "operacions il·legals" perquè augmenten els preus dels seus bitllets i violen les condicions dels contractes, la garantia del preu i el *copy-right* de la marca.

Ryanair assegura que cada dia cancel·la uns cinquanta bitllets a Europa, però dilluns, que era el dia que havia anunciat que els viatgers amb bitllets comprats a eDreams, Atrápalo o Rumbo no podrien volar, cap passatger va tenir problemes per agafar l'avió a l'aeroport de Girona.

La Comissió Europea ha demanat més explicacions a l'aerolínia irlandesa i li ha comunicat que ha de respectar les reserves amb l'argument que els consumidors no poden ser els perjudicats en una lluita entre Ryanair i les agències. Brussel·les, però, també reconeix que l'empresa té el dret a exigir que els seus bitllets es comprin només a la seva web. ■

L'avió de Spanair accidentat a Barajas va caure fora de pista impactant amb la cua

■ L'aparell es va arrossegar uns 1.200 metres i va fer tres salts abans d'aturar-se ■ Foment no descarta que s'incendiés en un dels impactes

Pere Gendrau
MADRID

La cua va ser la primera part de l'avió de Spanair accidentat a l'aeroport de Barajas que va tocar a terra quan va caure. Així ho creuen els membres del ministeri de Foment que estan investigant la catàstrofe que, fins ara, ha suposat la mort de 154 persones.

La informació la va donar ahir el secretari de la Comissió d'Investigació d'Accidents d'Aviació Civil, Francisco Soto. Es tracta d'un grup de treball que pertany al ministeri de Magdalena Álvarez però que, tal com va assenyalar Soto, treballa de forma "autònoma" i es pot considerar un organisme "independent".

De les primeres dades que s'han recollit se'n desprèn que l'MD-82 va caure ja fora de la pista d'enlairament. Des d'aquest punt, en el qual l'aparell ja es va desprendre de la part del darrere, es va anar arrossegant al llarg d'uns 1.200 metres fins que va quedar aturat en una petita cavitat per on passa un rierol.

Tot plegat s'ha de posar en quarantena, perquè, tal com va assenyalar el secretari de la Comissió, de les informacions "parcials" no se'n poden treure conclusions. El motiu és que al llarg de la investigació l'obtenció de més proves pot acabar canviant l'escenari.

No obstant això, Soto va explicar que, durant el recorregut que va fer l'avió des que va caure després d'enlairar-se fins que va arribar al punt final, va fer tres salts provocats per



Un camió retirant una de les turbines de l'MD-82 ■ REUTERS

La xifra

1

mes és el temps que trigarà la comissió d'investigació de Foment a fer l'informe preliminar de l'accident.

desnivells del terreny. En un d'aquests bots és quan es podria haver incendiat l'aparell. El secretari de la Comissió va apuntar que "l'explosió del combustible en unes condicions com les de l'accident és un fet que es pot esperar". I si bé no es

pot confirmar que en un dels desnivells comencés el foc, sí que es pot assegurar que els impactes van augmentar els danys.

Sense data

El que també va anunciar Francisco Soto és que, d'aquí un mes, es tindrà un informe preliminar de l'accident. Això sí: serà només el principi i no aportarà cap "conclusió". De fet, es tracta d'acatar el protocol que hi ha marcat en una investigació com aquesta. No hi ha data, però, per a l'acabament de les investigacions.

Soto va evitar valorar "la falta de potència" que

patia l'aparell en el moment de l'enlairament apuntada per alguns supervivents i testimonis de l'accident. Sí que va informar que els motors s'han recuperat i es troben a l'espera de ser inspeccionats.

Pel que fa a la possibilitat de saber amb exactitud quines van ser les causes de l'accident i determinar-ne exactament les responsabilitats, Soto es va mostrar ahir prudent: "Confiem que se'n puguin determinar les causes. No només per l'experiència dels investigadors, sinó perquè comptem amb la col·laboració de col·legues de prestigi". ■

Comunica als seus clients i al públic en general de les poblacions a sota indicades que, amb la finalitat de **seguir invertint i millorant la qualitat del servei elèctric**, caldrà interrompre el subministrament d'energia, al lloc, el dia i les hores que a continuació es detallen:

CASTELLVÍ DE ROSANES

Dia: 04 de setembre de 2008
Horari: de 8:30 a 12:00 h. (Ref. 2261061)
Carrers afectats: ZONA CAN XANDRI

CORBERA DE LLOBREGAT

Dia: 04 de setembre de 2008
Horari: de 8:30 a 12:00 h. (Ref. 2261061)
Carrers afectats: CACTUS (DEL), CAN LLOPARD, CAN NEGRE, CORBERA, CREU DE SUSSALBA (LA), DEL PI, LAIETANA, LES PALMERES, LLIMONA (DE LA), LLUNA, PALMERA, PUJADA DEL PI (DE LA), ROMA (DE), VENUS (DE)

MARTORELLES

Dia: 05 de setembre de 2008
Horari: de 12:45 a 18:30 h. (Ref. 2259003)
Carrers afectats: SANT MARTI

ORISTA

Dia: 29 d'agost de 2008
Horari: de 8:00 a 9:00 h. (Ref. 2250755) i de 14:00 a 15:00 h. (Ref. 2252301)
Carrers afectats: (AF COMA DEL FORN, AF MASIA SANT NAZARI, VO ORISTA)

PRATS DE LLUÇANES

Dia: 29 d'agost de 2008
Horari: de 8:00 a 9:00 h. (Ref. 2250755) i de 14:00 a 15:00 h. (Ref. 2252301)
Carrers afectats: (AVINYO)

SANT FELIU SASSERRA

Dia: 29 d'agost de 2008
Horari: de 8:00 a 9:00 h. (Ref. 2250755) i de 14:00 a 15:00 h. (Ref. 2252301)
Carrers afectats: (DE PRATS)

Preguem que ens disculpin les molèsties que els puguem ocasionar.
Per a qualsevol aclariment poden trucar al 902 536 536

I N F O R M A C I O

MÉS NOTÍCIES

Identificades 105 de les 154 víctimes mortals de l'accident

La darrera informació que ahir va penjar el ministeri de l'Interior a l'Hotel Auditorium, on estan allotjats els familiars, informava que 105 cadàvers han estat identificats fins ara.

Spanair va cancel·lar ahir dinou vols, vuit d'ells a Barajas

La companyia Spanair va cancel·lar ahir dinou vols "per motius operacionals" i "protegir la puntualitat i la qualitat del servei". CCOO ho va atribuir a un augment de precaucions.



Cada dia la companyia Spanair cancel·la vols ■ EFE

Un Boeing 747 d'Air France surt de la pista a Mont-real

Un Boeing 747 de la companyia Air France provenint de París va sortir ahir de la pista en arribar a l'aeroport de Mont-real, però no es van registrar ferits.

Successos Més interrogants sobre la tragèdia de Barajas

Reportatge

Els enigmes de la reversa

AVARIA • L'avió de Spanair volava sense fre al motor dret **INCÒGNITA** • Ningú sap per què el sistema de frenada del segon motor estava activat després de l'accident

Redacció
BARCELONA

Els sistemes de frens s'estan convertint en un dels objectius principals de la investigació per saber què va provocar que l'MD-82 de Spanair s'accidentés el dia 20 poc després d'enlairar-se a l'aeroport de Barajas. L'informe de la Guàrdia Civil que ja s'ha fet arribar al jutge indica que l'avió va sortir sense el sistema de frenada del motor dret. Tres dies abans es va detectar que la peça estava avariada i els tècnics van decidir desconnectar-la. Això no havia de ser cap obstacle per a un vol tranquil. Ara ha transcendit, però, que també la reversa del motor esquerre, un sistema de fre de l'avió, es va trobar desplegada entre les restes de l'accident. Tot un enigma, perquè teòricament només es pot activar a terra i no pot estar desplegada durant l'enlairament.

El coordinador de CCOO d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) a Llevant, Nacho Knör, va assegurar ahir que amb una de les dues reverses activades l'aparell de Spanair no s'hauria enlairat. Aquest expert en navegació aèria va explicar a Europa Press que amb les reverses activades l'avió no pot agafar la velocitat d'enlairament (V1). Salvant les distàncies i perquè tothom ho entengui, seria com intentar arrencar un cotxe amb el fre de mà posat. "És impossible que un vehicle arribi als 120 quilòmetres per hora amb el fre de mà activat", insisteix Knör. Les poques coses que transcendeixen de la investigació de les restes de l'avió no fan res més que augmentar les incògnites.

La reversa és una placa en el sistema de fre de l'avió que actua fent tornar cap endavant l'aire que la turbina expulsa cap enre-



Restes del tren d'aterratge davant d'un camió de bombers a l'aeroport de Barajas el dia de l'accident ■ EFE

re. Aquest sistema ajuda els alerons i el fre de les rodes a aturar l'aparell quan toca terra, una operació que es fa a una velocitat d'uns 300 quilòmetres per hora. També és cert, segons diferents fonts, que les aeronaus com l'MD-82 estan certificades per

Si hagués sortit amb un fre activat, segons els experts, l'avió no s'hauria pogut enlairar

volar sense reverses. "Si l'avió es va aixecar de terra és que no hi havia cap reversa activada, perquè en cas contrari no hauria arribat mai a la velocitat d'enlairament", afegeix el coordinador de CCOO d'AENA a Llevant.

És cert que alguns ferits i l'hostessa supervivent han dit que semblava que l'avió anava frenat i que van tenir la sensació que no agafava prou potència per enlairar-se. També s'ha dit que a la sortida de pista l'aparell no havia assolit encara l'altura habitual de vol. Tot plegat podria estar relacionat amb un fre activat quan no tocava. Tot són, de totes maneres, especulacions.

Més especulacions: el comandant podria haver activat la reversa esquerra quan va sortir de pista abans d'estavellar-se al rierol, o bé aquest dispositiu es podria haver obert amb l'impacte, tot i que seria difícil perquè l'obertura es fa amb un sistema hidràulic. Els experts també descarten, com fa la companyia Spanair, que l'avaria en l'escalfador d'un sensor que va

endarrerir una hora i mitja la sortida del vol JK5022 tingui res a veure amb l'accident.

Avariats també a Palma

Mentre la companyia insisteix que s'havien passat les inspeccions necessàries, surten notícies d'altres problemes que havia patit l'aparell: un mes abans, quan sortia de Palma cap a Copenhaguen (Dinamarca), va haver de recular per analitzar uns sorolls estranys.

Per ara, els experts coincideixen que amb les dades recollides res fa pensar que la maniobra d'enlairament fos incorrecta i no s'expliquen què va passar amb la reversa. Només les conclusions de la comissió d'investigació diran les causes d'una tragèdia que va fer 154 morts. ■

SUCCESSOS

Un avió a Cancún torna al Prat per una avaria

Josep Ferrer

EL PRAT DE LLOBREGAT

Un vol xàrter de la companyia Iberworld que cobria la ruta entre Barcelona i Cancún (Mèxic) amb 387 persones a bord va haver de tornar ahir a l'aeroport del Prat només 25 minuts després d'haver-se enlairat, ja que el comandant de l'aeronau va detectar un problema en el sensor de la porta del tren d'aterratge de l'aparell. Cap dels passatgers va resultar ferit i tots van ser traslladats a hotels de Sabadell fins al moment de poder reprendre el viatge.

El vol, operat amb un Airbus A330, va sortir a la una i deu de la tarda de l'aeroport de Barcelona. Pocs minuts després de l'enlairament, el comandant va detectar el problema esmentat i va decidir, per precaució, tornar al Prat per revisar l'aparell. L'aterratge es va fer vint-i-cinc minuts després de l'enlairament, a dos quarts i cinc de dues, sense cap mena de problema. Tampoc es van activar els serveis d'emergència, segons van indicar fonts de l'aeroport.

Els passatgers, però, van assenyalar que havien passat por. "Alguns han plorat i fins i tot una senyora s'ha desmaiat", segons va dir Bàrbara Noguera, una passatgera que va assegurar que, mentre sobrevolaven Sitges i es tornaven a dirigir al Prat, l'avió va fer una maniobra brusca per esquivar una altra aeronau.

Després de revisar l'aparell avariats els tècnics de la companyia van recomanar canviar una peça del tren d'aterratge que s'havia de portar de Madrid, motiu pel qual es preveia que el vol sortís de Barcelona a les deu del vespre. ■

Error en l'entrega dels fèretres a dues famílies

Redacció
MADRID

Una equivocació en l'entrega dels fèretres que contenien les restes mortals de dues víctimes de l'accident de l'avió de Spanair va fer que dues famílies incineressin cossos que no eren el del seu parent. L'error es va poder corregir al cap de

poques hores, però el jutge encarregat de la investigació de l'accident ha obert una investigació per analitzar què va passar.

L'incident es va produir, segons va transcendir ahir, perquè la funerària va confondre el fèretre que contenia les restes del cos 134 amb el 104. L'urna amb les restes d'una de les vícti-

mes, Pilar G.F., havia de sortir ahir al matí cap a França, on viuen els familiars, però un cop detectada la incidència el jutjat va fer les gestions pertinents amb el consolat francès a Madrid i en tres hores cada família ja tenia les restes correctes.

Fonts de la investigació es van afanyar a aclarir que

havia sigut una confusió amb els taüts i van descartar que aquesta incidència tingui res a veure amb el procés d'identificació dels cossos. Van assegurar que les identificacions es fan amb "totes les garanties i supervisió judicial".

126 cadàvers identificats

Els pèrits forenses havien aconseguit verificat ahir la identitat de 126 de les 154 víctimes mortals. Vuit dies després de l'accident, catorze persones seguien hospitalitzades, una de les quals continuava en estat molt greu. ■



Un vehicle funerari trasllada un dels cadàvers ja identificats de les víctimes de l'accident de Barajas ■ JAIME REINA / AFP



“El català a Andorra es troba a les portes d’esdevenir una llengua en perill d’extinció”

Carme Junyent, presidenta del Grup d'Estudi de les Llengües Amenaçades de la UB

Jubilats al llindar de la pobresa

Un de cada quatre es veu obligat a sobreviure amb menys

Tot a punt per a Sant Fèlix

Les quatre colles més grans es donen cita avui a Vilafranca del Penedès

Societat



SUCCESSOS ■ ACCIDENTS AERIS

Spanair va plantejar-se canviar l'avió de Barajas

■ La companyia podia haver fet servir un altre aparell però ho va descartar ■ Magdalena Álvarez demana ajut als partits per mantenir la confiança en el sector aeri

Pere Gendrau
MADRID

De la compareixença que va fer ahir la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, al Congrés de Diputats per donar informació sobre l'accident d'avió en què van morir 154 persones a l'aeroport de Barajas només se'n van desprendre dues informacions rellevants pel que fa a com va anar tot plegat. La primera és que Spanair va plantejar-se si canviava l'aparell després de la negativa del pilot a enlairar-se. La segona és la cronologia dels fets.

Segons va assegurar la titular de Foment, quan faltaven cinc minuts per dos quarts de quatre de la tarda d'aquell fatídic 20 d'agost, la torre de control de l'aeroport va autoritzar l'enlairament de l'MD-82 que havia d'anar de Madrid a Gran Canària. Això passava després que l'aparell s'hagués desplaçat per la pista fins a situar-se en posició. Va ser llavors quan el pilot va rebutjar continuar

Les frases

“La companyia va indicar a l'aeroport la possibilitat de substituir l'avió per un altre però va decidir continuar amb el mateix”

“Demano col·laboració als partits per mantenir la confiança necessària en la seguretat i el sector aeri”

Magdalena Álvarez
MINISTRA DE FOMENT

i va demanar tornar a la posició inicial. En aquell moment, la companyia es va posar en contacte amb l'aeròdrom i va indicar la possibilitat de canviar l'avió de matrícula EC-HFP per un altre amb placa EC-HFS. Finalment, però, i no se sap per què, Spanair va preferir continuar amb l'aparell que s'acabaria estavellant en un petit rierol fora de la pista 36L.

Magdalena Álvarez va justificar la compareixença a petició pròpia afirmant que la seva intenció era “compartir tota la informació de què disposa el govern espanyol i que pot fer pública”, tot i que, tal com afegia, “el resultat de les investigacions tardarà el seu temps”. Ara bé, el seu gran objectiu va acabar sent el de defensar el sector aeri i el de desplaçar possibles culpes a altres actors governamentals o empresarials.

Inspeccions de Spanair

La ministra va començar a espolsar-se responsabilitats quan va assenyalar que del manteniment de l'avió se n'ocupa la mateixa companyia. A més, en el punt de les inspeccions que s'han de fer per llei, també va assenyalar que vénen condicionades per la normativa europea.

Amb tot, Álvarez va demanar la “col·laboració” de la resta de grups polítics de la cambra per “mantenir la confiança necessària en el nostre sector aeri”. ■



La ministra durant el minut de silenci per les víctimes de l'accident ■ EFE

Cronologia de l'enlairament

■ **13.00 h.** Hora de sortida inicial del vol JK-5022 de Spanair amb destinació a Gran Canària.

■ **13.10 h.** L'avió MD-82 comença a rodar per la pista 36L de l'aeroport de Barajas.

■ **13.25 h.** S'autoritza l'enlairament però el pilot decideix no fer-ho i demana tornar a la plataforma d'estacionament en detectar

una avaria. L'aparell torna al punt inicial i la companyia indica la possibilitat de canviar d'avió però, finalment, decideix continuar amb el mateix després de reparar-se l'avaría.

■ **14.15 h.** Novament, l'aparell MD-82 comença a rodar per la pista.

■ **14.23 h.** La torre de control torna a autoritzar

l'enlairament. No es canvia la configuració -les condicions en què s'ha de fer- del vol perquè el vent de cua és inferior als 10 nusos.

■ **14.25 h.** L'avió s'estavella. Al mateix moment, s'activa el pla d'emergència de l'aeroport.

■ **14.28 h.** Dotacions de bombers arriben al lloc del sinistre.

SUCCESSOS ■ ACCIDENTS AERIS

Els partits reclamen més seguretat

■ El PP no carrega contra la ministra tot i la poca traça dialèctica del PSOE ■ CiU i PNB aproven la gestió de l'accident

P.G.
MADRID

Tots els grups polítics que van intervenir a la compareixença que la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va fer ahir al Congrés de Diputats, van demanar una cosa: que després de l'accident de l'avió de Spanair a l'aeroport de Barajas en què van morir 154 persones s'augmenti la seguretat aèria.

Els dos grups que es van mostrar més exigents amb la titular de Foment van ser el PP i Esquerra Unida. La portaveu popular, Soraya Sáenz de Santamaría, va defensar la proposta que ja havia plantejat el seu partit de fer una subcomissió a la cambra baixa per tal que experts del sector aeri ajudin a millorar els protocols. Per la seva banda, el coordinador general d'IU, Gaspar Llamazares, que va ser el més crític amb la gestió del govern espanyol, va lamentar la situació que viu el cos d'inspectors aeris.

Llamazares va assegurar que d'inspectors només n'hi ha 4 i, que exerceixin, 2. La resta, afegia, és personal subcontractat. I per exemplificar el que, al seu entendre, es viu al món de les aerolínies, va usar aquesta metàfora: "El sector és un elefant, i el regulador, un ratolí. I només als contes els elefants tenen por dels ratolins".

Tot i aquestes crítiques, cap grup polític va acudir a la sessió amb la intenció de carregar contra la ministra. De fet, la veu de la popular Sáenz de Santamaría era mig trencada —a algun



Soraya Sáenz de Santamaría abans d'entrar a la sala ■ G. CUEVAS / EFE

diputat del seu grup la catàstrofe li ha tocat molt de prop— i va resumir la seva actitud assegurant que "no és legítim utilitzar el dolor de ningú. No és el moment d'imputar culpabilitats".

Error socialista

S'ha de dir, però, que el portaveu socialista, Salvador de la Encina, va estar a punt d'aconseguir que el PP s'encengués. No només perquè va retreure la gestió aèria dels governs de José María Aznar, sinó perquè va assegurar que era políticament incorrecte "vincular el retard en la creació de l'Agència Aèria —un punt denunciat per diversos grups— a la catàstrofe".

En canvi, tant CiU com el PNB van mostrar no només una actitud constructiva sinó que van aprovar la manera com s'havia reaccionat davant l'accident. El portaveu de la federació, Pere Macias, assegurava que "acceptem d'entrada l'actuació del govern espanyol però no ens podem quedar aquí". ■



L'avió d'Iberworld que havia d'anar a Cancún però que per una avaria va haver de tornar a Barcelona ■ TONI GARRIGA / EFE

Un centenar dels afectats pel vol avariament cap a Cancún suspensen les vacances

■ L'aparell que es va avariar dijous va sortir ahir amb 26 hores de retard ■ Saber que l'avió era el mateix va fer desistir molts passatgers

Josep Ferrer
EL PRAT DE LLOBREGAT

Ahir a les 15.27 hores de la tarda, 26 hores i 17 minuts després del primer enlairament, l'avió de la companyia Iberworld que dijous va haver de tornar a Barcelona perquè el comandant va detectar una avaria en un sensor de la porta del tren d'aterratge va reprendre el vol cap a Cancún (Mèxic). Ho va fer amb força menys passatgers dels 387 que portava dijous, ja que prop d'un centenar, la majoria per por i d'altres per haver perdut un dia de vacances, van preferir quedar-se a terra i que la companyia els tornés els diners.

Els passatgers es van passar tota la tarda de dijous en dos hotels de Sabadell —el Verdi i el Sabadell— esperant poder sortir aquell mateix dia. Finalment van haver de fer-hi nit, ja que Iberworld va optar per portar l'avió avariament fins a Palma, reparar-ho allà i reprendre el vol ahir divendres amb el mateix aparell, un Airbus A-330.

Saber que volaven amb el mateix avió que s'havia avariament el dia abans és el que va fer que molts passatgers desistissin de viatjar. Un d'ells era Javier Requena, que considerava que no hi havia cap mena de garantia que l'aeronau pogués completar la ruta. Ell, que viatjava amb la

seua dona i el seu fill, ni tan sols es plantejava recuperar els 5.000 euros que li havia costat el viatge: "La vida no té preu i prefereixo fins i tot perdre els diners abans que pujar a l'avió".

Tranquil·litzants

Del mateix parer era Bàrbara Noguera: "No puc fer vacances havent de prendre tranquil·litzants". Domingo Rivera també es va quedar a terra per precaució: "Porto un marcapassos i amb tot l'estrès que porto en les últimes hores he demanat que em tornin els diners del bitllet".

Els que ja havien pres la decisió de suspendre les vacances es van passar el matí d'ahir intentant que

les agències on havien comprat els bitllets els tornessin els diners que havien pagat. Segons van indicar els afectats, Turavia no hi va posar problemes, però Soldout hi va posar alguna pega. Iberworld va oferir als que van viatjar allargar un dia més les vacances de manera gratuïta en compensació pel dia que havien perdut.

AENA ha obert una investigació per esbrinar la suposada proximitat d'una aeronau de Clickair a l'avió avariament quan aquest últim es disposava a tornar a Barcelona. Segons passatgers d'Iberworld, l'aparell va haver de fer una maniobra brusca a causa de la proximitat d'un altre avió. ■

MÉS NOTÍCIES

Una avaria obliga a avortar un vol entre Madrid i Nova York

Els 239 viatgers que anaven en un vol d'Iberia ahir de Madrid a Nova York van haver de canviar d'avió després que el pilot trobés una fallada i hagués d'avortar l'enlairament.



Un moment del funeral per Mariano García i Esperanza Borge, que es va celebrar ahir a Palència ■ EFE

Identificades les 154 víctimes mortals de l'accident de Barajas

Ahir, a les 10.30 de la nit, els equips forenses van acabar la feina d'identificació dels 154 cossos de les víctimes mortals de l'accident de dimecres passat a Barajas.

Crítiques perquè els funerals d'Estat només són catòlics

L'Aliança Evangèlica Espanyola denunciarà a la UE que els funerals d'Estat per les víctimes siguin catòlics. El funeral es farà l'11 de setembre a la catedral de La Almudena.

El jutge no sap encara quan cridarà els testimonis

El jutge que investiga l'accident de Spanair no té previst citar cap testimoni per prendre-li declaració fins que no hi hagi més conclusions dels informes tècnics.

SUCCESSOS

Una cinta demostra que Spanair va voler canviar l'avió avariat

■ La direcció de l'aerolínia contradiu la ministra Álvarez negant que es plantegés substituir l'MD-82

Redacció
MADRID

La possible substitució de l'avió MD-82 sinistrat a Barajas ha obert una important picabaralla entre els responsables de Spanair i el govern central. Diven- dres, la ministra de Fo- ment, Magdalena Álvarez, va explicar al Congrés de Diputats que, moments abans de l'intent d'inici del vol JK5022, Spanair va in- formar que substituiria l'aparell MD-82 que havia de realitzar el viatge per un problema tècnic.

Sorprenentment, la companyia aèria va contra- dir ahir les paraules de la ministra assegurant que no va tenir intenció de substituir l'avió accidentat

Només falta traslladar dues de les víctimes

■ Els familiars de les vícti- mes mortals de l'acci- dent de l'MD-82 de Spanair ja han rebut 152 dels cossos identificats. Només dos dels cadàvers rescatats en el lloc del sinistre, el d'un home de nacionalitat sueca i d'una dona turca, encara tenen el trasllat als seus països d'ori- gen en fase de tramitació.

a Barajas "en cap mo- ment", sinó que es va limi- tar a informar l'aeroport i tots els implicats en l'ope- ració que, davant l'eventu- alitat que calgués canviar

d'aparell, existia un altre avió disponible.

La versió de Spanair va ser desmentida a mitja tarda per AENA, que va afirmar que existeix una gravació en què Spanair in- forma el centre de gestió aeroportuària de Barajas de la intenció de canviar d'aparell per al vol JK5022. AENA va indicar, textual- ment, que els responsables de l'aerolínia informaven que hi hauria "un canvi de matrícula de l'aeronau" i que uns minuts més tard van fer saber que final- ment no es faria el canvi de l'aeronau amb problemes.

Durant la tarda es va co- nèixer el contingut de les dues converses -a l'enre- gistrament de les quals va tenir accés la cadena SER-



Arribada de fèretres ahir a la base aèria de Gando, a Gran Canària ■ ELVIRA URQUIJO A. / EFE

entre responsables de Spa- nair i l'aeroport de Barajas en què, primer, es comuni- cava el canvi de l'avió i, nou minuts més tard, l'aerolí- nia feia saber que, final- ment es faria el vol JK5022 amb l'aparell pre- vist inicialment.

Porta de sortida

En la primera de les conver- ses, el representant de Spa- nair demana per favor al res- ponsable de l'aeroport que permeti que els passatgers de l'avió que ha de ser subs- tituït surtin per la porta "charly 49", on ja hi hauria personal de la companyia.

No obstant això, en la part final d'aquesta prime- ra conversa -després de confirmar la nova hora de sortida i tornada amb l'apa- rell de substitució-, el re- presentant de Spanair indi- ca: "I aquí ho deixem per- què no sé si podrem solucionar el problema tèc- nic". Nou minuts més tard, la mateixa veu en nom de Spanair comunica que no farà falta fer el canvi d'avió i comunica que, finalment, es manté l'aparell que s'havia previst inicialment, tant per al vol JK5022 Ma- drid-Las Palmas, com per al JK5025 de tornada.

Els responsables de l'ae- rolínia van indicar que el procediment seguit en aquest cas és l'habitual da- vant qualsevol problema i que es realitza per demos- trar que es disposa d'avions de reserva si és necessari utilitzar-los en cas d'avaría.

En el vol JK5022, des- prés d'una avaluació inicial de la incidència detectada i del temps estimat per repa- rar-la, els tècnics de mante- niment van decidir que no seria necessari el canvi d'avió perquè es tractava d'una reparació menor, se- gons la versió facilitada ahir per la companyia. ■

REALITZEM IMPOSSIBLES
CADIRES, PLATAFORMES I EQUIPS MÒBILS

Grupo DORADOS
ELEVACION Y MOVILIDAD S.L.
902 430 467

www.grupodorados.com info@grupodorados.com

Successos Després de la tragèdia

Reportatge

Denúncies 'made in USA'

CURSA • Advocats dels EUA intenten convèncer els familiars dels morts a Barajas que denunciïn el fabricant de l'avió **GUANYES** • S'emporten el 35% de les compensacions

Redacció
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Ja són cinc els despatxos d'advocats nord-americans que, a través de bufets espanyols, han estès els seus tentacles fins a l'Estat espanyol per oferir els seus serveis als familiars de les víctimes de l'accident de l'avió MD-82 de Spanair del 20 d'agost passat. Bufets com Ribbeck Law o Podhurst Orseck, amb experiència en tragèdies aèries i processos contra grans companyies, han iniciat una cursa per aconseguir la firma de familiars disposats a obrir causes als Estats Units contra el gegant de l'aeronàutica Boeing, actualment propietari de la companyia McDonnell Douglas, fabricant de l'aparell sinistrat. Prometen elevades indemnitzacions –als EUA, aquest tipus de compensacions poden oscil·lar entre els 300.000 i un milió d'euros per cada víctima mortal–, que a ells els reportarien sucusos percentatges: al voltant del 35% de l'import de les indemnitzacions.

De moment, el despatx Ribbeck Law ja ha interposat una denúncia contra Boeing i McDonnell Douglas en un jutjat de l'Estat d'Illinois a favor de tres familiars de víctimes mortals de l'accident de Barajas. El seu objectiu és aconseguir més firmes de familiars i, per fer-ho, compten amb l'enllaç d'un advocat de Gran Canària. La mateixa estratègia han fet servir altres bufets nord-americans, com Podhurst Orseck –que treballa amb Fernando Scornik Gerstein Abogados, amb seu a Madrid i sucursals a Barcelona, Londres i Canàries–, Matthews and Associates i Gallagher Law Firm.

Fa només dos dies, un hotel de Gran Canària va ser l'escenari



L'advocat nord-americà Manuel von Ribbeck (en primer terme) en roda de premsa a Gran Canària ■ ELVIRA URQUIJO / EFE

d'una trobada entre familiars i l'advocat de l'Ajuntament de Sant Bartolomé de Tirajana, municipi on residien algunes de les víctimes del tràgic accident. El lletrat va assessorar les famílies

Els lletrats prometen sucuses indemnitzacions: entre 300.000 i un milió d'euros per cada víctima

sobre diferents temes legals, com el procediment lligat a les diligències obertes pel jutjat d'instrucció número 11 de Madrid o sobre com funciona el sistema d'indemnitzacions a l'Estat espanyol. Durant l'acte, les famílies

també van ser informades que cinc despatxos d'advocats dels EUA han ofert els seus serveis.

Els familiars tenen ara la paraula sobre si estan o no disposats a obrir una acció judicial als EUA. L'estratègia dels advocats nord-americans es basa a pressionar les companyies, que acostumen a evitar els procediments judicials, per arribar a acords econòmics. Les denúncies es poden adreçar contra Boeing, propietària de l'aparell, i contra McDonnell Douglas, fabricant. Es tractaria de demostrar el vincle entre l'accident i algun defecte de fabricació. També podria anar contra Spanair i la companyia propietària de l'aerolínia (SAS) per fallades del motor.

Precisament, una organització va posar en dubte la seguretat de la flota operativa a l'Estat dels avions de la família MD-80 –a la qual pertany l'MD-82 accidentat de Spanair– i va demanar la suspensió de tots els vols d'aquest model fins que el ministeri de Foment acrediti que compleixen una directiva de l'Administració Federal d'Aviació dels EUA. La directiva, de l'any 2006, obligava les aerolínies a incorporar en un termini de 18 mesos millores en els MD-80 per corregir defectes de fabricació detectats en el cablejat i en el tren d'aterratge. Segons va assegurar ahir Foment, tots els aparells MD-80 operatius a l'Estat van ser revisats i van incorporar les millores. ■

TURISME

Huguet admet que el turisme ha baixat un 2%

Sònia Tubert
LA BISBAL D'EMPORDÀ

El conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, va confirmar ahir que el turisme ha baixat un 2% aquesta temporada d'estiu a Catalunya. Tot i que les dades definitives no es podran conèixer fins a la tardor, Huguet va reconèixer ahir el descens durant una visita que va fer a la Bisbal d'Empordà.

Segons aquesta primera estimació, sorgida en una reunió mantinguda aquesta setmana amb la cúpula de les patronals del sector de tot Catalunya, l'ocupació hotelera ha estat en conjunt força elevada, encara que ha disminuït. Per contra, els apartaments i els càmpings fins i tot han incrementat els clients. La crisi s'ha fet notar en factors com la contenció de la despesa en restaurants i comerços. El conseller va atribuir aquesta contenció al fet que els turistes no es mouen tant amb cotxe d'una banda a l'altra, i que "el turisme local va més fluix d'armilla i ha patit també la inflació".

Huguet va reconèixer una important caiguda de turisme francès al juliol, però creu que no afectarà el còmput global perquè sol ser de segona residència. "No es pot dir que hi hagi una aturada turística, ni molt menys –va assegurar el conseller–, perquè el sector turístic està en plena forma". Això sí, no es va estar de demanar al comerç i la restauració que facin els deures: "Quan la gent va més justa controla la relació qualitat-preu. Cal que els empresaris afinin i donin més qualitat a més bon preu". ■

TURISME

Un català entre els turistes ferits en un xoc a Turquia

Redacció
ISTANBUL

Almenys un dels nou turistes que dijous van resultar ferits en un accident d'autobús a Turquia és català, segons va explicar ahir l'ambaixador de l'Estat espanyol a aquest país, Joan Clos. Els nou turistes continuaven ingressats ahir i

un d'ells estava greu, tot i que no es temia per la seva vida. Dos més pateixen politraumatismes.

La resta del grup estaven allotjats en diferents hotels d'Istanbul esperant que l'agència de viatges els aconseguís un bitllet d'avió per tornar a casa. L'accident es va produir dijous a Bolu, una població entre Is-

tambul i Ankara, quan l'autobús en què viatjaven 38 turistes espanyols va xocar amb una furgoneta per motius que es desconeixen. Les autoritats turques han obert una investigació per aclarir els fets.

Clos, que ahir va visitar els ferits, va plantejar que, si cal, seran traslladats amb un avió medicalitzat. ■



L'ambaixador d'Espanya a Turquia, Joan Clos, va visitar ahir els turistes ferits ■ EFE

Crisi a la companyia aèria catalana

Spanair tanca per la falta de viabilitat del projecte

■ La Generalitat es nega a injectar més diners a causa del fracàs en l'entrada de Qatar Airways com a soci industrial ■ La companyia aèria, que ha rebut recursos públics per 175 milions, abocada al concurs



B. Badrinas
BARCELONA

La companyia aèria Spanair deixa de volar. La gran aposta de les institucions i l'empresariat català per convertir l'aeroport del Prat en un centre de vols intercontinentals s'ha saldat amb un rotund fracàs menys de tres anys després de la seva posada en marxa. L'agreujament de la crisi econòmica en aquests últims anys ha dificultat enormement els

plans per eixugar les pèrdues de la companyia, un fet important per atreure inversors que rellancessin el grup, a més de posar en dubte la viabilitat futura del projecte.

El consell d'administració de Spanair va aprovar ahir el cessament de les seves operacions a partir de la mitjanit d'ahir, després de constatar que Qatar Airways mai posaria els 150 milions d'euros que el grup català necessitava per impulsar el projecte de

companyia aèria intercontinental que li havien encarregat els seus accionistes. Davant la falta d'un soci industrial i les poques perspectives de trobar-ne un a curt termini, la Generalitat –accionista de referència de la companyia– va comunicar ahir al consell d'administració de Spanair la seva negativa a continuar aportant-hi més fons, un fet que obligava el grup a tancar immediatament per l'escassa liquiditat de què disposa.

Les xifres

115

milions d'euros va perdre Spanair en l'exercici del 2010, uns números vermells que hauria reduït el 2011.

23.000

passatgers quedaran afectats aquest cap de setmana pel cessament de les activitats de Spanair.

Spanair ha absorbit en els últims anys recursos per 230 milions d'euros, dels quals 175 milions procedeixen d'institucions

públiques participades per la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, encara que diversos empresaris –molts del sector turís-

tic – interessats a augmentar la connectivitat de l'aeroport de Barcelona també han invertit diners en el grup. El projecte, però, s'ha saldat amb importants pèrdues. Només el 2010 Spanair va perdre 115,7 milions d'euros, una xifra que la companyia esperava reduir l'any passat –no existeixen encara dades definitives– sense abandonar, però, els números vermells. Al marge d'això, l'empresa té deutes a curt i mitjà terminis de prop de 200 milions i, a causa de la injecció de diners públics, està sent investigada per la Comissió Europea per possible violació de la normativa contra la competència.

Passatgers afectats

A primera hora de la tarda el web de Spanair va deixar de despatxar bitllets i la companyia va començar a treballar en la recol·locació dels passatgers en altres vols o a retornar els diners d'aquells que ho sol·licitaven. Alguns trajectes que s'enlairaven a primera hora de la nit d'ahir ja van ser cancel·lats, encara que oficialment la companyia aèria va deixar d'enlairar-se a les deu de la nit.

El nombre de passatgers afectats fins diumenge que ve puja a 23.000 per l'anul·lació de 91 vols dissabte i 129 més diumenge.

Spanair entrarà ara en un procés de concurs de creditors –té previst presentar-lo la setmana que ve–, amb l'objectiu de liquidar la companyia de manera endreçada. Això suposarà la pèrdua de 2.000 llocs de treball, encara que els 1.200 treballadors de la seva filial de serveis terrestres, Newco, també quedaran afectats. ■

TANTXTANT

Aterratge forçós

La fallida de Spanair suposa una galleda d'aigua freda a les aspiracions del Prat de convertir-se en un hub amb una oferta important de vols intercontinentals. Això és important per a una àrea urbana que vol atraure activitats intenses en coneixement.

Un hub disposa de molts vols de curta i llarga distàncies gràcies al trànsit de connexió. Un

tret essencial de qualsevol hub és que hi hagi una companyia aèria de xarxa que concentri més de la meitat de l'oferta total de vols. Al Prat, la companyia líder és una low cost integrada dintre del grup d'Iberia que gaudeix, juntament amb la mateixa Iberia, dels millors espais a la flamant T1 i dels millors horaris de vols. A més, preus baixos i molta capacitat disponible han impulsat l'entrada

de Ryanair, la més gran de les low cost europees, al Prat.

Amb aquest panorama, era complicat que l'estratègia d'invertir en Spanair tingués èxit, ja que els vols d'alimentació del tràfic intercontinental estaven sotmesos a una competència intensa. A més, l'atorgament de subsidis públics a una empresa que rivalitza amb d'altres és susceptible de ser sancionat per la Comissió Euro-

pea per la vulneració de les lleis de defensa de la competència.

Tanmateix, l'àrea metropolitana de Barcelona és una de les més poblades d'Europa i amb més capacitat d'atracció de turistes, i es troba en una localització geogràfica estratègica perquè les companyies aèries asiàtiques l'utilitzin com a lloc de pas en les seves connexions amb Amèrica. Si bé serà difícil que el Prat pugui

consolidar-se com un dels grans hubs europeus, sí que té possibilitats de seguir millorant la seva oferta de vols de llarga distància atraient més trànsit de les grans companyies aèries americanes i asiàtiques.

Però per influir en les decisions d'aquestes companyies és crucial, i ara més que mai, una gestió individualitzada de l'aeroport del Prat.

Xavier Fageda
professor de la UB



Crisi a la companyia aèria catalana

Un pou sense fons

PROBLEMES • Tot i les aportacions d'inversors catalans i societats privades participades per les institucions públiques, Spanair no ha agafat mai velocitat de creuer **CAPITAL** • Feia gairebé dos anys que es buscava un soci industrial

M.S.
BARCELONA

Ha estat impossible trobar un soci industrial que donés l'oportunitat a Spanair de convertir-se en l'aerolínia catalana de bandera. Qatar Airways, amb qui es va entrar en contacte la primavera de l'any passat i amb qui s'ha estat negociant fins fa pocs dies, havia de rescatar l'aerolínia catalana i posar-la en l'univers de les grans, però finalment l'acord no ha arribat i el somni de la societat civil catalana s'ha esvaït per sempre més.

La història de l'aerolínia ha estat complicada des dels seus inicis. Va ser creada el 1986 per SAS (Scandinavian Airlines) i Teinver, una societat d'inversions de Gerardo Díaz i Gonzalo Pascual —proprietaris del desaparegut grup turístic Marsans i de l'aerolínia Air Comet, que va cessar les operacions el 21 de desembre del 2009—, amb l'objectiu d'utilitzar-la per a vols xàrter nacionals, que després es van anar transformant en regulars. La companyia va començar a operar vols intercontinentals el 1997, però els atemptats de l'11-S i la posterior crisi aeronàutica van obligar a cancel·lar-los.

A partir de llavors, van començar les etapes més complicades de l'aerolínia. SAS va anunciar la venda de les accions el juny del 2007, però no va ser fins al 2008 que l'aerolínia escandinava va vendre el 80,1% a Iniciatives Empresariales Aeronàutiques (Ieasa). En acabar l'any, l'aerolínia va registrar unes pèrdues de 130 milions i va acomiadar 1.100 treballadors d'un total de 4.000. Així es va sumar la mort de 154 persones en l'accident a Barajas d'un avió de Spanair.

El 31 de març del 2009 va començar una nova etapa per a Spanair. L'aerolínia es va vendre als nous propietaris catalans i es va constituir el consell d'administració, encapçalat per Ferran Soriano com a president. El 17 de juny d'aquell any, la Spanair catalana, amb una nova imatge i un nou logotip i 170 milions de capital, va operar el vol d'inauguració de la flamant T1 de l'aeroport del Prat. L'objectiu de la societat civil catalana i de les seves administracions —que eren en el projecte a través de societats participades— era fer del Prat un hub, que situés el país en el mapa de les grans con-



Ferran Soriano, president de Spanair, atenent els mitjans de comunicació després d'annunciar-se ahir la fi de l'aerolínia catalana ■ ALBERTO ESTEVEZ / EFE

xions internacionals. Abans d'acabar el 2010, Soriano ja va apuntar la necessitat d'una nova inversió de 150 milions i d'incorporar un soci industrial que portés el pes econòmic de l'estratègia d'expansió de l'aerolínia.

Llavors va començar la cursa per trobar un soci amb cara i ulls.

La Spanair catalana va començar a enlairar-se el 31 de març del 2009, amb un capital de 170 milions

El desembre del 2010 es van iniciar contactes amb les aerolínies Etihad i Emirates, però no van prosperar. A mitjan 2011 també van aflorar les converses amb Turkish Airlines, però tampoc no van

arribar a bon port. Qatar Airways va entrar en escena la primavera del 2011, però no va ser fins després de l'estiu que es van iniciar les negociacions. L'acord havia d'estar segellat abans que acabés l'any, però es va allargar i, mentrestant, la Comissió Europea (CE) va sancionar l'aerolínia hongaresa Malev per haver rebut subvencions públiques i va obligar-la a tornar fins a l'últim centímetre. La sentència va posar en guàrdia Qatar Airways, que va decidir retirar-se de les negociacions davant la manca de garanties que la CE no reclamés en el futur el retorn dels ajuts rebuts per Spanair de les administracions catalanes. La normativa europea contra la competència ha estat el tret de gràcia, però les inversions sense retorn han volatilitzat el somni català. ■



Panell informatiu instal·lat a l'aeroport del Prat amb un vol de Spanair a València cancel·lat ■ ACN

Les institucions van injectar-hi 25 milions fa tot just tres mesos

■ Els diners es van canalitzar a través d'un crèdit de l'Ajuntament al govern català ■ El PP reclama tallar els ajuts

F. Espiga
BARCELONA

La crisi que travessa Spanair és viscut amb un fort desassossec a l'Ajuntament de Barcelona, una institució que té al voltant del 14% de l'accionariat de la companyia i que va jugar un paper decisiu en el seu reflatament. Es dona la circumstància que, tot just el novembre de l'any passat, el consistori va donar un crèdit a la Generalitat de 25 milions d'euros que, a priori, era per "promocionar turísticament la ciutat" però que, a la pràctica, va anar a parar de manera indirecta a Spanair. El govern català té fins al 2016 per tornar aquest préstec. El primer pagament, d'un milió, ja s'haurà de començar a abonar enguany. Aquesta, però, no ha estat l'única injecció econòmica que ha fet l'Ajuntament a l'empresa. L'octubre del 2010

va aportar 5 milions més a Catalana d'Iniciatives, la societat de capital de risc creada el 2008 juntament amb la Generalitat per adquirir el 80,1% de Spanair.

En l'àmbit polític local, el president del grup del PP, Alberto Fernández

La xifra

6

milions d'euros ha de tornar anualment la Generalitat a l'Ajuntament a partir del 2013 per saldar el préstec.

Díaz, va exigir que no es doni més "suport públic" a l'empresa, mentre que Jordi Portabella (UxB) va demanar temps, i prudència, abans de decidir si les institucions han de retirar-se d'un projecte que té la seva viabilitat futura més que compromesa. ■

Economia

**Quadern de
Francesc
Cabana**

“L'Estat tindrà un altre mapa bancari en què els catalans hem tingut poc a dir i hem perdut molt”

**Anàlisi
d'Esteve
Vilanova**

“L'empresariat semblava implicat en Spanair, però a l'hora de posar els diners feia l'orni”

EURIBOR
(desembre)
2,004%

PETROLI
(Brent)
111,46 dòlars

TIPUS
(zona euro)
1%

TIPUS
(Estats Units)
0%-0,25%

EURO
(dòlars/unitat)
1,3182

OR
(euros/unça)
1.310,303

IPC (desembre)
2,5%



ATUR (desembre)
1.425



PIB (3r trimestre 2010)
0,7%



BALANÇ

El fracàs d'un projecte de país

**Benito
Badrinas**



Tot i solidaritzar-nos amb els treballadors que poden perdre la feina i amb les molèsties dels passatgers que no han pogut viatjar, cal dir, però, que el tancament de Spanair és el fracàs d'un projecte de

país. Un projecte que tenia com a objectiu connectar Catalunya amb la resta del món, de forma ràpida i sense escales, per augmentar l'atractiu de la nostra economia i, al capdavant, del país. La fi de Spa-

nair, però, no ens ha de portar a deixar de lluitar per aquest objectiu. Cal buscar altres vies, amb una estratègia ben pensada, perquè hi ha molt a guanyar amb un veritable aeroport intercontinental.

Crisi a la companyia aèria catalana

Desconcert als aeroports

QUEIXA Els afectats pel cas Spanair lamenten que el grup no els faciliti alternatives de vol **DISPOSITIU** Les tarifes de rescat s'esgoten **SANCIÓ** El grup s'enfronta a multes de 9 milions

L.B. / M.S.
BARCELONA

Tant els que van haver de cancel·lar els seus plans com els *afortunats* que, avançant diners de la seva butxaca, van aconseguir recol·locar-se en vols d'altres companyies van lamentar la falta d'informació i d'alternatives donades per Spanair. El cessament d'activitat de la companyia va deixar als aeroports centenars de reclamacions, moltes cares llargues, una intervenció policial a la terminal de Mallorca i una trentena de treballadors de la companyia aèria canalitzant la

impotència en una improvisada concentració davant les oficines del grup. Malgrat tot, amb Spanair no es van viure moments dramàtics com els viscuts en anteriors crisis aèries, com ara la de la fallida d'Air Madrid, que fa més de tres anys va frustrar la tornada a casa per Nadal de milers d'immigrants.

Al Prat, com a la resta d'aeroports, es va viure una calma tensa. Això no només es va reflectir en els passatgers sinó també en la cara de circumstàncies dels empleats de Spanair, que ahir van treballar sabent que d'aquí a pocs dies estaran a l'atur. Els treba-



MÉSTANCAMENT

El personal de terra també tem acomiadaments

Els treballadors de terra de Spanair, que pertanyen a l'empresa Newco, no van deixar ahir de treballar tot i que corrien rumors que dilluns o dimarts vinent “es presentarà un ERO que afectarà el 55% de la plantilla al Prat i tota la que hi ha repartida per altres

aeroports de l'Estat espanyol”, segons va explicar un dels treballadors, que va voler preservar l'anonimat. Newco, que està en suspensió de pagaments, tenia Spanair com a principal client, tot i que també opera amb vols de companyies més petites, com TAP.

Mas diu que no podia continuar el “pou sense fons”

El president de la Generalitat, Artur Mas, va sostenir ahir que el govern ha fet “tot el que ha pogut per salvar” Spanair, però que en un moment d'ajustos pressupostaris com l'actual, no es podien continuar fent aportacions a un “pou sense fons”.



Artur Mas, president de la Generalitat ■ ARXIU

Les agències recorden els drets dels passatgers

Les agències de viatges van recordar ahir que la companyia aèria està obligada legalment a atendre els usuaris perjudicats i garantir-ne l'assistència, el reemborsament del bitllet o transport alternatiu, la informació i la compensació econòmica si escau.

Per als viatgers que hagin comprat el bitllet a través d'una agència, el reemborsament depèn de la data de compra. En el cas dels bitllets que ja s'hagin liquidat a la companyia, Spanair els ha de reemborsar després d'haver-ne rebut l'import.

Crisi a la companyia aèria catalana



ts



Passatgers,
reclamant ahir al
Prat a causa de la
suspensió del seu
vol. A dalt, els
mostradors de
facturació de
Spanair al Prat
■ REUTERS I
ALBERT SALAMÉ

El comitè vol l'ajuda de la Generalitat

El sindicat majoritari al comitè d'empresa de Spanair al Prat, la USOC, va exigir ahir a l'administració que actuï per "minimitzar els efectes laborals de la situació". A l'empresa li demana que faci públic quin és "el full de ruta previst per afrontar l'actual situació".

lladors van ser els encarregats de donar la cara i recordar als passatgers que la companyia només els facilitaria fulls de reclamació i que havien de ser ells mateixos els que trobessin transport alternatiu. "Se'ns lliura un full de reclamacions i se'ns ve a dir que ens busquem la vida per aconseguir un altre vol, i què has de fer?, enfadar-te amb les tres noies que t'atenen? Però si s'han quedat sense feina", va dir una jove gallega.

Els passatgers de 17 dels 27 vols de Spanair que havien de sortir ahir de l'aeroport del Prat van ser recol·locats en altres companyies. Spanair ha previst fer avui 222 vols, segons dades d'Aena, 82 dels quals des del Prat. En

Les tarifes de rescat van dels 60 als 100 euros, sense taxes

total, l'aerolínia va recol·locar 8.034 passatgers que tenien que volar entre ahir i demà, dilluns.

La nit abans, Spanair, Aena i els responsables d'Iberia a l'aeroport de Barcelona van dibuixar un pla de rescat dels passatgers afectats per la fallida de la línia aèria, tant pel que fa a bitllets per a altres companyies com per condicionar sales on s'hi poguessin estar mentre es procedia a la recol·locació –i així s'evitaven també escenes tenses–. Air Europa, Iberia i sobretot Vueling es van fer càrrec de la majoria dels passatgers afectats. Es van establir tres tarifes: de 60 a 100 euros, en funció del trajecte. Els afectats, però, es van queixar ahir que el preu no incloïa les taxes,

que hi havia molt poques places disponibles –sobretot si es volia volar els propers dies– i que tant els telèfons de les companyies com els webs estaven saturats. Les anomenades tarifes de rescat estaran disponibles fins al 3 de febrer. Més endavant, tal com marca la legislació, Spanair haurà de retornar els diners dels bitllets venuts als afectats que presentin reclamacions. Fins a la tarda, segons les mateixes dades d'Aena, al Prat ja se n'havien fet 190. Aquesta xifra inclou tant les queixes tramitades a través de les seves oficines com les gestionades per l'Agència de Consum de la Generalitat. Aquí, cal afegir-hi les que ha recollit la mateixa companyia, que serien més de 600.

"Suspensió unilateral"

Ara, Spanair s'enfronta a una multa de fins a 9 milions d'euros. La ministra de Foment, Ana Pastor, va anunciar ahir que el govern espanyol ha obert un procediment sancionador contra el grup i els seus gestors per "suspensió unilateral" i abrupta de les operacions. Spanair ha pogut incórrer en dues infraccions considerades "molt greus" de la llei de seguretat aèria, sancionades amb una multa de fins a 4,5 milions d'euros cadascuna, a més de la retirada de la llicència per operar. Pastor va afirmar que no deixarà de treballar fins que "s'assumeixi tota la responsabilitat de qui incompleix les normes i qui trepitja els drets dels ciutadans". Spanair va justificar la immediatesa de la decisió al·legant motius de seguretat i va recordar que el mateix procés s'ha viscut amb fallides d'altres grups. ■

Del 'hub' al 'low cost'

FI • L'aeroport del Prat ha perdut amb Spanair l'eina per ser centre de connexions internacionals **FUTUR** • Les companyies aèries de baix cost tenen el camí més lliure

Principals companyies aèries de l'aeroport del Prat

(Passatgers transportats l'any 2011)

FONT: AENA

	Vueling		7,75 milions
	Spanair		4,33 milions
	Ryanair		3,46 milions
	Easyjet		2,42 milions
	Air Europa		1,51 milions
	Iberia		1,47 milions
	Lufthansa		1,31 milions



La flota de Spanair va quedar ahir aparcada a l'aeroport de Barcelona ■ A. GEA / REUTERS

Marta Sardà
BARCELONA

Spanair era "l'instrument concret" per fer de l'aeroport del Prat un nus de connexions internacionals (*hub*), i aquest instrument "no ha funcionat". Així es va expressar ahir el president de la Generalitat, Artur Mas, en la seva intervenció davant del consell nacional de CDC, reunit a Bellaterra.

El dilluns 23 de gener va començar una altra Setmana Tràgica. A principi de setmana, el govern de Mariano Rajoy va fer marxa enrere en la privatització d'Aena. El fet que no es vol que l'aeroport del Prat pugui competir amb Barajas n'és l'argument principal, i no se li donarà aquesta oportunitat malgrat que són molts els estudis que indiquen que l'aeroport de Barcelona és dels més ben situats en la xarxa aèria mundial per convertir-se en un *hub*, tant per la qualitat de les instal·lacions –tot i que se n'hauria d'allargar la pista per permetre l'aterratge del gegant A-380– com per la demanda potencial a la Ciutat Comtal. I divendres passat, Spanair va anunciar l'aturada de les operacions, va tancar la finestreta per sempre emportant-se, de moment, el projecte d'un Prat ben internacional.

Es cert que han sorgit veus reclamant la continuació del somni. L'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, va obrir la porta a les companyies que vulguin

substituir Spanair en la tasca de fer de l'aeroport un centre de connexions internacionals. Els diners que hi va invertir l'Ajuntament –a través d'entitats com Fira de Barcelona o Turisme de Barcelona– eren, segons ell, "una aposta" i a partir d'ara, va dir ahir, "no deixarem de fer-la". Ahir el president Mas també va insistir en la necessitat que a l'aeroport del Prat hi hagi una connexió internacional per "situar Catalunya en el món". El conseller d'Interior, Felip Puig, també va reconèixer que la fallida de Spanair "no és una bona notícia" per al model de gestió aeroportuària avalada pel govern de la Generalitat, el d'ara i el d'abans. El problema és que l'aeroport de Barcelona, malgrat la lluita, l'interès i les inversions de molta gent i institucions públiques, s'està convertint en un aeroport de *low cost*, i després d'aquesta segona Setmana Tràgica, es complica la tasca d'aturar aquesta tendència.

Només cal fixar-se en les xifres del gràfic que acompanya aquesta informació per adonar-se que de les 7 primeres companyies aèries del Prat, 3, de baix cost, van acaparar l'any passat 13,6 milions de passatgers, i les 4 restants, conegudes com companyies de *full service* no van arribar als 9 milions de passatgers. Spanair havia fet un gran esforç i s'havia posicionat en un segon lloc molt meritori. Tot i així, no n'hi ha hagut prou. Catalunya, tot i els esforços, continua rebent derrotes. ■

Economia

Rajoy tem la convocatòria d'una vaga general

El president espanyol assumeix els efectes de la reforma laboral que aprovarà en les pròximes setmanes

La debilitat del consum castiga l'economia

El PIB de l'Estat espanyol retrocedeix un 0,3% el quart trimestre per la baixa demanda interna

LONDRES	FRANKFURT	PARÍS	ZURIC	NOVA YORK	TÒQUIO	IBEX-35		BARCELONA		MADRID	
5.671,09 -1,09%	6.444,45 -1,04%	3.265,64 -1,60%	5.970,74 -1,04%	12.653,87 -0,05%	8.793,05 -0,54%	1,62%	↓	1,74%	↓	1,62%	↓

BALANÇ Dos torpedes

Joan Armengol



Les legítimes aspiracions catalanes per tenir un hub internacional han rebut dos torpedes en la línia de flotació en només una setmana. Primer, el govern espanyol anul·la la privatització de la gestió de l'a-

roport del Prat i decreta que no ha de competir amb el de Barajas. Un cop que només un govern centralista podia infringir. I, per rematar-ho, una setmana més tard Spanair llança la tovallola. Són dues notí-

cies que completen les aspiracions d'aquells defensors d'un model concebut des de Madrid i en benefici de Madrid. Ningú li pot fer ombra, sigui per decret o per deixadesa dels nostres empresaris.

Crisi a la companyia aèria catalana

Deute: 474 milions

LIQUIDACIÓ Spanair presenta el concurs voluntari de creditors i aporta un passiu que no podran eixugar els actius de l'empresa **MANIOBRA** El sindicat de pilots en presenta un altre per intentar apartar el consell d'administració del procés

Marta Sardà
BARCELONA

La companyia aèria Spanair va presentar ahir el concurs voluntari de creditors amb un passiu de 474 milions d'euros, segons fonts properes a l'empresa, que està sent assessorada en aquest procés judicial pel bufet d'advocats Roca Junyent. Del total del passiu, 260 milions corresponen als accionistes i 214 milions, a altres creditors.

Paral·lelament al concurs de creditors de la companyia, també es va presentar ahir un concurs necessari per part dels diferents creditors, encapçalat pels pilots de l'aerolínia. La secció sindical de SEPLA (Sindicat Espanyol de Pilots de Línies Aèries) va explicar ahir, a través d'un comunicat, que s'ha sol·licitat aquest concurs per apartar el consell d'administració de Spanair del procés concursal.

El jutjat mercantil número 10 de Barcelona serà l'encarregat de tramitar el concurs després que el president de la companyia catalana, Ferran Soriano, confirmés que el cap de setmana es va poder recollir el material per poder actuar amb rapidesa. Segons la llei concursal, si el concurs de creditors no s'hagués presentat en el termini fixat per la norma,

els responsables de Spanair haurien hagut de respondre a la fallida, i, en primera instància, amb els seus béns personals. El concurs necessari presentat pels creditors es tramitarà en la mateixa causa i el mateix jutjat.

El procés judicial que va començar ahir "pot durar fins i tot anys", explica a aquest diari Javier Fontcuberta, professor de la Facultat de Dret a Esade. A partir d'ara, "el jutge nomenarà els administradors concursals, experts que substituiran els consellers de Spanair o bé els supervisaran, que determinaran el volum d'actius de la companyia aèria i si són suficients per saldar els deutes, és a dir, si els actius de la companyia cobreixen el passiu", diu el professor.

Tots els nombres

Aquí s'obren dues possibilitats, però que en el cas de Spanair, tenint en compte que ha deixat d'operar, es redueixen a una de sola. Si hagués estat possible saldar els deutes, els administradors concursals haurien optat per intentar arribar a un acord amb els creditors per demorar els pagaments, però davant de la possibilitat de no poder respondre als deutes, "la companyia no té més alternativa que acollir-se a la liquidació, procés en el qual els treballadors són



Una empleada de Spanair atén la reclamació d'un passatger a l'aeroport del Prat ■ GUSTAU NACARINO / REUTERS

Les xifres

260

milions és la quantitat que Spanair deu als seus accionistes, poc més de la meitat del seu passiu total.

140

milions és el cost total que ha representat Spanair a la Generalitat, només una part del qual és inversió.

part privilegiada a l'hora de cobrar una part del salari que se'ls deuen", afirma Fontcuberta.

Del passiu declarat de 474 milions, el cost total que ha representat Spanair per a la Generalitat ha estat de 140 milions, segons va informar ahir mateix el conseller d'Econo-

mia, Andreu Mas-Colell, que va aclarir que una part d'aquesta quantitat correspon a la inversió pròpiament dita, mentre que l'altra s'esdevindria dels avals de la Generalitat a les operacions creditícies. Aquests contractes, però, no es coneixeran fins que la mateixa companyia els

Crisi a la companyia aèria catalana

Respondre amb béns personals

El sobtat final de Spanair pot portar als membres del seu consell d'administració encara molts més esglais dels que aquests dies estan patint. Segons el procediment concursal, si no hi ha cap possibilitat de respondre al passiu de la companyia amb els propis actius, es passa a la liquidació i posterior extinció de la companyia. I és aquí on s'obre un nou procediment, que serà l'encarregat de determinar l'existència, o no, de responsabilitats dels administradors. "Si es determina que hi ha hagut responsabilitats, els administradors de la companyia hauran de respondre amb els béns personals", explica el professor de la Facultat de Dret d'Esade, Javier Fontcuberta, "i, si escau, contra les companyies d'assegurances que cobreixen les responsabilitats dels administradors". I els esglais poden no acabar

aquí, "perquè inclús es podrien aclarir responsabilitats a través de la via penal", puntualitza Fontcuberta. En aquest supòsit, poc probable en el cas de Spanair, la via penal sempre seria preferent a qualsevol altra, fins al punt d'aturar el procés concursal fins a determinar les responsabilitats penals.

Però Spanair encara no està extingida, i, segons han manifestat diferents dirigents polítics catalans, l'objectiu de convertir el Prat en un hub encara està vigent. Star Alliance està a l'espera que la companyia aèria catalana li comuniqui si cessa l'activitat definitivament o si hi ha possibilitats de continuar. A hores d'ara no s'albira cap comprador a l'horitzó, però ja comencen a ser uns quants els que creuen que alguns actius de Spanair són un caramel. Els creditors, ben segur, no s'hi oposarien.

Iberia, Vueling i Ryanair s'afanyen a apoderar-se de les rutes abandonades

■ Les companyies assumeixen els buits deixats per Spanair i anuncien més vols i freqüències ■ El grup IAG serà el gran beneficiat, segons el banc Nomura



Treballadores de Spanair intenten consolar-se mútuament a Barajas, on ahir es van concentrar ■ JUANJO MARTÍN / EFE



expliqui o bé s'acabi el procés concursal.

Mentre que les agències de viatges qualificaven ahir de "demencial" el tancament de Spanair, responsables de Star Alliance, l'aliança de companyies aèries a la qual encara pertany Spanair, es mostren un xic "sorpresos"

per la rapidesa dels esdeveniments. "Ara el que és més important es recol·locar els passatgers afectats, i estem treballant junts per aconseguir-ho", afirmava ahir un d'aquests responsables, que remarcava que "formar part de Star Alliance no garanteix l'èxit d'una companyia aèria". ■

L.B.
BARCELONA

Durant tot el cap de setmana, els ulls dels inversors han estat espurnejant davant les perspectives de negoci que deixa el buit de Spanair, i en el primer dia borsari, després de la nova crisi aèria, les accions de Vueling es van disparar un 25 per cent. Els brokers no sempre l'encerten, però en aquest cas és evident que aquesta companyia, juntament amb Ryanair i Iberia, seran les grans beneficiades del fracàs de la seva rival. De fet, ja han començat a prendre posicions.

Iberia ha incrementat la seva oferta a les principals rutes gestionades per Spanair: Madrid-Barcelona (amb tres vols més cada dia), les Balears, Bilbao, La Corunya, Canàries i Copenhaguen. De fet, segons un estudi del banc de negocis japonès Nomura, és el grup format per Iberia i British Airlines el que més profit pot aconseguir del nou escenari. Vueling també ha mogut fitxa. La

ERO d'extinció amb el Fogasa com a gran fantasma

La direcció de Spanair va anunciar ahir que en els dies vinents presentarà un ERO d'extinció per a tota la plantilla: 2.075 empleats. Els comitès d'empresa intentaran lluitar per la màxima indemnització, però ahir admetien que, tenint en compte la delicada situació econòmica de la companyia, serà difícil evi-

tar que el cas acabi al Fogasa i que les indemnitzacions es limitin al mínim legal: 20 dies per any treballat amb un màxim de 12 mesos. Els treballadors afectats són 932 auxiliars de vol, 395 pilots, 192 de man teniment, 196 de vendes i 35 de magatzem. Els 325 restants estan adscrits a serveis generals. Els sindicats

reclamen que l'administració s'impliqui en el procés i ja han anunciat que es mobilitzaran per exigir aquesta ajuda. Treballadors de Spanair s'havien manifestat el cap de setmana davant les oficines del grup a l'Hospitalet, i ahir també van haver-hi concentracions als aeroports on el grup tenia gestió de vols.

La xifra

25

per cent van guanyar ahir els títols de Vueling davant les bones perspectives de negoci que s'obren ara.

companyia ha incorporat dos vols més a Berlín i Hamburg i va avançar que "estudiarà" els "buits del mercat" deixats per Spanair. El seu conseller delegat, Àlex Cruz, va assegurar que "no deixarà que el Prat es converteixi en un

La frase

“Aena hauria d'aprendre la lliçó i abaixar les taxes aeroportuàries, que són massa altes”

Michael Cawley
VICEPRESIDENT RYANAIR

aeroport low cost". Cruz va reiterar que Vueling "no té vocació de llarg radi" ni vol gestionar rutes internacionals, però no descarta arribar a acords amb companyies internacionals perquè puguin tenir presència al Prat.

Ryanair també va avançar que obrirà un període d'anàlisi del mercat espanyol. De moment, ahir va anunciar que a partir de l'abril oferirà vols des de Barcelona i Madrid a Oviedo, una ruta que deixa vacant Spanair. El vicepresident de Ryanair, Michael Cawley, va reclamar a Aena que rebaixi les taxes aeroportuàries, ja que el tancament de Spanair és per, entre altres factors, les elevades taxes que paguen les aerolínies a l'Estat. Aena i l'administració han "d'aprendre la lliçó de Spanair", va etzibar el directiu del grup irlandès. ■

Societat



L'avió A320 de Germanwings, accidentat als Alps francesos

L'aparell havia passat la revisió el dia abans i durant la caiguda va perdre mil metres per minut

Successos Accident aeri a Europa

Tragèdia aèria als Alps

ACCIDENT Un avió que volava de Barcelona a Düsseldorf s'estavella a la regió de Provença-Alps-Costa Blava **MORTS** Cap supervivent entre els 150 viatgers de l'A320 **COMPANYIA** Germanwings és la filial de baix cost de Lufthansa

Redacció
BARCELONA

Drama als Alps. Un aparell Airbus A320 de Germanwings, la filial de baix cost de la companyia alemanys Lufthansa, es va estavellar ahir poc abans de les onze del matí als Alps francesos. Els pitjors pronòstics es van acabar complint i, tal com es va témer des del primer moment, no hi va haver cap supervivent entre les 150 persones que hi viatjaven, 45 de les quals tenien cognoms d'origen espanyol. El vol que va sortir de l'aeroport del Prat i es dirigia a Düsseldorf era definit ahir per alguns viatgers habituals d'aquesta aerolínia com "un pont aeri de treballadors amb destinació a l'est d'Alemanya".

Mai fins ahir cap avió que s'hagués enlirat a l'aeroport del Prat havia protagonitzat un accident amb víctimes mortals des que hi ha vols co-

Les frases

“Trasllado el condol més sentit, més proper i més afectuós als familiars en aquest moment difícil”

Artur Mas
PRESIDENT DE LA GENERALITAT

“Els nostres pensaments estan ara amb les persones que pateixen aquest immens dolor”

Angela Merkel
CANCELLERA ALEMANYA

merciars regulars. Pel que fa a nacionalitats, molts eren alemanys i turcs que tornaven d'uns dies de vacances a Barcelona o a Palma, però també hi havia francesos, belgues i 45 espanyols, pràcticament la totalitat dels quals catalans. Dos nadons hi han perdut la vida.

El vol es dirigia a una zo-

Les xifres

2 nadons viatjaven entre els 146 passatgers de l'avió de Germanwings sinistrat, a més de sis membres de tripulació.

8 minuts va durar el descens de l'avió en el moment d'estavellar-se amb una caiguda d'uns sis mil metres, segons les dades d'un radar.

na alemanya amb molta indústria i, segons van confirmar les seves empreses, entre els viatgers hi havia treballadors de Fira de Barcelona, de Delp-hi, de la marca de moda Desigual i també empleats de Bayer, Fuji, Nutriest, Inoxpa, Kao Corporation i Paramita. Düsseldorf és un dels centres eco-

nòmics d'Alemanya, té el tercer aeroport més gran del país i el trànsit comercial amb Barcelona és molt fluid i continu. A més, avui s'inaugura a Colònia, a mig centenar de quilòmetres de Düsseldorf, l'Anuga FoodTec, una fira internacional de tecnologia i alimentació, en la qual participen una quinzena d'empreses catalanes.

Alemanys a Llinars

Setze dels passatgers eren joves estudiants alemanys d'entre 15 i 16 anys i dos professors del centre escolar Joseph König Gymnasium, de Haltern am See, que havien passat una setmana a Catalunya en un intercanvi amb l'institut Giola de Llinars del Vallès. “La ciutat viu el dia més negre de la seva història”, va resumir l'alcalde de Haltern, Bodo Klimpel. El director de l'institut de Llinars va ser qui va confirmar als responsables del centre alemany



que el grup havia sortit en el vol sinistrat.

Després d'una caiguda de vuit minuts, l'avió es va estavellar a uns 2.200 metres als Alps en una zona

Mai fins ahir cap avió enlirat al Prat havia tingut un accident mortal

nevada de difícil accés –no s'hi pot arribar per carretera– a la regió de Provença-Alps-Costa Blava, entre Prats de Blèuna Auta i Barcelona de Provença. El

ràpid desplegament dels equips d'investigació, però, va permetre que a primera hora de tarda ja s'hagués localitzat una de les caixes negres de l'aparell. El vol havia sortit amb un retard de mitja hora del Prat i l'alerta es va donar quan el senyal va desaparèixer del control dels radars mentre sobrevolava el departament dels Alps de l'Alta Provença.

El portaveu de Lufthansa, Thomas Winkelmann, va insistir a fer les primeres valoracions: que l'aeronau sinistrada havia passat una revisió rutinària dilluns mateix i que el ca-

L'APUNT Primera lliçó

Carles Sabaté

L'accident aeri d'ahir és el primer que té un avió que s'hauria enlairat del Prat, des que s'hi van posar en marxa els vols regulars comercials, el 1927. No hi havíem vist mai imatges de familiars plorant, i haurien de ser les últimes. Tots els mitjans reproduïm avui alguna imatge de familiars o amics de les víctimes, excepte les de familiars a Düsseldorf. La legislació alemanya

sobre mitjans de comunicació prohibeix exhibir imatges dels familiars en aquesta mena de tragèdies i els mitjans s'hi han avingut. Un exemple a seguir, com ja fan també a la Gran Bretanya. No es tracta de retallar la informació, sinó d'acompanyar les famílies de les víctimes i de no fer-los més mal. Si els mitjans no som capaços d'autolimitar-nos, que es legisli.



Un helicòpter de rescat de la Gendarmeria francesa sobrevolant ahir les restes de l'Airbus A320 als Alps ■ REUTERS

pità feia 10 anys que treballava a la companyia amb un currículum de 6.000 hores de vol. A falta de conèixer les causes de l'accident, totes les fonts van descartar ahir que fos per les condicions meteorològiques, ja que no hi havia vent, pluja ni tempesta. I tampoc era cap atac terrorista. Una hipòtesi seria una possible errada mecànica que hagués provocat una despressurització de la cabina i hagués deixat inconscients els pilots.

Germanwings va haver de suspendre ahir una trentena de vols a diverses destinacions per respec-

tar la voluntat d'alguns de la tripulació de no volar després de l'accident.

Tant a Catalunya com a Alemanya, l'atenció als familiars de les víctimes es va convertir des del primer moment en una de les prioritats de la companyia aèria i també de les autoritats aeroportuàries i polítiques. Una zona reservada de la T2 al Prat es va habilitar amb tot tipus de serveis per acollir i acompanyar els parents, amics o companys de feina de les víctimes. S'hi van desplegar especialistes en atenció mèdica i psicològica del Departament de Justícia, l'Ajuntament de Barcelona, el Col·legi de Psicòlegs i entitats de suport humanitari com ara la Creu Roja.

A banda de molts missatges de condol d'institucions i persones anònimes, s'han decretat tres dies de dol tant a Catalunya com a l'Estat espanyol. A més, la majoria d'actes oficials s'han suspès i Artur Mas i Mariano Rajoy es desplaçaran avui als Alps francesos, on es trobaran amb altres mandataris com ara la cancellera alemanya, Angela Merkel, i el president francès, François Hollande. ■

Ampli dispositiu per atendre les víctimes

El govern català va posar en marxa ahir al matí un dispositiu especial per fer front a les conseqüències de l'accident de l'Airbus A320. Al matí, es va habilitar una sala per a familiars dels passatgers a la Terminal 2 de l'aeroport del Prat, on es va enviar un equip de metges i psicòlegs. El govern es va posar en contacte amb diversos cònsols perquè tots els afectats acudissin a l'aeroport per ser atesos. A l'aeroport, també s'hi van desplaçar sis forenses de l'Institut de Medicina

Legal de Catalunya (IMLC) que van agafar mostres d'ADN dels familiars i els van demanar les característiques físiques de les víctimes (marques de naixement, tatuatges...). La cinquantena de familiars de les víctimes van ser traslladats, posteriorment, a hotels propers, acompanyats de psicòlegs i membres de la Creu Roja.

El govern, en col·laboració amb l'executiu espanyol, ha posat també a disposició dels familiars de les víctimes de l'accident mitjans de trans-

port col·lectius per poder desplaçar-se fins al lloc del sinistre si ho desitgen. Vuit forenses de l'IMLC, entre els quals hi ha dos dentistes, van oferir, a més, la seva ajuda al govern francès per col·laborar en les tasques d'identificació de les víctimes. La vicepresidenta del govern espanyol, Soraya Sáenz de Santamaría, per la seva part, va posar a disposició de París un equip de la policia científica i d'especialistes de la Guàrdia Civil per traslladar-se a la zona "quan calgui".

Gendarmes, al camp on s'ha instal·lat el centre d'operacions de rescat
■ ANNE-CHRISTINE POUJOULAT / AFP



Germanwings, una línia de baix cost coneguda per la solidesa i qualitat de servei

■ La filial de Lufthansa pertany a les 'low cost' d'alt nivell a preus assequibles, el nou negoci de les grans línies ■ El 2013 va transportar 16 milions de passatgers



Germanwings, filial de Lufthansa, és la tercera companyia aèria d'Alemanya ■ INA FASSBENDER / AFP

Les xifres

600

efectius, entre policies, bombers i personal mèdic, es van desplaçar ahir al lloc de l'accident.

650

quilòmetres per hora és almenys la velocitat a la qual anava l'aeronau en el moment de l'impacte.

restes humanes i de l'avió estaven repartides en una àrea d'uns dos quilòmetres, segons li havien comunicat els equips de rescat. Visiblement afectat, va definir les imatges que havia presenciades des de l'aire com un "horror", i les primeres imatges que van transcendir de la zona van confirmar que l'avió havia quedat reduït a bocins.

El record del Concorde

Durant el dia d'avui, s'espera la presència al lloc dels fets del president francès, François Hollande, que va passar bona part de la tarda d'ahir coordinant un gabinet de crisi d'emergència interministerial a la seu del departament de l'Interior francès, a París, acompanyat del primer ministre, Manuel Valls, i del rei Felip VI. El monarca, que es trobava ahir a la capital francesa per iniciar la que havia de ser la seva primera visita oficial com a cap de l'Es-

tat espanyol, va cancel·lar els actes que tenia previstos fins demà a París a causa de la gravetat dels fets. A banda d'Hollande, als Alps també s'hi desplaçaran avui el president Artur Mas; la cancellera alemanya, Angela Merkel, i el president espanyol, Mariano Rajoy.

L'accident registrat ahir per Germanwings als Alps és el més greu en territori francès des de l'any 1981, quan un avió de la companyia iugoslava Inex-Adria es va precipitar a prop de la capital de Còrsega, Ajaccio, amb el resultat de 180 morts. Tot i això, l'accident aeri segurament més recordat succeït mai a França és el que es va produir el 25 de juliol del 2000, quan el model ultrasònic Concorde, que operava la companyia Air France, va perdre el control instants després d'haver-se enlairat a París amb destinació a Nova York, i va causar 113 morts. ■

Gemma C. Serra / M.S.
DÜSSELDORF / BARCELONA

"Germanwings és una companyia molt sòlida, que ofereix un tracte molt bo als passatgers", assegurava ahir Athina Sismanidou, professora de màrqueting i operacions a Eada Business School i experta en línies aèries de baix cost. "Gairebé podem dir que és com una mini-Lufthansa, una companyia que no et fa sentir que viatges en *low cost*", explicava Sismanidou, alhora que comparava l'alemanya, per concepte, qualitat de servei i funcionament amb la catalana Vueling, també de baix cost.

Germanwings, tercera línia aèria alemanya després de Lufthansa i Air Berlin, va ser fundada per la Eurowings l'octubre del 2002 i el primer de gener del 2009 va entrar en l'òrbita de Lufthansa, que va passar a ser propietària del cent per cent de la línia aèria i la va convertir en la seva filial de baix cost.

La xifra

130

destinacions ofereix la companyia de baix cost alemanya Germanwings, filial de la línia aèria de bandera Lufthansa.

Amb base aeroportuària a Colònia i una plantilla de 2.000 empleats, ofereix vols des d'aquesta ciutat i també des de Bonn, Berlín, Dortmund, Düsseldorf, Hamburg, Hannover i Stuttgart a més de 130 destinacions al continent europeu, el nord d'Àfrica, el Pròxim Orient, l'Àsia i l'Amèrica Central.

Germanwings disposa d'una flota de 76 avions –Airbus A319, A320 i A330 i Bombardier CRJ900 NextGen–, amb els quals va transportar 16 milions de passatgers entre el juliol del 2013 i el juliol del 2014. L'A320, el model Airbus que es va estavellar ahir a l'alta Pro-

vença, és l'aparell més gran de la seva flota i un dels més venuts en el món per a rutes de curt i mitjà radi, amb una capacitat de 174 seients.

Des del 2013, Lufthansa ha anat traspasant progressivament a Germanwings les rutes d'Alemanya –115 connexions, de les quals 52 des de l'aeroport de Düsseldorf– i d'Europa, excepte els vols que s'enlacen o aterren a Frankfurt i Munic, principals *hubs* de la casa mare. Germanwings opera amb un costos un 20% més baixos que Lufthansa, però superiors a la d'Eurowings, l'altra *low cost* de la companyia de bandera alemanya, que ja ha anunciat la fusió de les dues sota la marca Eurowings a partir d'aquesta tardor.

Mal moment

La catàstrofe aèria del 4U 9525 enxampa Lufthansa en un moment d'inflexió –a la baixa– de la que continua sent la companyia estrella del cel alemany,

però que evidentment no és el que era. La setmana passada, la vaga dels seus pilots –5.400 professionals– va obligar a suspendre la meitat dels seus vols –1.500, en els trajectes alemanys i europeus, més 150 dels intercontinentals–, en els seus quatre dies de durada. Era la quarta tanda de vagues d'aquest col·lectiu, centrada en la lluita dels pilots per mantenir un sistema de jubilacions anticipades privilegiat, però que en realitat amaga el conflicte d'aquest sector contra les retallades de la direcció.

Fa un any que Lufthansa està immersa en un pla de reestructuració que, entre altres mesures, implica la supressió gradual dels vols europeus en favor de Germanwings i, a partir de la tardor, d'Eurowings, fet que agreuja les pors entre els empleats de la casa mare, que intenta, com els seus competidors, rebaixar costos de la matriu a través de les filials de baix cost. ■

Successos Accident aeri a Europa

CRÒNICA

Rosa M. Bravo / Mireia Rourera



El viatge més trist

Éra fàcil distingir-los. A la terminal C de l'aeroport del Prat, en la qual durant tants anys s'ha agafat el pont aeri entre Barcelona i Madrid, arribaven els familiars de les víctimes del sinistre. Uns entraven per la tanca del carrer, custodiada per la policia, i altres per una discreta porta des de l'interior de la terminal B. I tots, tots, ho feien amb la cara desencaixada, els ulls plorosos, els llavis tremolant. En grups de dos o tres, alguns sols, tots ràpidament acompanyats per policies que pul·lulaven per l'exterior, altres amb psicòlegs des de qui sap on. A la T2 es van poder veure algunes persones que vagarejaven, perdudes, plorant desconsolades, contemplant com si no es creguessin que fos possible el núvol de càmeres que envoltava algú que feia declaracions sobre l'accident. I ploraven, i molt, fins que algú se n'adonava i les acompanyava, agafant-les de l'espatlla, fins a posar-les en mans dels agents que les havien d'acompanyar al servei d'assistència psicològica.

Una jove parlava, tremolant, en alemany pel mòbil mentre explicava que la seva tia era una de les passatgeres. Dues dones s'acostaven, plorant, a veure si algú els donava notícies de la seva amiga Marta. Un altre jove, simplement, era incapaç de pronunciar cap paraula. D'altres sí, més xerraires per la lleu llunyania que imposa el fet de ser amic, i no pas familiar, dels que anaven en el fatal avió. Com Jordi Campoy, un treballador jubilat de Bayer de Sant Joan Despí que tornava de Tarragona i, en assabentar-se del sinistre, es va desviar a l'aeroport. "A l'avió volava l'Eric, un empleat de Bayer, i la seva esposa, la Pilar, que és mestra", tots dos amb edats compreses entre els 45 i els 50 anys. L'Eric tenia reunions de treball a la central de Bayer, a Leverkusen, i la parella aprofitava el viatge per visitar els fills, dos universitaris que estudiaven a Alemanya. "He vingut per donar suport als amics. Això és una barbaritat, no t'ho esperes, quedes fred quan passa a un amic teu. Amb la Pilar vaig estar-hi la setmana passada i tenia força bona relació amb l'Eric, va passar per diferents llocs de la companyia", deia, compungit.

Totalment desbordada per la pena, una jove nascuda a Sòria que viu a Barcelona marxava de l'aeroport envoltada de les seves



Una familiar d'una de les víctimes arribant ahir a l'aeroport del Prat enmig de l'expectació dels mitjans de comunicació ■ JUANMA RAMOS

amigues, totes molt joves. No es va voler quedar a la sala habilitada per als familiars de les víctimes i se n'anava a casa. Sabia segur que la seva germana era una de les persones mortes: l'havia acomiadat tan sols feia unes hores. Vivia a Düsseldorf i l'havia vingut a veure uns dies a Barcelona: un cap de setmana llarg.

"Això és una barbaritat, mai no t'ho esperes", deia un jubilat de la Bayer, amic de dues de les víctimes

El cas dels dos amics d'uns empleats de Delphi, que fabrica peces de cotxe, era diferent. Sense plors però igualment espantats. Dos dels seus companys de la fàbrica de Sant Cugat, un d'ells representant de la UGT i l'altre de l'empresa, havien agafat el fatídic avió per anar-se a reunir amb els responsables de la multinacional a Alemanya. "Hem vingut a donar suport als familiars, però la veritat és que estem fotuts. Una cosa

així no te l'esperes, i mai que acabi tocant a un amic teu", explicava Manuel Calvo. Ell i el seu company, tots dos de la UTG, s'estaven fora de la sala on hi havia els familiars de les víctimes –fins a 150 persones hi van arribar a anar, segons va explicar Interior– perquè a dintre era massa apatós i quasi no s'hi cabia. Era dintre d'aquella sala on els pocs familiars que havien arribat a l'aeroport mig sencers, sense adonar-se encara ben bé de l'abast de la tragèdia, s'acabaven d'enfonsar. La certesa que no hi havia supervivents no deixava cap escletxa per a l'esperança.

Mentre els familiars entraven a l'aeroport com podien, els flaixos dels fotògrafs i les televisions no van deixar de perseguir-los per –com passa en aquestes tragèdies– captar les "millors imatges". En algun cas hi va haver corredisses i tot. "Allà, allà, aquells ho són...", s'avisaven els periodistes els uns als altres quan detectaven possibles familiars en una d'aquelles jornades en què tothom ho fa "perquè s'ha de fer" però la majoria

reneguen i tenen vergonya d'una feina com aquesta. No és estrany que en alguna d'aquestes corredisses, quan els càmeres van captar tres homes que estaven fora de la terminal i s'abraçaven desconsolats, uns joves que eren a la parada de l'autobús i veien com els flaixos trencaven aquell dur moment d'intimitat no van

"El meu amic era de la UGT i anava a la central de Delphi a negociar", deia Manuel Calvo

poder controlar-se i van començar a insultar els periodistes. "Deixeu-los estar, no us fa vergonya, misèrables!" En algun cas eren els mateixos familiars que, en veure's sorpresos per desenes de càmeres –hi havia mitjans catalans, de la resta de l'Estat, d'alemanys, de francesos...–, demanaven (en va) que no els fessin fotos.

El conseller d'Interior, Ramon Espadaler, va explicar a l'aeroport que la prioritat per a la Generali-

tat és ara atendre els familiars de les víctimes. Per això es van mobilitzar ahir psicòlegs dels Mossos d'Esquadra, de Protecció Civil i del SEM, entre altres cossos, i es van veure ambulàncies i autocars al pàrquing de la terminal C. "Ens hem desplaçat al Prat i atendrem les famílies a l'aeroport i als hotels que la companyia titular ha posat a disposició per poder fer la nostra feina", va explicar Espadaler. Hotels a Cornellà, a Castelldefels, a Sant Just Desvern, a Sant Joan Despí.

Al carrer, Arturo Román, treballador social d'Emergències de Creu Roja, explicava que aquesta entitat donava suport a les persones afectades a través de psicòlegs i treballadors socials. Un element més en l'ampli dispositiu "per acompanyar les famílies en les necessitats que puguin sorgir des del punt de vista biològic, psicològic i social". Román va precisar que la companyia havia decidit noliejar autobusos per als familiars que vulguin anar als Alps. Serà, sens dubte, el viatge més trist per a aquestes persones.

Successos Accident aeri a Europa

L'A320 és un dels avions més segurs, segons els pilots

■ L'Airbus accidentat tenia 24 anys d'antiguitat i va ser reformat l'any 2013 ■ El grup alemany Lufthansa ha canviat els sensors de 80 avions de la família per una deficiència en un vol a Bilbao



Un Airbus de la companyia Air Asia. Un dels seus avions va desaparèixer al mar de Java el desembre del 2014, quan anava a Singapur ■ EFE/ ARXIU

M.P.
BARCELONA

L'avió sinistrat ahir als Alps occitans amb 150 persones a bord pertany a la família A320, la més venuda d'Airbus, amb més de 6.100 aeronaus en funcionament en l'actualitat, segons va confirmar aquest fabricant. Els A320 —formats pels aparells A318, A319, A320 i A321— són avions bimotor d'un sol passadís amb capacitat per a 220 passatgers.

El vocal tècnic del Sindicat Espanyol de Pilots

de Línies Aèries (Sepia), Agustín Guzmán, va assegurar ahir que l'A320 és dels avions "més segurs" que funcionen actualment. L'expert en seguretat va afegir-hi que si es manté "adequadament", si la tripulació està "ben formada" i es compleixen tots els criteris de seguretat "és "molt estrany" un accident d'aquestes característiques".

Guzmán va manifestar que l'avió sinistrat, de la companyia alemanya Germanwings (filial de Lufthansa), "està subjecte a les

La data

1991

Airbus entrega l'A320 estavellat ahir al grup alemany Lufthansa. L'any 2013 se li va fer una revisió completa.

condicions de seguretat europees" per la qual cosa "la garantia és més gran que si parlem d'un altre accident en una altra part del món". El pilot també va afegir-hi que si els Airbus

La xifra

12

accidents aeris mortals es van registrar el 2014, contra els 19 registrats en el període 2009-2013, segons la IATA.

han tingut mes sinistres és "perquè volen molt més" que altres aparells.

L'Airbus del vol 4U9525 que ahir va sortir de Barcelona va ser entregat pel fabricant al grup alemany el

1991. Lufthansa el va reformar de forma completa l'any 2013 i dilluns passat, un dia abans de l'accident, va ser revisat a Düsseldorf, segons va informar ahir el director de la companyia, Thomas Winkelmann. L'aparell, a més, havia acumulat unes 58.300 hores de vol en uns 46.700 vols, segons el fabricant.

Precisament, els experts van treure ferro a l'antiguitat de l'aparell, malgrat que amb 25 anys d'ús són canviats. El portaveu del Sepia, Agustín Guzmán, va assegurar que

"no és tan important l'antiguitat de l'avió sinó els criteris de seguretat i de manteniment que ha tingut durant els 24 anys de funcionament". Aquesta afirmació la va compartir la pèrita d'aviació Meritxell Codina, que va descartar que l'accident tinguí relació ni amb la longevitat de l'avió ni amb la condició de Germanwings com a companyia de baix cost. "Totes les línies aèries que operen a Europa, sense excepció, compleixen amb els estàndards de seguretat", va manifestar Codina.

Recentment, la companyia Lufthansa ha fet canviar el sensor de 80 avions de la família A320, arran d'un greu ensurt en un vol de Bilbao a Munic el novembre passat. En concret, l'aparell va estar a punt de caure quan els sensors es van congelar i van enviar errors en el sistema de navegació, segons va informar la revista alemanya *Der Spiegel*. I és que quan l'aparell era a 9.000 metres d'altura va començar a caure a una velocitat de 1.000 metres per minut. Els pilots no van poder frenar la caiguda amb els controls de navegació manuals i només van recuperar el control i van evitar el desastre quan van apagar la computadora de vol.

L'Associació de Companyies Espanyoles de Transports Aeri (Aceta) va mostrar la seva solidaritat amb els familiars de les víctimes i va insistir que "la seguretat és l'actiu més important de les companyies i milers de professionals s'esforcen per garantir-la". L'any passat es va tancar amb dotze accidents aeris mortals a nivell mundial, contra els dinou registrats en el període 2009-2013, segons l'Associació Internacional del Trànsit Aeri (IATA). ■

Principals accidents d'avions Airbus

1990

14.02

Bangalore Un Airbus A320 d'Indian Airlines, amb 90 passatgers, s'estavella quan es disposa a aterrar en aquest aeroport, al sud de l'Índia. Dos anys després, el gener de 1992, un A320 amb 96 ocupants que vola de Lió a Estrasburg s'accidenta. El febrer de 1992 en moren 113 d'un avió que impacta contra la serralada de l'Himàlaia.

1994

26.04

Nagoya Moren 264 persones en estavellar-se un Airbus A300 d'una companyia xinesa al Japó. És el nombre més alt de víctimes.

2009

01.06

Atlàntic Un avió Airbus A330 d'Air France es precipita en aquest mar quan vola de Rio de Janeiro a París. Moren els 228 passatgers.

2010

28.07

Islamabad Moren 153 viatgers de l'A321 en xocar amb uns turons propers a la capital del Pakistan. El 2010 hi ha dos accidents més.

2014

28.12

Mar de Java. Cau un Airbus A320-200, amb 162 ocupants, la majoria indonesis, que s'havia enlairat a la ciutat de Surabaya (Indonèsia) amb destinació a Singapur. L'aparell desapareix al sud-oest de l'illa de Borneo. Poc abans de perdre-se'n el contacte, el pilot havia demanat variar el rumb per evitar una tempesta. A la imatge, la policia i serveis d'emergència indonesis cercant al mar les víctimes desaparegudes en el vol AirAsia QZ8501. No es troben supervivents, i al gener es rescaten set cossos.



2015

24.03

Alps francesos L'avió que ahir es va enlairar a l'aeroport del Prat de Llobregat, amb 150 persones, es va estavellar en aquesta regió.

Successos Accident aeri a Europa

Dol oficial de tres dies a tot l'Estat per les víctimes

■ Mas i Rajoy viatgen avui al Alps francesos, on també seran Merkel i Hollande ■ El rei i els dos presidents van suspendre la seva agenda pública ■ Els partits també paralitzen l'activitat

O.A.-E.
BARCELONA

Tres dies de dol a Catalunya i a l'Estat espanyol per l'accident de l'avió de Germanwings. Els dos governs, en permanent contacte per coordinar els dispositius, van decretar un dol oficial que ha començat aquesta mitjanit i que s'allargarà fins divendres: no hi haurà recepcions ni actes oficials i les banderes onejaran a mig pal. Els presidents català i espanyol viatjaran avui als Alps francesos, on també hi seran la cancellera alemanya, Angela Merkel, i el president francès, François Hollande. Es preveu

que a les 12 del migdia es faci un minut de silenci per les víctimes a totes les seus institucionals.

Els reis d'Espanya, que eren de visita oficial a França quan va transcendir l'accident, van suspendre la seva agenda i van tornar a Madrid. Abans, però, van assistir a la reunió del gabinet de crisi francès amb Hollande i el primer ministre, Manuel Valls. Mariano Rajoy, que era a Vitòria, va suspendre part de la seva agenda i es va traslladar, també, a Madrid. El president espanyol va lamentar la "notícia dramàtica i trista" i va garantir que el seu executiu faria "tots els possi-



El president Artur Mas, ahir al Palau de la Generalitat ■ ALEJANDRO GARCÍA / EFE

bles" per ajudar els familiars de les víctimes.

El president de la Generalitat, Artur Mas, va mobilitzar ahir el seu executiu en conèixer la notícia. De fet, els membres del govern estaven units en aquell moment al Palau. La vicepresidenta Joana Ortega es va traslladar al lloc dels fets i, els consellers d'Interior i de Territori i Sostenibilitat, a l'aeroport del Prat. Mas va compareixer per expressar el "condol més sentit, proper i afectuós" als familiars i persones properes als passatgers de l'avió. Després, va suspendre la seva agenda pública.

També ho van fer els partits catalans i espanyols. El Parlament, el Congrés i el Senat van guardar un minut de silenci. Aquest migdia el repetiran. A la cambra baixa no tindrà lloc la sessió de control al govern prevista. El Parlament Europeu restarà en silenci un minut a les 15 h. Les institucions europees a Barcelona van abaixar la bandera comunitària a mig pal. ■

102150-1107360

abc

Sent la terra, sent l' Empordà

empordàlia

www.empordalia.com

EMPORDÀ
DENOMINACIÓ D'ORIGEN

Societat



Rajoy, Merkel, Hollande i Mas visiten els Alps

Els mandatariis estatals i autonòmics comproven les dificultats de les operacions de rescat

Successos Accident aeri a Europa

Rescat complicat

COMPLEXITAT França adverteix que la recerca de cossos podria durar setmanes **EXPLICACIONS** Extreuen dades d'una de les caixes negres però requerirà algun temps estudiar-la

Albert Lladó Romero
París



Les tasques de recerca dels cossos i de les restes de fuselatge de l'Airbus A320 de Germanwings, que es va estavellar als Alps dimarts amb el resultat de 150 desapareguts, van per llarg. Avui s'han reprès per tercer dia consecutiu, després que durant tot el dia d'ahir prop de 600 bombers i militars i cinc helicòpters iniciessin les tasques de recuperació des de l'alba. La neu i la pluja caigudes durant la nit de dimarts a dimecres van complicar encara més unes tasques de rescat que ja per si mateixes es fan en condicions extremes, fruit de l'escarpada orografia de la zona, i de l'alçada —uns 1.800 metres— on va caure l'avió.

Precisament per aquesta sèrie de factors, el portaveu del Ministeri de l'Interior francès, Pierre-Henry Brandet, va explicar ahir que durant les primeres 24 hores de rescat amb prou feines s'havia pogut assegurar la zona.

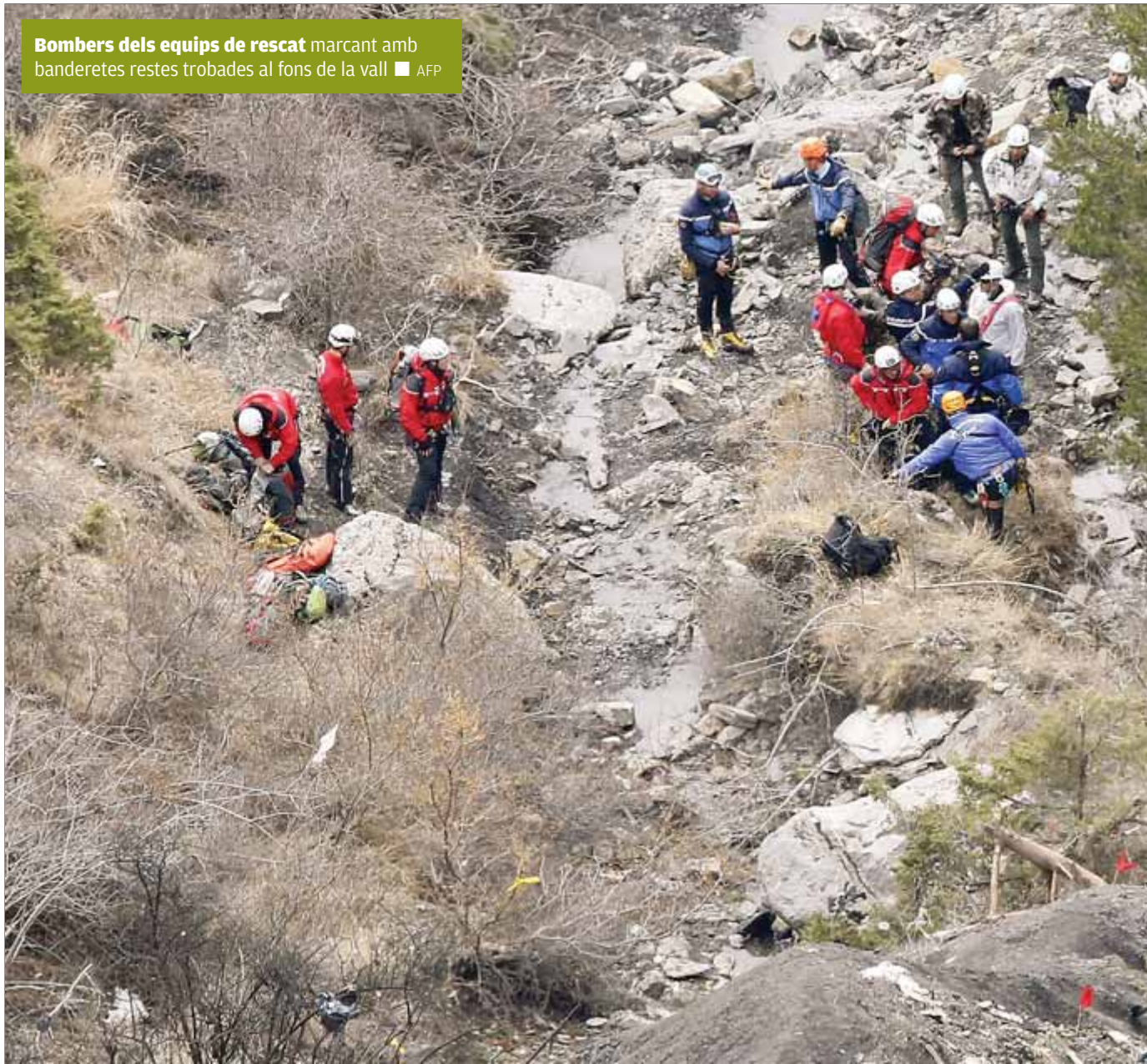
Per contra, ahir es va poder començar a avançar en la recuperació d'alguns dels cossos de les víctimes, i des d'última hora de la tarda van ser evacuats en helicòpter. Tot i això, segons va advertir el primer ministre francès, Manuel Valls, les tasques s'allargaran diverses setmanes. "Es presenta com extremadament difícil", va dir, ja que encara es treballa per assegurar la

zona de l'accident, per tal que els equips de gendarmes i forenses puguin desenvolupar les seves tasques sense perill. Tampoc resultaran fàcils, va advertir Valls, les feines d'identificació dels cossos, que ahir ja van començar, i que seran "extraordinàriament llargues" per culpa de la violència de l'impacte de l'avió amb la roca. "Es va esmicolar. I més enllà d'unes condicions tan extremes, aquest tipus d'investigacions són llargues", va reiterar el primer ministre.

Per facilitar esforços als forenses, prop d'un centenar de gendarmes van començar a treballar dimarts de matinada per obrir un camí alternatiu, d'uns set quilòmetres a peu, fins a l'escarpada zona zero. A més dels equips de rescat, França hi ha destinat un ampli equip de psicòlegs i traductors per atendre els familiars de les víctimes que avui arribaran a Sanha. Una part dels familiars dels morts (14 persones) van sortir ahir per carretera i l'altre contingent ho farà avui en avió, via Marsella.

D'altra banda, la ministra francesa de Territori i Medi Ambient, Ségolène Royal, va precisar durant el matí la reconstrucció dels instants previs a l'accident. La torre de control de la localitat occitana d'Ais de Provença, va poder comunicar-se amb l'avió per últim cop mentre encara estava en l'altura de velocitat de creuer,

Bombers dels equips de rescat marcant amb banderetes restes trobades al fons de la vall ■ AFP



Més de 100 mostres d'ADN de 48 familiars

L'equip tècnic, format per policia científica dels distints cossos policials i vuit forenses de l'Institut de Medicina Legal de Catalunya (IMLC), ja ha recollit 119 mostres de perfil d'indubtable procedència (com ara cabells o saliva) d'un total de 48 familiars de les víctimes de l'accident aeri, per extreure'n mostres d'ADN i utilitzar-les en les tasques d'identificació, segons van informar ahir fonts del Departament de Jus-

tícia. Claudina Vidal, subdirectora de l'IMLC, també va participar en les tasques de recollida de mostres així com d'informació *ante mortem*, sobre dades mèdiques o característiques dels passatgers, com si duïen alguna pròtesi o un tatatge identificatiu.

Les tasques es van fer abans d'ahir en un espai habilitat a la terminal 2 del Prat. Un cap dels Mossos va informar ahir que també es desplaça-

ran a casa de familiars de víctimes, a Castelldefels i a Olot, entre altres poblacions, per recollir més mostres. El perfil genètic extret, ara custodiat per la policia, s'enviarà a les autoritats franceses perquè serveixin per identificar les restes, quan puguin ser recuperades. En aquest sentit, vuit forenses, dos d'ells dentistes, de l'IMLC, es mantenen a disposició dels responsables de França. ■ M.P.

per damunt dels 10.000 metres. Tot anava amb normalitat. Els controladors van indicar als pilots que continuessin amb aquella altura, i van rebre resposta afirmativa dels comandants de l'A320. Però només un minut més tard la nau va començar a descendir, sense que des de la cabina es respongués ja a cap altra indicació feta des de la torre. Va ser llavors quan els controladors van llançar l'avis d'emergència. Deu minuts més tard l'avió va perdre altura

L'APUNT Colpits

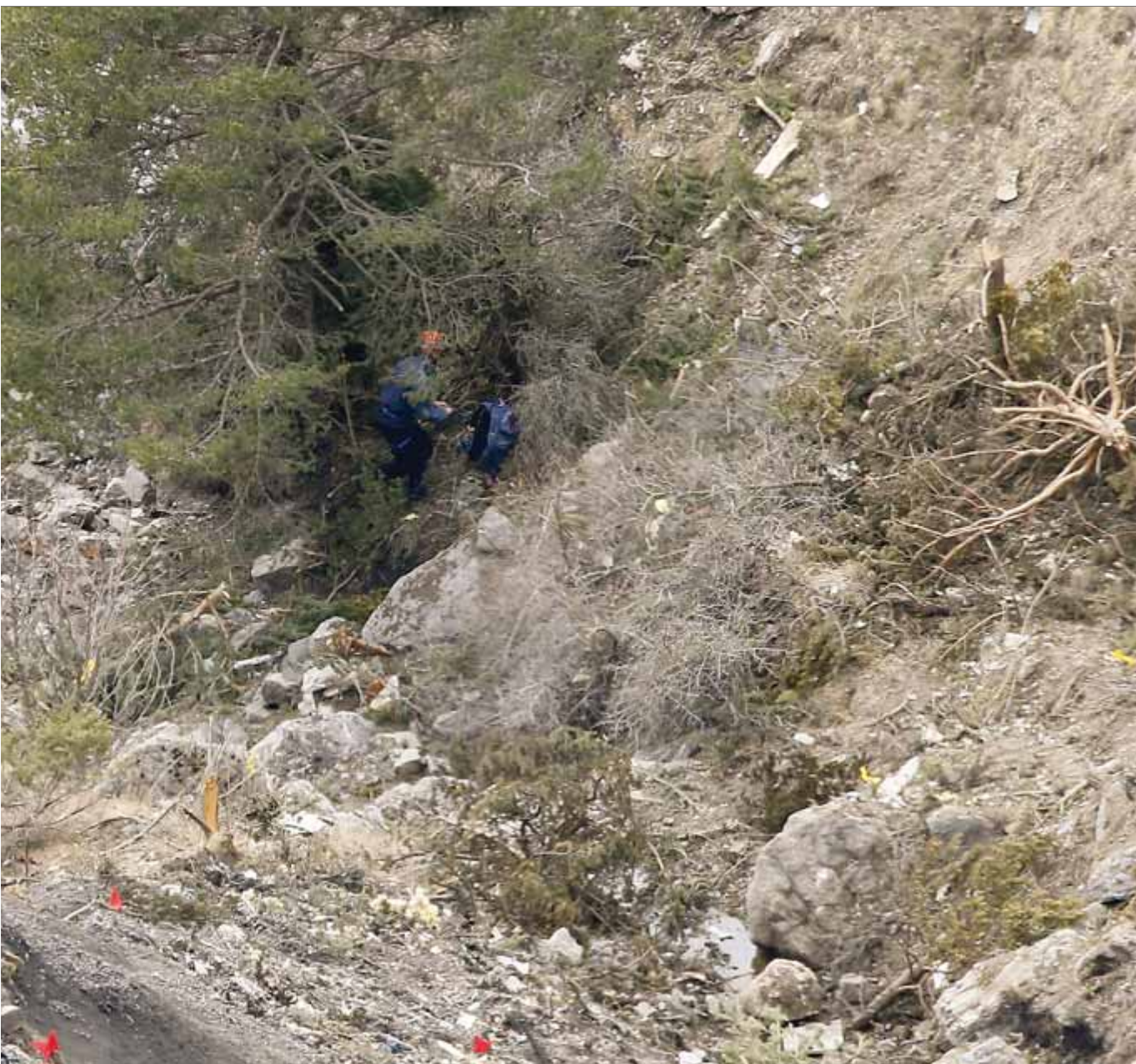
Carles Sabaté

La societat catalana continua colpida per la tragèdia dels Alps. I ho estarem durant setmanes. Les terminals de l'aeroport del Prat estaven ahir més silencioses del que és normal, com si tots els viatgers que hi passaven reflexionessin sobre la transcendència que implica volar i posar les vides en mans de la sofisticada tecnologia aeronàutica i els pilots. Com si de tant

de volar els haguessin perdut el respecte. Però aquest sentiment és idèntic a Alemanya, tan acostumats que els serveis i equipaments funcionin com un rellotge. Només la investigació de les causes de l'accident i l'aclariment de les incògnites que queden per resoldre podran anar cicatritzant la ferida de tots plegats. Però serà llarg i dur.



i molt llarg



fins als 2.000 metres (la muntanya amb què va impactar, el pic de l'Estrop, en fa 2.981) i va desaparèixer dels radars de la torre d'Ais de Provença, amb el resultat conegut.

Les caixes negres
Mentrestant, continuen sense esclarir-se els motius de l'accident, malgrat que dimarts cap a la tarda els equips de recuperació van aconseguir trobar una de les caixes negres de l'avió, encarregada d'enregistrar el so de la cabina.

La principal incògnita se centra a esbrinar per què els pilots no van respondre a cap de les trucades dels controladors durant els deu minuts de descens de l'avió, previs al xoc fatídic.

Ahir al matí el titular d'Interior francès, Bernard Cazeneuve, va confirmar que, tot i els desperfectes que tenia arran de l'impacte, la caixa negra recuperada dimarts els reportaria informació de cara a esclarir les causes del sinistre. I hores més tard, la brigada d'investigació

La xifra

51

víctimes de l'Estat espanyol van ser confirmades ahir. Hi ha morts de 14 nacionalitats, la majoria alemanys.

de l'aviació civil francesa (BEA) ratificava que havien aconseguit extreure "documents d'àudio utilitzables", segons el seu portaveu, Rémi Jouty. "Tenim

La frase

“L'accident és inexplicable. L'aparell estava en un estat impecable”

Carsten Spohr
PRESIDENT DE LUFTHANSA

el so i les veus de tot el vol, fins a l'impacte, però encara no les hem pogut analitzar”, va afegir Jouty, que va demanar temps per poder estudiar els detalls. “Fa

L'Audiencia Nacional assumeix la investigació a l'aeroport del Prat

El titular del jutjat d'instrucció número 2 del Prat de Llobregat, en funcions de guàrdia, va obrir abans d'ahir diligències prèvies, després de rebre l'atestat de la Guàrdia Civil, que l'avió de Germanwings 4U 9525 enlairat a l'aeroport del Prat es va estavellar als Alps francesos. Ahir mateix el jutge del Prat es va inhibir del cas i el va deixar a l'Audiencia Nacional, a Madrid, responsable dels casos de cooperació

anava de Barcelona a Düsseldorf. Agents de la Guàrdia Civil, cos policial responsable de la seguretat dels aeroports a l'Estat espanyol, ja tenia ahir els vídeos en què es veu el moment de l'enlairament de l'aparell, així com de les càmeres que recullen els passatgers que hi embarcaven. És previst que el jutge Ruz també encarregui als agents que interroguin treballadors i tècnics de la companyia i de



La caixa negra recuperada de l'avió caigut ■ REUTERS

jurídica internacional, segons fonts del gabinet de premsa del TSJC. El magistrat Pablo Ruz, del jutjat central d'instrucció número 5, assumirà la investigació dels moments previs de l'accident aeri, ja que era qui estava en funcions de guàrdia a l'Audiencia Nacional abans d'ahir. L'Audiencia també és competent en casos d'atemptats terroristes, possibilitat que les autoritats franceses han descartat en l'accident en què van morir els 150 passatgers i els tripulants de l'Airbus que

l'aeroport barceloní per intentar aclarir interrogants del cas, com ara: per què l'Airbus A320 es va enlairar mitja hora més tard del seu horari previst? Cal descartar, per exemple, que hagi estat un problema tècnic de l'avió de darrera hora el que va provocar aquest endarreriment. Un cop recollida tota la informació, Ruz haurà d'entregar-la al seu homòleg francès. La fiscalia de Marsella ja ha començat la investigació judicial i ha interrogat alguns testimonis de la caiguda. ■ M.P.

pocs minuts que les hem pogut extreure”, va recordar, davant la insistència dels mitjans de comunicació. Jouty tampoc va voler respondre a cap tipus d'hipòtesi, però sí que va reconèixer que la mida tan petita de fragments de l'avió, així com que es trobessin concentrats en només dues hectàrees, no eren característiques d'una “explosió durant el vol”.

La companyia aèria no s'explica què ha passat. Els caps de Lufthansa i Germanwings admetien

ahir que no tenien resposta per a la pèrdua d'altura de l'avió. Ni tampoc per a l'absència de comunicacions durant aquesta. L'aparell havia sortit tard del Prat per la congestió aèria.

La investigació se centrarà ara a “fer parlar” la caixa recuperada, i a mirar de recuperar la segona, explicava Jouty. Es tracta de l'artefacte dedicat a recollir dades tècniques de l'avió, i els equips de rescat només n'han trobat la carcassa. ■

Successos Accident aeri a Europa

Feina de detectius

OPERACIÓ • Les autoritats no estalvien en recursos humans i materials per esclarir les causes d'un accident d'avió encara que el transport aeri sigui el més segur **CLAU** • La caixa negra és l'element determinant per conèixer els fets que ocasionen el sinistre **EXPERTS** • Els investigadors analitzen les restes de l'aparell, la paperassa i les condicions dels pilots

Raül Garcia i Aranzueque
BARCELONA

Els estudis que es fan periòdicament sobre les probabilitats de tenir un accident aeri en comparació amb altres mitjans de transport, en particular el cotxe, demostren un cop i un altre que l'avió és el mitjà de transport més segur. Tot i això, el transport aeri és, alhora, el més vigilat perquè, tal com assenyala Yuri Masó, instructor de vol i cap de seguretat del Centre d'Estudis Superiors d'Aviació (Cesda) de Reus, malgrat que “el mitjà aeri és el més segur” també és el que més rebombori “mediàtic” provoca quan hi ha un accident.

I quan això passa, com en el cas de l'Airbus A-320 que es va estavellar dimarts als Alps, totes les parts implicades en el sinistre es bolquen a investigar-ne les causes amb tots els mitjans a l'abast. “Abans de fer conjectures sobre els motius de l'accident cal recuperar la caixa negra”, avisa Masó davant l'allau d'hipòtesis que aquests dies circulen sobre les causes de l'accident de l'avió de Germanwings. “Les caixes negres aporten una informació molt valuosa”, confirma Xavier Prats, professor investigador d'enginyeria aeronàutica de l'Escola d'Enginyeria de Telecomunicació i Aeroespacial de Castelldefels de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

Els avions duen, generalment a la cua de l'aparell perquè és el lloc estadísticament més resistent als impactes, dues caixes negres que solen ser de colors llampants com el carbassa. Una, coneguda com a *cockpit voice recorder* (CVR), enregistra les converses dels pilots entre ells, amb la resta de la tripulació, amb el control i el so que hi ha a la cabina de pilotatge. L'altra és la *flight data recorder* (FDR), que enregistra paràmetres de vol com la velocitat, l'altitud, la posició, la temperatura, la pressió i el sistema hidràulic. “Grava més d'un miler de dades”, remarca Prats. Els discos durs que contenen estan protegits per una carcassa capaç de resistir grans impactes i fins a 6.000 metres a sota de l'aigua.

A banda de la caixa negra, que de vegades costa de localitzar o no es troba, les autoritats afectades es posen a treballar immediatament per esclarir els fets. D'acord amb els protocols internacionals, participen en la investigació els experts de l'estat



Dos membres de l'equip de rescat, a punt per enlairar-se des de Sanha, als Alps ■ ALBERTO ESTÉVEZ / EFE

6.000

metres de profunditat sota l'aigua pot resistir una caixa negra d'avió.

on hi ha hagut l'accident (França), els del lloc d'on ha sortit el vol (l'Estat Espanyol) i els del país de la companyia aèria afectada (Alemanya). Cadascun dels països té una comissió per fer les indagacions que corresponguin sobre el cas a la qual es poden afegir per col·laborar tècnics d'arreu del món. L'estat del lloc de l'accident és el que lidera les investigacions. En aquest cas és la francesa Oficina d'Investigacions i Anàlisis (BEA, per les sigles en francès), que és una de les agèn-

cies més prestigioses en el tractament d'accidents d'aviació.

“El primer que fan les autoritats quan hi ha un accident d'aquest tipus —explica Prats— és enviar experts perquè facin una observació *in situ* del lloc dels fets”. Tot i que, a hores d'ara, encara no es disposa de la informació de les caixes negres en el cas de l'accident de dimarts, sí que es poden treure algunes conclusions preliminars. “Pel que diuen les autoritats franceses, l'avió ha quedat pràcticament pol-

voritzat i les restes han quedat bastant concentrades al mateix lloc. Amb això es pot intuir que l'avió no va esclatar en ple vol, sinó en impactar contra terra.”

Tot i les dificultats orogràfiques, els perits ja són al lloc on es va estavellar l'avió, on han arribat en helicòpter, per prendre mostres del fuselatge i examinar el terreny. Paral·lelament, segons explica l'expert de la UPC, la investigació s'ocupa d'aspectes burocràtics, però igual d'importants per esclarir els fets, com la “paperassa”. S'ha de comprovar —relata Prats— si s'ha fet algun tràmit malament, quantes hores de vol ha fet la tripulació, si havien fet els descansos reglamentaris, si tots els papers i controls estaven al dia... “Tota aquesta informació, a més, s'ha de contrastar amb les dades de dels controladors aeris. “És una feina de detectius de persones que fa molts anys que treballen en la indústria aeroespacial”, hi afegeix. “Els accidents sempre són una suma de coses —avisa l'instructor de vol Yuri Masó— i fer especulacions sobre els motius és molt difícil.”

Als mitjans, però, hi apareixen tota mena d'hipòtesis, algunes de les quals apunten a una insuficient formació dels pilots. Masó nega que els pilots s'hagin acomodat als

L'agència d'investigació aèria francesa, que lidera les indagacions, és de les més solvents del món

avantatges de l'automatització i que no estiguin preparats per resoldre situacions imprevistes, i recorda que s'entrenen i fan pràctiques d'emergències amb el simulador. “Cada sis mesos, els pilots passen un examen mèdic i un de pilotatge manual”, remarca Prats, que explica que, a la cabina, sempre hi ha dos pilots, el que porta la nau i el que s'ocupa dels controls, i que solen fer torns a l'hora de pilotar: l'un a l'anada i l'altre, a la tornada. Això sí, com a tothom, els accidents com el de dimarts, els poden afectar psicològicament i “les condicions físiques i psíquiques del pilot han de ser excel·lents”, adverteix Masó. És per això que demana comprensió per als pilots de Germanwings que, després de l'accident als Alps, no es van veure amb cor de volar: “La companyia els ha de donar suport i la gent ho ha d'entendre.” ■

Successos Accident aeri a Europa

Els avions se sotmeten a revisió abans de cada vol

■ La normativa de la Unió Europea obliga les companyies a tres nivells de revisió de les aeronaus per garantir el màxim de seguretat ■ L'Agència Estatal de Seguretat Aèria supervisa les actuacions

M. Sardà
BARCELONA

“Un avió no pot entrar en servei si no té el vistiplau del programa específic de manteniment, prèviament aprovat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA)”, expliquen ahir a aquest diari fonts d'aquesta agència, que afegeixen que l'AESA supervisa a peu de rampa –al mateix aeroport– que les companyies compleixin les estrictes normatiues de la Unió Europea quant a seguretat aèria per tal de garantir la seguretat. L'agència va efectuar 17.000 inspeccions en matèria de seguretat aèria el 2013, les últimes dades disponibles.

La UE obliga les companyies a realitzar tres nivells de revisió a les aeronaus abans que s'enlairin des de qualsevol dels aeroports, independentment dels protocols que pugui tenir cada companyia individualment. La normati-

Normativa de manteniment

No programat: reparació de qualsevol averia en un moment determinat.

Programat

1 Manteniment en línia

Trànsit: inspecció ràpida que s'ha de fer poc abans que l'avió s'enlairi.

Diari: revisió en el primer vol del dia, feta amb no més de 48 hores d'antelació.

Revisió S (o setmanal): cada 100 hores de vol.

2 Manteniment menor

Quatre inspeccions en diferents graus dels sistemes generals.

3 Manteniment major (“La gran parada”):

Es desenvolupa el programa d'inspecció Estructural: revisió interna i externa de l'avió cada quatre anys aproximadament.



va distingeix entre el manteniment programat i no programat, referint-se el primer a les avaries que esdevenen en qualsevol moment i que es reparen tan bon punt l'avió aterra.

El manteniment programat es compon de tres tipus de revisions de dife-

rents nivells: el manteniment rutinari, el menor i el major. El rutinari, a la vegada, es subdivideix en tres tipus d'accions. La primera es denomina de trànsit, en la qual s'inspecciona l'aeronau utilitzant un rigorós protocol molt poc abans que iniciï el vol,

revisió que també passa després d'aterrar, amb un control de fiabilitat del tren d'aterratge, pneumàtics i temperatura dels frens. La segona actuació, diària, es realitza sobre el primer avió del dia, que passa una revisió amb no més de 48 hores d'antela-

ció a l'inici de l'activitat; i, finalment, la revisió S o setmanal, que es fa després de cada cent hores de vol i és més intensa que les anteriors.

El manteniment anomenat menor també es compon de quatre revisions de diferents graus

dels sistemes generals d'estructura i navegació dels aparells, i que es realitzen a partir de les 250 hores de vol, de 6 mesos, de 2 anys i de 6 anys. La tercera i més completa revisió de les aeronaus es fa aproximadament cada quatre anys i és coneguda com la *gran parada*. El Programa d'Inspecció Estructural defineix aquesta inspecció en profunditat, tant de l'interior com de l'exterior de l'aparell: es comprova l'estructura amb rajos X, es treuen els motors i es desmunten una a una totes les peces de l'avió per després tornar-lo a reconstruir, substituint tots els elements necessaris, i deixar-lo com sortit de fàbrica.

Apte o no apte

En els vols de curt i mitjà radi, “la revisió de l'avió es fa a requeriment del coordinador de vol o del segon pilot, que són els encarregats de comunicar les avaries que hagin detectat durant el trajecte. En aquest cas, es crida el tècnic de manteniment i quan aquest acaba, signa el *go* o *no go* de l'aparell. En el cas dels vols de llarg radi, aquest manteniment és obligatori”, explica un membre de l'Associació Sindical de Tècnics de Manteniment Aeronàutic (Asetma). Els requeriments consten en el llibre d'avaries de l'aeronau. ■

Prohibit especular amb la tragèdia

SENY • A Alemanya, les mil i una teories sobre l'origen de l'accident aeri se circumscriuen a la premsa groga **DOL** • El president de Germanwings dóna llibertat per agafar-se dies als empleats de la companyia que no es vegin amb cor de volar

Gemma C. Serra
DÜSSELDORF

Si algun punt de coincidència hi havia ahir, entre el món polític, les companyies afectades i fins i tot el ciutadà, és que no és moment d'especular. Les mil teories, inclòs el sabotatge o bé l'atemptat, que en un altre país podien omplir els informatius, són, a Alemanya, un terreny reservat a la premsa groga i prou.

De la mateixa manera que dimarts es va preservar de les mirades alienes els familiars de les víctimes que anaven arribant a Düsseldorf, ahir es buscava no entrar de ple en teories alimentades per la incertesa.

A l'aeroport de destí del vol

4U 9525, amb prou feines un minut de silenci, cap a les deu del matí, va servir per recordar amb dolor les víctimes, però també que la vida continua i que l'activitat al tercer aeròdrom d'Alemanya, pel que fa a trànsit aeri, no s'atura. Un minut de silenci, amb el personal de Lufthansa i de Germanwings informat, valia més que mil paraules. També, un petit recordatori improvisat al mig de la terminal de facturacions, amb les espelmes, alguna flor i misatges en diferents idiomes que els visitants hi deixaven.

Els únics noms que en aquests dos dies de commoció nacional omplen els diaris, els informatius i els pensaments dels ciutadans alemanys són els

dels 16 nois i noies que tornaven de Llinars de Vallès en l'avió de Germanwings. Ells representen la tragèdia col·lectiva, concentrada en l'escola d'un poblet petit, Haltern am See, com també ho fan, d'una altra manera, els sis membres de la tripulació del 4U 9225, el record dels quals ha encomanat la resta de la plantilla de Germanwings, la filial pobra de Lufthansa, de cop immersos en la por de volar.

Reaccions humanes

Res a veure amb les condicions dels seus aparells, insisteixen des de la companyia aèria. Segons remarcava la companyia, es tracta de la reacció humana dels qui, no ho oblidem, també han perdut companys –de vega-



El president de Lufthansa, Carsten Spohr, ahir al Prat ■ A.D. / EFE

des, companys d'altres vols –als Alps francesos.

“A Düsseldorf, tots ens coneixem”, deia Thomas Winkelmann, president de Germanwings, al diari local *Express*. “La companyia és una gran família. El personal que no es vegi amb cor de treballar aquests dies té dret a agafar-se uns dies lliures”, hi afegia.

Per la seva part, Vereinigung Cockpit (VC), el sindicat de pilots de Lufthansa, va expressar la seva “empatia màxima” pels amics i familiars de passatgers i tripulants de cabina del vol. “Demanem que s'evitin especulacions, ja que fan especialment mal. No són l'objecte de la investigació ni li són útils”, afirmava el sindicat en un comunicat. ■

Successos Accident aeri a Europa

Avió impecable, tragèdia inexplicable

■ El president de Lufthansa recalca que l'aparell sinistrat estava en perfecte estat i que el pilot era experimentat

Gemma C. Serra

Düsseldorf



El president de Lufthansa, Carsten Spohr, anava ahir d'aeroport en aeroport, oferint una declaració re-re l'altra als mitjans, alemanys o internacionals, que volien sentir dels seus llavis allò que no deixava de repetir: que l'A-320 de Germanwings, la filial de baix cost de la companyia estrella, estava en estat impecable –malgrat que se li havia detectat un problema el dia abans de la jornada fatídica–; que no era un aparell vell –més de 25 anys de vols és normal– i que el pilot era un professional tan impecable com l'avió. “Lufthansa mai no estalviarà en seguretat”, deia, a l'aeroport de Düsseldorf, una de les cites del

dia, de retorn del lloc de la catàstrofe, després d'haver-se trobat amb familiars de les víctimes i abans de marxar de nou cap a Barcelona, a explicar-se també des del lloc on es va enlairar el seu avió impecable, però que es va estavellar als Alps francesos.

Les paraules de Spohr sonaven una mica buides. No només a Alemanya, país on teòricament la paraula impecable es dona per descomptada, sobretot si s'aplica a Lufthansa. És així? Paradoxalment, ahir a Düsseldorf semblaven més necessitats de trobar explicacions els mitjans internacionals que els mateixos alemanys, potser perquè, des del país, es té una imatge menys impecable del funcionament del *Made in Germany*, a Lufthansa o al-

tres marques insígnia, que entre els estrangers.

La realitat no sempre s'ajusta a l'estereotip de país poderós on tot rutlla perfectament. Els alemanys ja ho saben, la resta del món se sorprèn. L'altre cap protagonista de la tragèdia, el de Germanwings, Thomas Winkelmann, omnipresent també d'aeroport en aeroport, va haver de reconèixer que no tenia ni tan sols la xifra certa de passatgers alemanys. Setanta-dos, deia, donant-la encara com a provisional, perquè tampoc no es pot saber, en aquest món globalitzat i de població canviant, quantes dobles nacionalitats hi havia entre les 150 víctimes.

Ahir a la nit, el seu equip no havia pogut ni localitzar totes les famílies. N'hi faltaven una vintena. ■



Una noia ahir a Haltern, amb un cartell que diu 'Per què?' ■ SASCHA SCHUERMANN / AFP

La premsa alemanya qüestiona l'espanyola

Alguns mitjans alemanys van assenyalar ahir el diferent tracte que es va dispensar als familiars de les víctimes que en el moment de conèixer-se l'accident van anar a demanar informació a l'aeroport del Prat i al de Düsseldorf. Una informació al web de Deutsche Welle destacava el contrast entre el tracte rebut pels familiars a l'aeroport alemany, “que van ser respectats i sense ser exposats a

imatges emocionals”, amb les escenes amb corredisses de periodistes que volien captar imatges i declaracions dels familiars. El mitjà digital enllaçava amb una crònica del seu corresponsal a Barcelona, Nik Martin, que explicava com els familiars eren “molestats” fins que personal de l'aeroport els rescatava i els portava a una àrea restringida. En canvi, a Düsseldorf entraven directament a les

àrees VIP reservades per a ells sense que ningú els perseguís per obtenir alguna frase o imatge d'ells. Els diaris alemanys, com els catalans, no van posar imatges de familiars a les portades. Alguns d'espanyols sí. També hi va haver mitjans que es van fixar en els tuits que aplaudien l'accident perquè hi havia catalans i alemanys. El diari digital Focus en va fer un ampli seguiment. ■ DAVID MARÍN

El trist vol de l'endemà

‘ON TIME’ • L'avió del matí de Germanwings cap a Düsseldorf de l'endemà va sortir ahir sense novetats **POR** • Els viatgers fan el cor fort i es desplacen ben tristos **ENDAVENT** • Recorden que no poden deixar de treballar o visitar la família

Carles Sabaté

EL PRAT DEL LLOBREGAT

L'avió de l'endemà, a la mateixa hora, va enlairar-se de l'aeroport del Prat sense novetat. “Se'ns farà llarg, a tots plegats, suposo, però sobretot a la tripulació”, admetia en Javier, que sovint l'agafa per negocis i que atenia la premsa “com puc” a la cua de la facturació. Havia consultat amb la família si prenia el vol: “M'han aconsellat tirar endavant, jo agafo el vol per treballar i ells faran també la vida normal”, admetia.

La Hildegard s'ho prenia molt més seriosament: “No puc ni parlar i ahir vaig intentar no

mirar la televisió, però he de visitar la meua família i agafo el vol, amb por... però cada dia passen accidents arreu...”

La companyia va enviar dimarts a tots els passatgers un correu electrònic en el qual els informava que el vol havia canviat de codi. Del fatal 4U 9525 de dimarts al GW9441 d'ahir. Per no generar més rebombori a l'aeroport, van retirar la destinació a les pantalles del *check in*. No hi havia cues, perquè l'aparell va omplir-se a mitges. En el correu, Germanwings, els oferia canviar l'horari, fins i tot.

Sergi Egea vola “gairebé cada mes” a Düsseldorf i amb la companyia, perquè el meu pare viu aquí i la mare, allà. “Hi confio i



Passatgers del vol de matí d'ahir a Düsseldorf a punt de facturar els equipatges a l'aeroport del Prat ■ JOSEP LOSADA

no penso en negatiu. Hem de tirar endavant i treballar, per això vaig comprar ahir mateix el bitllet. De fet, potser sigui aquest avui el vol més segur del món.” Va ser l'únic somriure de tot l'embarcament. Juan i la seva esposa van marxar atemorits, però convençuts que és el que havien de fer: “Vaig també a la fira alimentària de Colònia, com diverses de les víctimes.”

El també Airbus d'ahir va arribar sense novetats, tot i sortir amb 7 minuts de retard. Ja havia vingut abans d'Alemanya, però “amb molt de silenci”, explicava la Hell, que venia a Barcelona a passar uns dies. Ahir van emprar la ruta de Tolosa de Llenguadoc per petició de la tripulació. ■

Societat



**Els familiars
acomienzen les
víctimes als
Alps**

Van ser informats de les causes de la caiguda de l'avió i de com es recuperen els cossos

Successos Tragèdia aèria a Europa

“Voluntari, delibera

CULPABLE El copilot de l'A320 va estavellar l'avió de manera deliberada
PROVES Va ignorar els controladors i el comandant, i va fer caure l'avió cap a l'impacte sol i tancat a la cabina

Albert Lladó Romero

París

Dramàtiques primeres revelacions de la caixa negra encarregada d'enregistrar les converses a cabina de l'avió estavellat dimarts als Alps francesos, que havia de cobrir el trajecte entre Barcelona i Düsseldorf. Segons la fiscalia de Marsella, la informació extreta apunta a “una voluntat de destruir l'avió” del copilot, l'alemany Andreas Lubitz, segons va relatar ahir el procurador marsellès, Brice Robin, amb una precisió i transparència notables.

Lubitz, de 27 anys, va esperar que el comandant sortís de la cabina, probablement per anar al servei, i quan la porta es va tancar darrere seu va accionar de manera deliberada el botó de descens de l'avió. Abans s'havia produït una conversa “normal” entre comandant i copilot per repassar el pla de vol fins a Düsseldorf, en què Lubitz va ser “lacònic” en les seves respostes. Vint minuts després de l'inici d'aquest intercanvi, el comandant va deixar sol a la cabina el copilot, que, un cop assumits els controls i iniciada la fatídica maniobra, ja no va tornar a parlar en els deu darrers minuts enregistrats a la caixa negra. No va contestar els controladors que des de la torre d'Ais de Provença el van alertar de la pèrdua d'altura de la nau, ni tampoc va respondre la crida cada cop més insistent del comandant perquè li obrís,

La frase

“No ho considero un suïcidi perquè quan dus 150 persones a bord no ho pots plantejar així”

Brice Robin
FISCAL DE MARSELLA

“Ni en els pitjors malsons podíem imaginar una cosa així. Estava totalment capacitat per volar”

Carsten Spohr
PRESIDENT DE LUFTHANSA

amb violents cops a la porta en els instants finals.

Des dels atemptats de l'11 de setembre del 2011 a Nova York, l'entrada a la cabina s'ha de poder bloquejar, però continua sent accessible des de fora si es disposa d'una clau. Tret que un dels pilots la bloquegi des de dins.

Segons va destacar el fiscal ahir, en tota aquesta estona de descens Lubitz es va mantenir conscient –“respirava tranquil·lament”, va explicar–, fet que descarta la hipòtesi d'una possible pèrdua de pressió a la cabina, que hauria provocat la pèrdua del coneixement o la indisposició de qui s'hi trobés a dins. “El copilot no va pronunciar cap paraula des del moment en què el comandant va sortir de la cabina. L'opció més plausible és que va bloquejar l'accés del comandant. No tenia cap raó per fer-ho, ni per no atendre les trucades de la torre de control, ni per canviar d'altitud”,



El fiscal Brice Robin va donar ahir els detalls del sinistre acompanyat dels caps de bombers i la Gendarmerie. A la dreta, rescat de cadàvers ■ AFP

Els pilots passen exàmens psicològics cada any

Els pilots de vols comercials estan sotmesos a uns exhaustius controls mèdics que inclouen tant aspectes físics com psicològics. Al l'Estat espanyol, les normes de la direcció general d'Aviació Civil, que es basen en el reglament 1178/2011 de la Comissió Europea (CE), estableixen que els pilots comercials s'han de sotmetre a una revisió anual si són menors de quaranta anys i semestral si superen

aquesta edat. En les proves, es fa una entrevista a fons al pilot, una prova visual, una d'auditiva, una de cardíaca, una anàlisi d'orina, una de sang i les que calguin si la persona examinada ha tingut algun problema de salut o accident des de l'última revisió. Cada cinc anys se'ls fa, a més, un control més exhaustiu. A més, els pilots, controladors i auxiliars de vol han de superar altres exàmens especí-

fics que avaluen seva la salut mental.

El filtre més important, però, és el test que fan per obtenir la llicència. A banda d'examinar, a fons, tota mena de variables fisiològiques, els candidats s'han de sotmetre a diverses proves psiquiàtriques i psicològiques en les quals es detecta, entre altres coses, si l'aspirant a pilot té algun trastorn de la personalitat o idees suïcides.

va precisar Robin, per justificar la forta creença de la fiscalia que es va tractar d'un acte deliberat. “No faig servir la paraula *suïcidi* perquè quan tens la responsabilitat de 150 persones al darrere, no ho considero un suïcidi”, hi va afegir, taxatiu.

La pista terrorista

La intencionalitat del descens de l'avió, sumada al record encara molt present dels atacs gihadistes viscuts a París, Copenhaguen i Tunis en aquest

L'APUNT

Maneres

Carles Sabaté

L'accident aeri posa de manifest diferents maneres d'afrontar les investigacions policials i actuacions judicials a l'Estat, França i Alemanya. La fiscalia és qui encapçala la investigació a França, no pas els jutges. Això sí, el fiscal de Marsella va lamentar ahir que no li havien arribat les proves i conclusions fins 48 hores després del sinistre. Va ser ell mateix qui va exposar pri-

mer als familiars el que havia passat i després als mitjans de comunicació. A l'Estat s'hauria filtrat part de la informació i els informes pericials haurien trigat setmanes, tal com ja va passar amb l'accident de Spanair. I a Alemanya hi ha queixes per tal que no s'especuli sobre l'homicidi de 150 persones, fins que no acabi tota la recerca forense.



t i premeditat"



cle separat. Els gendarmes desplaçats per la fiscalia al terreny se centren a recuperar la segona caixa negra, encarregada de registrar les informacions d'altura, rumb, velocitat i funcionament mecànic de l'avió. Encreuant-ne la informació amb la del primer artefacte, es podrà reconstruir amb més fiabilitat què va portar l'A320 a impactar. El fiscal està considerant canviar l'estatut de la investigació judicial per accident, oberta dimarts, per la d'"homicidi involuntari".

Malgrat que la confirmació que l'acte del copilot va ser deliberat va resultar esgarrifosa, no es pot dir que es tractés d'una sorpresa absoluta. Des del

La causa de l'accident no canviarà les indemnitzacions

mateix dimarts, dia de l'accident, els experts van indicar que les característiques del descens de l'avió feien pensar que es tractava d'una maniobra voluntària, però no eren capaços d'explicar per què s'havia perllongat durant deu minuts, de manera progressiva. La maniobra no concordava, en cap cas, amb la que hauria fet un aparell dirigit pel pilot automàtic.

La legislació europea fixa que la causa de l'accident no canviarà les indemnitzacions a les famílies de les víctimes. Germanwings i Lufthansa firmen un contracte amb els passatgers i l'abast de les compensacions en cas de sinistre. La companyia alemanya insistia ahir que el pilot havia superat totes les proves psicològiques, malgrat que només acreditava 600 hores de vol. ■

inici del 2015, van tornar a posar la pista d'un possible atemptat damunt la taula. Poc va importar que el govern francès hagués qualificat aquest camí d'investigació com remot ja des de dimarts al vespre: fins i tot es va preguntar a Robin per la religió del copilot. Però el procurador marsellès, tot i reconèixer que encara calia investigar el perfil de Lubitz, va deixar clar que res apuntava en aquesta direcció. Hores més tard, el ministre de l'Interior ale-

many, Thomas de Maizière, va corroborar que no hi havia "indícis de rerefons terrorista".

El fiscal de Marsella també va explicar que un dels últims sons que els investigadors de l'aviació civil francesa van poder rescatar de la caixa negra era l'alarma de proximitat a terra, i que és molt probable que els passatgers només s'adonessin del que estava passant a pocs instants del desenllaç. "Els crits de la tripulació només es van sentir en el dar-

rer moment", va detallar, abans d'afegir-hi que la mort dels ocupants de la nau va ser instantània.

Mentrestant, les tasques de recuperació dels 150 cossos continuen un dia més en l'escarpada zona on van caure les restes de l'avió, des d'ahir amb una millora de la meteorologia, i el gruix dels familiars de les víctimes van anar arribant des de la tarda al lloc dels fets en autocars. Entre ells es trobaven els del copilot Lubitz, que viatjaven en un vehi-

Tres precedents confirmats

■ Un Boeing de SilkAir que cobria el trajecte Jakarta-Singapur es va estavellar el 19 de desembre del 1997 en una acció intencionada del pilot en què van morir 97 passatgers i set tripulants.

■ El vol 990 d'EgyptAir, que cobria el trajecte Nova York-El Caire, va caure a l'Atlàntic el 31 d'octubre del 1998 amb 227 persones a bord. El copilot va obtenir el control de

l'avió –un Boeing 767–, va desconnectar el pilot automàtic i va precipitar l'aparell al mar.

■ Un avió de les línies aèries de Moçambic es va estavellar quan volava de Maputo a Luanda el 29 de novembre del 2013, amb 27 passatgers i sis tripulants. El pilot es va tancar a la cabina aprofitant que s'havia quedat sol i va fer caure l'avió.

Successos Tragèdia aèria a Europa

Andreas, el pilot d

APTE • Lubitz, de 27 anys, havia superat sense problemes rigoreses proves físiques i psíquiques **MOTIU** • En la recerca d'una explicació, s'apunta la possibilitat que tingués la síndrome de l'esgotament professional



Gemma C. Serra

Berlín

27 anys, nascut i criat en una ciutat alemanya tranquil·la, de 12.400 habitants, Montabaur, a Renània-Palatinat, i encara amb domicili oficial a casa els pares, a més d'un habitatge propi a Düsseldorf, la ciutat on mai no va arribar el vol 4U 9525 de Germanwings, procedent de Barcelona, amb 150 persones a bord. A Alemanya, els mitjans seriosos es referien ahir al nostre que, de cop, havia fet la volta al món com a Andreas L., per raons de protecció de dades. Per als mitjans estrangers és Andreas Lubitz, amb nom i cognom. Un noi amable, simpàtic i tranquil, que no cridava l'atenció, com s'acostuma a descriure, a posteriori, molts autors de crims o atemptats monstruosos, en aquest cas un copilot de Germanwings, la filial de baix cost de Lufthansa. El membre de la tripulació que va tancar-se per dins a la cabina de l'Airbus de la companyia, probablement aprofitant que el seu company més experimentat havia anat al lavabo, i que ja no el va deixar entrar mentre feia que s'estavellés l'aparell contra les muntanyes dels Alps francesos.

El pilot suïcida, el pilot assassí o el pilot de la mort, són els termes amb què arreu del món, i no només als països de procedència de les víctimes –setze nacionalitats, en total–, es parla ara d'aquest jove somrient, membre des de la seva joventut del club d'avió local LSC Westerland i format a l'escola de pilots de Lufthansa de Bremen (nord d'Alemanya), amb una llarga estada també als Estats Units.

“Va complir la seva prepara-

ció i superar totes les proves, de personalitat i coneixements, sense problemes”, deia el president de la companyia aèria alemana, Carsten Spohr. Un perfil impecable, un bon estudiant, un noi normal, simpàtic i comunicatiu, segons insistien a qualificar-lo els antics companys i preparadors de l'escola de Westerland, que va acabar el batxillerat el 2007 i va començar un any després la formació com a pilot. Un jove que va superar els més estrictes exàmens psicològics, físics i mentals i que va aconseguir el seu somni de ser admès en el restrictiu club dels pilots del seu país, sortit d'una escola de prestigi internacional.

Tot impecable, en paraules de Spohr, qui no va voler explicar, però, de nou per raons de privacitat i de protecció de dades personals, per què aquest jove brillant i impecable va interrompre durant uns quants mesos la seva formació. Va ser el 2009 i, sembla ser que per seguir un tractament mèdic, les raons del qual no es poden revelar per secret professional, deia Spohr.

Burnout, va ser el terme mèdic que, tot seguit, va desaparèixer entre els mitjans alemanys, de la premsa popular al se-

riós *Frankfurter Allgemeine Zeitung*,

com a explicació més raonable per a

un comportament teòricament inexplicable: que un professional

preparat per ser el guardià de la seguretat aèria,

com a màxima prioritat, decideixi posar fi a 149 vides, a més de la pròpia.

Burnout la síndrome de l'esgotament laboral, és una altra etiqueta que cou, de cop, en l'aerolínia alemanya i el seu selecte club de pilots, entre els millors del món, segons la companyia, on no es poden descartar, però, aquests “casos únics”.

Lubitz, en una imatge que havia penjat al Facebook. A la dreta, una espelma recordava la mort del pilot a casa seva, que va ser escorcollada per la policia ■ KAI PFAFFENBACH / REUTERS



Si dies enrere defensava la integritat tècnica de l'Airbus de Germanwings, la seva filial de baix cost, ahir a Spohr li va correspondre fer-ho respecte a la del conjunt dels pilots de la casa, on ningú no pot excloure, però, el “cas únic”. La pitjor versió d'un desastre personal, el que sigui, aplicat a un pilot que té a les seves mans el destí de 149 persones, a més del seu.

El cap de Lufthansa, a qui aquests dies ningú no enveja la seva presència mediàtica constant enmig de la catàstrofe, va insistir, però, que abans de ser readmès de nou a l'escola de Bremen va ser sotmès un altre cop a les més rigoreses proves per assegurar-se de la seva integritat, física i mental. És a dir, que va passar els exàmens per primer cop el 2008 i, de nou, el 2010, i que a l'última verificació de les moltes que ha passat,

aquest mateix 2015, no consten ni antecedents penals ni vincles amb un rerefons terrorista. Tenia 630 hores de vol –una dècima part que el company a qui va tancar mentre estavellava l'avió– i havia ingressat a Germanwings el setembre del 2013.

Horror a l'escola

Suïcidi o assassinat múltiple, inclòs el dels seus companys de tripulació –cinc– i les persones que potser havia vist pujar a l'avió, com els 16 nois de l'escola de Haltern am See, una població encara més petita que la seva i la dels seus pares. El director de l'escola Joseph König, Ulrich Wessel, no va voler entrar ahir en especulacions entre un terme i l'altre. “Cal saber ben bé què ha passat”, va dir, en una conferència de premsa, més trasbalsat encara que a les dels

dies anteriors i mirant d'expressar en paraules com se senten ara les famílies i els amics dels nois morts. Al dolor immens de la pèrdua s'ajunta l'horror de saber que va ser el copilot el qui els va arrossegat a la mort.

Alguns familiars d'aquests nois i noies, com els de les víctimes catalanes i de la resta de nacionalitats destrossades per la tragèdia, van ser ahir a Sanha, la població més propera al lloc on Andreas Lubitz va estimbar el vol 4U 9525. Entre aquests 300 familiars també hi eren els pares del copilot. El grup dels 40 parents de la tripulació anava separat de la resta i, com aquests, convenientment preservats dels mitjans de comunicació acampats en el mateix lloc on el dia abans havien estat els polítics representants dels països més afectats per la tragèdia: la cancellera Angela



e la mort



Merkel, el president François Hollande i Mariano Rajoy, a més d'Artur Mas i Hannelore Kraft, la cap del govern regional de Rin del Nord-Westfàlia.

En aquesta situació es van assabentar els pares del copilot de la notícia que va donar un nou daltabaix a la catàstrofe: la implicació del seu fill com a artífex directe de tant de dolor compartit. La família va haver de preparar un retorn encara més traumàtic a casa. La policia alemanya, mentrestant, va acordar tant el domicili de Montabaur com l'habitatge del pilot en una barriada perifèrica de Düsseldorf. En totes dues adreces s'havia concentrat ja un bon nombre d'equips de televisió, alemanys i estrangers, en cerca d'algun veí que ajudés a reconstruir el retrat d'aquest copilot teòricament

630

hores de vol
eren les que tenia el jove pilot, que treballava a Germanwings des del setembre del 2013.

impecable, però afectat del *burnout* o d'algun altre tipus de trastorn que el va convertir en autor d'una monstruositat que ha destrossat moltes famílies i enfonsat Lufthansa en la pitjor tragèdia dels seus 60 anys d'història.

Mentre els mitjans buscaven testimonis entre el veïnat, la fiscalia de Düsseldorf va entrar i escorcollar la casa, en cerca de fets que expliquin la transformació mental o d'altra mena del jove de 27 anys. El company alemany de Mohamed Atta —el coordinador dels atemptats de l'11-S del 2001 contra els Estats Units— o l'Anders Breivik de Lufthansa —autor del doble atemptat d'Oslo i l'illa d'Utoya de juliol del 2011, amb 77 morts—, com se l'anomenava en perfils improvisats que circulaven per les xarxes socials. ■



Dos pilots asseguts a la cabina d'un Airbus A320 ■ REUTERS

Les companyies revisen el protocol d'accés a la cabina

■ Quatre operadors obligaran que hi hagi dues persones a la sala ■ El pilot pot bloquejar l'entrada de la tripulació

Redacció
BARCELONA

L'estavellament deliberat de l'avió de la companyia Germanwings a càrrec del copilot, sense que la resta de la tripulació pogués accedir a la cabina de comandament, ha obligat les companyies aèries a repensar els protocols d'accés a la sala de pilotatge. Ahir mateix, la companyia britànica Easyjet, la noruega Norwegian Air Shuttle, la islandesa Icelandair i la canadenc Air Transat van anunciar que canviarien immediatament els protocols per obligar la presència, a tota hora, de dues persones a la cabina.

Als Estats Units, aquesta norma és obligatòria a tots els operadors, mentre que a Europa, l'Agència Europea de la Seguretat Aèria (Aesa) no imposa aquesta mesura i són les companyies les que decideixen si l'apliquen o no. De fet, moltes tenen establert aquest reglament, però segons admeten alguns membres de la tripulació, sovint no més es respecta durant

La xifra

3

càmeres vigilen la porta de la cabina dels avions perquè el pilot que és a dins controli qui vol accedir-hi.

les maniobres d'enlairament i aterratge.

Les mesures de seguretat a la cabina de comandament es van reforçar immediatament dels atemptats de l'11 de Setembre del 2001, en què els avions van ser segrestats. Des d'aleshores, tots els avions disposen de portes blindades i d'un sistema d'accés que impedeix que ningú fora de la tripulació hi pugui accedir.

Els membres de la tripulació tenen diverses maneres d'accedir a la cabina des de fora. Ho poden fer trucant, des d'un telèfon intern, al pilot, que en veure'ls des de les tres càmeres que vigilen l'accés a la porta, els pot obrir. També poden sol·licitar l'accés introduint en un teclat un codi que només

La data

11.09.01

Els atemptats de l'11-S a Nova York van fer revisar els protocols d'accés a la cabina dels avions.

ells coneixen. El pilot, des de dins, rep un senyal acústic i lluminós, mira al monitor qui vol entrar i n'autoritza l'accés. En cas d'emergència, si el pilot ha quedat inconscient, per exemple, els altres pilots, les hostesses o el sobrecàrrec poden obrir la porta a través d'un codi específic. El pilot, però, pot bloquejar-ne l'accés des de dins amb una palanca que té al taulell de comandament o amb un pestell manual.

Per assegurar-se que no hi haurà cap problema, les companyies aèries revisen tot el sistema d'accés a la cabina abans de cada vol. A més, cada operador té els seus propis codis per evitar que cap eventual segrestador se n'apregui un d'universal. ■

Successos Tragèdia aèria a Europa



Un moment de la cerimònia en record de les víctimes en la qual van participar els familiars. Al costat, tasques de rescat i, a sota, el monòlit i els autocars custodiats pels gendarmes ■ REUTERS



Comiat veient els Alps

HOMENATGE • Els familiars dels passatgers de l'avió estavellat dimarts dipositen flors i espelmes en un tranquil indret a Lo Vernet, on un monòlit recordarà per sempre la tragèdia **DIFÍCIL** • Els parents van ser informats pels responsables de l'operació de rescat de l'evolució del procés **INTIMITAT** • Els familiars de la tripulació van fer un comiat a part

Redacció
LO VERNET

Una profunda tristor en un paratge tranquil. Uns 250 familiars de les víctimes de l'accident de l'Airbus A320 es van fer costat ahir els uns als altres en un acte senzill i ple d'emoïtat que va voler servir per acomiadar-se'n. La cerimònia es va fer a mitja tarda a Lo Vernet, el punt més pròxim al lloc de la tragèdia al qual es pot accedir. Un municipi d'uns 150 habitants amb una vista privilegiada a la muntanya darrere de la qual es va estavellar el vol de Germanwings que dimarts va sortir de Barcelona en direcció a Düsseldorf. Vuit autobusos van traslladar els familiars des de Marsella fins a l'indret triat per a l'acte de comiat. No hi van faltar les espelmes ni les flors,

però tampoc les banderes per representar la diversitat de nacionalitats de les víctimes.

La comitiva d'autocars va arribar envoltada d'ambulàncies i de vehicles de serveis mèdics. Alguns familiars de les víctimes no es van veure amb ànims d'arribar a la zona muntanyosa i es van quedar a Marsella. D'altres, en canvi, segons van reconèixer els especialistes de suport psicològic, van començar a assimilar un cop allà, al peu de la immensa muntanya, que la tragèdia és una realitat i que, tal com els estan explicant des de fa dos dies, han perdut per sempre el fill, el pare o la parella. Allà els va rebre una comitiva d'autoritats, entre les quals hi havia la vicepresidenta de la Generalitat, Joana Ortega. Després d'uns breus comentaris, les famílies van deixar flors i espelmes al costat d'un monòlit que recor-

darà per sempre més les víctimes de la tragèdia aèria. El comiat es va acabar amb un aplaudiment espontani amb el qual els parents dels passatgers del vol accidentat van voler agrair la feina dels equips de rescat i alhora els professionals implicats en aquesta feina van voler mostrar el seu suport als afligits familiars.

Arribats sobretot des d'Alemanya i des de Barcelona, van sentir explicar de viva veu a una responsable de la Prefectura francesa com evolucionen les tasques de rescat. Segurament no era el primer cop que sentien que arribar a la zona on va estavellar-se l'avió no és fàcil, que la feina de recuperar els cossos serà lenta... En definitiva, que el procés va per llarg. Després d'una breu cerimònia interreligiosa a Sanha, la majoria van tornar cap a casa. Un cop els fa-

miliars dels passatgers ja havien marxat hi van arribar els dels tripulants del vol 4U 9525 per fer també una reduïda i encara més íntima cerimònia de comiat. Els psicòlegs van ser els encarregats de dissenyar un curt viatge d'anada i tornada

Els psicòlegs expliquen que alguns familiars han assimilat la tragèdia en estar a prop del lloc dels fets

per satisfer el desig dels afectats d'acostar-se al màxim al lloc de l'accident.

La difícil orografia de la zona —un indret rocós i escarpat— ho posa difícil als equips de rescat. Una feina en la qual hi treballen més de 400 persones entre gendarmes, forenses, militars i investigadors. Un cop els deixen

els helicòpters encara tenen més de quatre hores a peu per arribar on es troben les restes de l'aparell sinistrat dimarts al matí. Fins i tot hi ha petites glaceres i el terreny és escarpat. En alguns punts els bombers especialitzats en escalada fan de suport als forenses i investigadors per evitar que caiguin mentre fan la seva feina. Les restes estan repartides en unes quatre hectàrees amb un gran desnivell. El procés és lent, però avança: la Gendarmeria francesa va confirmar que s'han pogut començar a recuperar les primeres restes dels cadàvers.

Les primeres restes evacuades dimecres a la tarda amb els helicòpters van començar a ser identificades pels forenses abans de ser traslladades a la capella ardent a Sanha. Els serveis de rescat continuen centrats en la recuperació dels cos-



Un veí de Lleida, Maurice Yaya Kobna, és una altra víctima catalana de l'accident. Es tracta d'un empresari de compra i venda de vehicles, de 42 anys i d'origen de Costa d'Ivori, tot i que feia uns quinze anys que residia a Lleida i tenia nacionalitat espanyola. Tenia 6 fills, quatre dels quals viuen amb ell a Lleida. Dues filles estudien a l'institut Màrius Torres i va ser ahir quan els professors van comunicar als companys de classe la trista notícia. Per la seva feina viatjava sovint per Europa, sobretot a França i Alemanya, i sembla que la mala sort va fer que perdés un vol i va ser recol·locat a l'avió accidentat.

sos i en la recerca de la segona caixa negra, que és imprescindible per acabar de saber què va passar els moments abans que l'aeronau s'estavellés i complementar la informació que ja s'ha extret de la caixa negra que va enregistrar els sons de la cabina. Una informació que, segons va explicar ahir el fiscal de Marsella, indica que el copilot va estavellar premeditadament l'avió de la línia de baix cost de la companyia alemanya Lufthansa contra els Alps francesos.

Petit poble solidari

Unes notícies que ahir van tornar a impactar els familiars de les víctimes, encara en ple xoc emocional. En el cas dels 78 catalans que ahir van viatjar fins a la zona del sinistre, ho van saber allà mateix, sota l'atenta vigilància dels professionals d'Emergències Mèdiques (SEM) i de la Creu Roja. Després de la cerimònia de comiat, van tornar cap a Catalunya, alguns en avió i altres en autocar, com ja van fer al viatge d'anada. El petit poble de Sanja s'havia bolcat en una mostra d'extraordinària solidaritat per atendre'ls si decidien quedar-s'hi. Hi havia 400 llits preparats i els dos restaurants van obrir per si era necessari que servissin alguns àpats. Finalment no va fer falta. ■

L'atac genera impotència a les famílies i complica la recuperació psicològica

■ Els psicòlegs asseguren que un accident o catàstrofe natural pot acabar-se entenent, però un atac així no ■ Els pares del copilot rebran un doble càstig

Mireia Rourera
BARCELONA

“Els familiars de les víctimes es preguntaran tota la vida per què. Per què el copilot va estavellar l'avió amb els seus éssers estimats a dintre. Aquest «per què» els perseguirà tota la vida”, assegura la psicòloga de Creu Roja Olga Bosch. “El més dolorós –hi afegia ahir el coordinador d'emergències del Consell General de la Psicologia de l'Estat, Javier Torres– és que mai no obtindran cap explicació que els convenci.” Aquest fet, que mai acabaran obtenint una resposta, encara afegirà molt més dolor a les famílies i, per tant, dificultarà molt més la seva recuperació psicològica.

“El dolor és quasi inasumible en el cas d'un accident com aquest, però quan es tracta d'un accident o una catàstrofe natural al final les persones ho acaben assumint perquè hi ha una explicació. En aquest cas no hi ha explicació lògica o comprensible; que una persona per pròpia voluntat i de forma tan gratuïta hagi matat sense cap motiu un familiar teu, hagi matat tantes persones innocents, t'omple de ràbia i d'impotència”, diu Bosch, que ahir va assegurar que la notícia que el copilot havia estavellat l'avió expressament va ser “un altre impacte, un altre xoc enorme” per a les famílies de les víctimes.

Fins a l'últim moment

Una altra dada que es va donar a conèixer ahir, gràcies a les dades analitzades de la caixa negra de l'avió, va ser que, segons el fiscal que investiga el cas, els passatgers no es van assabentar fins al final que xocaven. La notícia supleix la idea que es tenia en un primer moment: que l'avió havia estat vuit minuts caient i, per tant, que se supo-



Metges i psicòlegs vigilants els familiars de les víctimes durant la cerimònia de comiat ■ AFP

Les frases

“La pregunta «per què el copilot va fer el que va fer» els perseguirà tota la vida”

Olga Bosch
PSICÒLOGA DE CREU ROJA

“El més dolorós és que mai obtindran una explicació que els convenci”

Javier Torres
COORDINADOR D'EMERGÈNCIES DEL
CONSELL GENERAL DE LA PSICOLOGIA
DE L'ESTAT

Familiars a Castelldefels

La Generalitat, el govern estatal i la vicepresidenta de Lufthansa, Heike Birlenbach, es van reunir ahir a la tarda a Castelldefels amb una seixantena de familiars de les víctimes de la tragèdia aèria que van decidir no anar a França. Les autoritats van voler-los explicar de primera mà les darreres notícies i novetats entorn de la investigació. Segons fonts del comitè de crisi, la reunió es va fer a les sis de la tarda i hi van assistir, a banda de Birlenbach, el sotssecretari de Foment, Ma-

rio Garcés; la delegada del govern a Catalunya, De los Llanos de Luna; el subdelegat del govern a Barcelona, Emilio Ablanado, i el director general de Protecció Civil de la Generalitat, Jordi Aurich. La reunió es va fer a l'Hotel Don Jaime de Castelldefels, que s'ha convertit en la seu dels familiars que no han viatjat als Alps. La intenció de les administracions és transmetre de primera mà totes les novetats de la investigació de l'accident als familiars, també als que estan a casa seva.

sava que els passatgers havien viscut aquells vuit minuts de pànic. “Saber que quasi no se'n van adonar fins al final pot esmorteir el

dolor”, admet la psicòloga Olga Bosch. Però hi afegix: “Això als qui s'ho creguin, és clar, perquè per molt que et diguin tothom

s'imagina el que vol i la certesa que no es van adonar de res fins quasi el xoc final tampoc no la podem tenir mai segur.”

Per aquesta psicòloga de Creu Roja, el procés de dol en els familiars de les víctimes de l'avió serà molt llarg. “En aquests moments estan encara com anestesiats, ben bé encara no són conscients de la desgràcia. Per això s'ha d'entendre que molts hagin volgut anar fins al lloc dels fets..., és una manera de començar a assimilar-ho”, assegura.

De víctima a botxi

Per aquesta professional de la psicologia experta en l'atenció del dol, un altre cas molt diferent però igualment dolorós serà el que a partir d'ara hauran de viure els familiars d'Andreas Lubitz, el copilot. “Fins dimecres els pares, germans... l'havien perdut a ell; eren familiars d'una víctima, estaven desolats igual que els altres. Des d'ahir són els pares de l'autor d'aquesta catàstrofe. Estan doblement castigats perquè han perdut un fill, però seran assenyalats com a culpables.” ■

Societat



El treball dels forenses es preveu que durarà molt

Els equips de rescat centren la recerca en la localització de la segona caixa negra

Successos Tragèdia aèria a Europa

El copilot va amagar que estava malalt

REVELACIÓ • Lubitz tenia una baixa per malaltia per al dia de la tragèdia **MENTIDES** • El jove va ocultar el seu estat de salut a Lufthansa i al seu entorn professional **DUBTES** • Els controls de la companyia, en qüestió

Gemma C. Serra

Berlín



Alemanya cau d'un daltabaix al següent, enmig d'una tragèdia amb 150 morts i, aparentment, un únic responsable, el copilot Andreas Lubitz. El noi de 27 anys, corredor de maratons i descrit pels seus veïns, companys i coneguts com un jove agradable i tranquil. Un jove agradable i tranquil que tenia a casa, però, un plec d'informes mèdics i una baixa que, si hagués arribat a la seva empresa, hauria evitat la catàstrofe dels Alps francesos.

Dimarts i dimecres Lufthansa es va esmerçar a demostrar que la seva filial de baix cost, Germanwings, té un funcionament impecable per esborrar del seu expedient l'ombra de la falla tècnica. D'allà va caure dijous en la teoria del pilot suïcida o assassí, capaç de tancar el company més experimentat, el capità, fora de la ca-

Les frases de la fiscalia

“Es van trobar documents mèdics que apunten a una malaltia i el seu corresponent tractament mèdic”

“Van trobar baixes mèdiques, actuals i fins i tot vigents per al dia dels fets, fetes miques”

bina de pilotatge per poder estavellar l'Airbus A320 contra els Alps.

Divendres, la fiscalia de Düsseldorf, la ciutat de destí del vol 4U 9525, va donar una nova sotragada al país sencer, en explicar que el jove perfecte tenia a casa un munt d'informes, alguns d'ells trencats a trossos, com la baixa, que demostraven que estava en tractament mèdic. No

va emprar la paraula tractament psiquiàtric, però la maquinària periodística desplegada en aquesta tragèdia col·lectiva no va trigar a trobar qui no fes cas del precepte de la confidencialitat per apuntar en aquesta direcció: la baixa l'havia estesa un neuropsiquiatra de Renània, la regió on va néixer, estudiar, començar a volar i on encara vivia. Segons *Süd-deutsche Zeitung*, un diari seriós i sinònim de periodisme d'investigació, Lubitz havia passat per moltes teràpies i per molts metges, totes en aquesta mateixa direcció.

Fora d'Alemanya pot semblar estrany que un pilot pugui volar amb una baixa mèdica. En aquest país, és facultat del treballador transmetre o no la baixa a l'empresa. També si aquest treballador és pilot i d'ell depenen les vides dels qui viatgen en un avió comercial de passatgers, com el que havia sortit dimarts passat de Barcelona en direcció a Düsseldorf.

Lubitz, participant en una carrera a Hamburg el 2009. A la dreta, una periodista a punt per entrar en directe des de la casa dels pares del copilot. A baix, pancarta a la porta de l'escola on estudiaven els 16 adolescents en què es demana que no es facin fotografies ■ TEAM MULLER / KAI PFAFFENBACH (REUTERS) / A. POUJOLAT (AFP)



Forma part del secret professional que es considera sagrat i que afecta tot el sector mèdic. Inclòs el metge que li va emetre la baixa.

Lubitz va seguir un tractament en una clínica fa quinze dies

Exponent d'aquest secretisme era un comunicat, emès per la direcció de la Clínica Universitària de Düsseldorf, on s'acalaria que Lubitz havia estat atès allà el passat 10 de març,

com havia dit un altre mitjà, però que “era incorrecte” que ho hagués fet per sotmetre's a un tractament psiquiàtric. Ho havia fet per “contrastar diagnòstics”, cosa que es pot interpretar com en recerca d'una segona opinió, a més de la del metge que li havia estès la baixa i que el tenia en tractament.

L'explicació del secret mèdic té, però, una llacuna que afecta directament Lufthansa i les autoritats aèries alemanyes. Com havia explicat dijous el president de la companyia, Carsten Spohr, Lubitz havia interromput la seva

formació com a pilot a la seva elitista escola l'any 2009, per uns sis mesos. Després la va reprendre, fins a superar totes les proves físiques i mentals establertes i entrar a Germanwings el 2013.

Molt abans que la fiscalia expliqués que Lubitz estava de baixa, però treballant, el diari sensacionalista *Bild* havia ofert als seus lectors un retrat del jove perfecte, maratonista i format com a pilot entre Alemanya i Estats Units, amb problemes de “depressió greu” corresponents a aquests sis mesos del 2009. Aquest “capítol

L'APUNT

Petició complerta per endavant

Pepa Masó

Fa uns anys la mare d'un dels nens morts en el fatídic l'accident de Golmayo em reclinava a mi, i al conjunt de la professió, el tractament que havíem donat a una tragèdia que havia colpit desenes de famílies. Ens acusava d'insensibles i, sobretot, d'irrespectuosos amb la seva intimitat i el seu dolor. I em preguntava: "I si fos algú de la teva família?" Des d'aquell dia, quan té

lloc una tragèdia com la de l'Airbus 320, m'ho pregunto. I com jo, altres companys. Ahir, els familiars de les persones que han mort als Alps demanaven als mitjans de comunicació que s'abstinguessin d'utilitzar imatges i comentaris dels perfils de les xarxes socials de les víctimes i respectessin la seva intimitat. Alguns ho hem fet des del minut zero.



de depressió greu" que el màxim responsable de Lufthansa no havia volgut concretar per qüestions de confidencialitat havia de constar en el seu expedient professional amb el codi "SIC". Una abreviatura que, per a qualsevol que la llegeixi dins l'àmbit del transport aeri alemany, significa que ha de sotmetre's a "exàmens regulars mèdics específics".

És aquí on la sospita torna a caure sobre l'eficiència dels controls de Lufthansa, no tant sobre els aparells tècnics, sinó sobre el factor humà. Els metges de la sanitat públi-

Agraïments als pilots

El nou daltabaix en la investigació de la tragèdia de l'Airbus estavellat als Alps va coincidir, ahir, amb l'inici de les vacances escolars de Setmana Santa a tot Alemanya. Milions de persones es preparen per sortir, amb cotxe, amb tren o amb avió, sols o amb la família. Impossible no marxar cap a l'aeroport amb sentiments estranys, especialment per a qui sempre ha tingut l'anomenada por de volar.

Una dona, que dimecres va viatjar amb Germanwings, expressava a Face-

book el seu agraïment al pilot d'aquell avió. Abans d'enlairar-se, el capità va passar per la cabina dels passatgers, els va saludar personalment i després es va adreçar a tots ells per explicar-los que ell també tenia família i que faria tot el possible per estar al vespre amb els seus. Quan va acabar va rebre un aplaudiment de tot el passatge. I l'agraïment d'aquesta passatgera, amb por de volar, el missatge de la qual a Facebook va rebre 290.000 clicades de "m'agrada".

ca o privada alemanya estan lligats al secret professional, però no els qui han de sotmetre els aspirants a pilot a les rigoroses proves d'aptitud.

Que Lubitz passés totes les revisions sense que es detectés el seu trastorn, fos diagnosticable com a depressió o no, resulta difícil d'explicar. Una cosa és trencar i no transmetre el paper de la baixa mèdica al patró. L'altra, "enganyar" els professionals que, teòricament, han de poder detectar aquests problemes. Ningú no pot llegir fins al fons de l'ànima hu-

mana, cap autòpsia podria revelar—en cas que es trobés el cos del pilot—què passava pel seu cap, advertia ahir el psicòleg Rudolf

Els papers trobats confirmen que tenia problemes psiquiàtrics

Egg, a la televisió pública ZDF. Tot sembla apuntar que el jove que somniava de petit ser pilot, havia amagat als metges la seva depressió, conscient que amb un diagnòstic com aquest mai no hauria su-

perat les proves d'accés ni entrat a treballar a la filial de Lufthansa.

El cas de Lubitz va donar així un nou tomb, envoltat en la recerca d'una definició per al presumpte causant únic de la tragèdia: un boig, un assassí, un suïcida, un malalt o tot alhora.

Els familiars de les víctimes de la decisió atroz d'Andreas Lubitz rebran un ajut pont de la companyia Lufthansa mentre no s'acordin les indemnitzacions. Segons el diari *Der Tagesspiegel*, rebran per cada passatger mort 50.000 euros. ■

Successos Tragèdia aèria a Europa

Europa demana que hi hagi dues persones a la cabina del pilot

■ Un expert alerta del risc de “precipitació” en prendre mesures de seguretat ■ L'Organització Internacional de l'Aviació Civil dubta de l'utilitat dels tests psicològics

Redacció / R. G. A.
BARCELONA

A mesura que es coneixen nous detalls de la catàstrofe aèria als Alps, els governs, les autoritats aèries i les companyies anuncien noves mesures de seguretat per tranquil·litzar la població. Ahir va ser el torn de l'Agència Europea de Seguretat Aèria (Easa), que, en un comunicat, va fer una “recomanació temporal” perquè sempre hi hagi “almenys dues persones de la tripulació”, entre elles un “pilot qualificat”, a la cabina de l'avió.

La mesura segueix els passos de la que ja s'aplica a tots els vols dels Estats Units i als protocols que moltes companyies aèries europees ja havien adoptat al marge de la legislació comunitària. En les últimes 48 hores, diverses operadores van anunciar que, amb caràcter immediat, farien obligatòria la presència d'al-

Conferència de seguretat aèria a París

L'Associació Internacional del Transport Aeri (IATA) va anunciar ahir que entre el 5 i el 7 de maig organitzarà a París una Conferència de Seguretat a la Cabina d'Operacions, una qüestió que s'ha revelat decisiva en el sinistre dels Alps. La IATA va recordar, però, en un comunicat fet públic ahir, que, malgrat la tragèdia de dimarts, volar és el mitjà més segur i ho fan cada dia 9 milions de persones.

menys dos membres de la tripulació a la cabina de pilotatge i ahir mateix se n'hi van sumar d'altres, entre les quals Lufthansa.

A l'Estat espanyol, la vicepresidenta del govern, Soraya Sáenz de Santamaría, va anunciar ahir que l'executiu està estudiant introduir canvis en

la normativa sobre seguretat aèria en coordinació amb les mesures que es prenguin a la UE.

Fran Piniés, expert en seguretat aèria i pilot del Sindicat Espanyol de Pilots de Línies Aèries (Sepla), veu de bon ull “qualsevol mesura que serveixi per millorar la seguretat aèria”, però alerta del risc de “precipitació”. “No s'haurien de prendre decisions sense haver-hi reflexionat abans en grups de treball i sense haver-ne fet una avaluació pausada”, diu Piniés, que veu molts “nervis” dels polítics després del sinistre del vol de Germanwings.

Piniés recorda que “el risc zero no existeix” i que si no es fan bé les coses, el “missatge que es transmet a l'opinió pública pot ser contraproductiu”. “La gent pot arribar a pensar que, fins ara, no hi havia filtres per garantir la seguretat dels passatgers i que es posen a corre-cui-



La cabina de l'avió Airbus A320 que es va estavellar dimarts als Alps ■ MARIUS PALMEN / EFE

ta”, lamenta l'expert. “El nombre d'accidents que causen les tripulacions és ínfim, però, com en qualsevol professió, n'hi pot haver”.

Les últimes revelacions de la catàstrofe dels Alps han fer posar el focus en els controls que

han de passar els pilots i la formació que reben. El Sepla i el Col·legi de Pilots d'Espanya van denunciar ahir a l'agència Efe que cada vegada es demanen menys requisits per ser pilot d'avió, fins al punt que “ja no cal que tinguin ni el batxillerat”. Pel que

fa als controls psíquics, l'Organització Internacional de l'Aviació Civil recorda que un pilot amb depressió no ha de volar, però admet en els seus manuals que els tests psicològics “rarament són útils” a l'hora de predir “trastorns mentals”. ■

SUCCESSOS

Un detingut per missatges ofensius a la xarxa

La Guàrdia Civil va detenir ahir a la localitat murciana d'Águilas un jove de 26 anys per haver difós comentaris ofensius amb motiu de la tragèdia aèria als Alps. El detingut està acusat de fer comentaris d'incitació a l'odi, a la violència cap a les dones i cap a altres col·lectius per motiu de la seva raça o religió. Els agents van escorcollar el seu domicili i, posteriorment, el van detenir. ■ ACN

SERVEIS

Una apagada fa cancel·lar els vols de Schiphol

L'aeroport internacional de Schiphol, a Amsterdam, va quedar paralitzat ahir al matí a causa d'una apagada elèctrica que va obligar a cancel·lar tots els vols programats. L'apagada va afectar una gran part de la regió d'Holanda Septentrional i part de la regió de Flevolanda. L'origen del problema es trobava en una subestació elèctrica d'alt voltatge situada al barri de Diemen. ■ REDACCIÓ



Cues a l'aeroport de Schiphol per l'apagada ■ EFE

JUSTÍCIA

Un sindicat denuncia que es filtressin dades

El Sindicat Nacional de Pilots de Línia de França va anunciar la presentació d'una denúncia per una presumpta “violació del secret professional” durant les investigacions pel sinistre de l'avió. El president del sindicat va criticar a BFMTV que es filtressin dades als mitjans de comunicació i va mostrar-se sorprès per les informacions “extremadament detallades” que tenia el New York Times. ■ REDACCIÓ

INFRAESTRUCTURES

Petició de cabina, bany i zona de descans aïllats

El vicepresident del sindicat de pilots Sepla, Javier Gómez Barrero, va apostar per aïllar la cabina, el lavabo i la zona de descans de la tripulació de la resta de l'avió per incrementar la seguretat en els vols. Això implicaria moure la porta blindada que hi ha actualment cap a la part posterior de l'avió causant un cost extra per a la indústria aeronàutica i les aerolínies en haver de redissenyar l'interior

dels avions. D'altra banda, la norma que hi hagi sempre dos membres de la tripulació a la cabina es va eliminar en introduir l'obligació de posar portes blindades i sistemes de càmeres de seguretat després dels atemptats dels Estats Units de l'11-S, explicava Gómez Barrero. “Obligar que hi hagi dues persones sempre a la cabina no soluciona completament el problema.” ■ REDACCIÓ

Societat



**Le Vernet
s'aboca
als familiars
dels morts**

El poble ajuda i allotja els visitants desfets i també els equips d'emergència i investigació

Successos Tragèdia aèria a Europa

Incapacitat per vo

SALUT El copilot de Germanwings havia tingut malalties mentals i problemes de visió que l'inhabilitaven per fer la seva feina **REVELACIÓ** Una exparella de Lubitz explica que el jove li havia anunciat que un dia "en faria una de grossa"

G.C. Serra / A. Lladó R.
DÜSSELDORF / PARÍS

Un munt de malalties difícils de diagnosticar i relativament fàcils d'amagar si és aquest el propòsit d'un pacient intel·ligent que sap que els mals que pateix l'inhabiliten per complir el seu somni de ser pilot. I un seguit de teràpies amb diversos especialistes, psiquiatres i neuròlegs que afavorien el fet que cap d'ells pogués fer un diagnòstic clar.

Aquest és el trencaclosques que es desprèn de les últimes informacions –no confirmades, sinó muntades entre diversos mitjans i de diversos països– a l'entorn d'Andreas Lubitz, el copilot de 27 anys que va estavellar l'A-320 de Germanwings dimarts passat. Un jove alemany esportiu i obsessionat per volar que, d'acord amb aquestes dades, no hauria hagut de pilotar un avió. No només el dia de la catàstrofe, perquè estava de baixa –i no ho va dir a l'empresa, segons indica Germanwings–, sinó, probablement, en cap de les 630 hores de vol que havia acumulat a bord de la filial de baix cost de Lufthansa.

Segons afirmava ahir el diari alemany *Die Welt*, el presumpte causant de la tragèdia, amb 149 morts, a més d'ell mateix, tenia una malaltia psicossomàtica greu. Estava en mans de diversos metges i havia passat per diverses teràpies relacionades amb la síndrome d'esgotament professional (o *burnout*), ocasionada per l'estrès laboral, i amb depressions greus. En els escorcolls policials es van trobar un

Les frases



“Lubitz em va dir: «Un dia faré una cosa i tothom sabrà el meu nom i el recordarà»”
Maria W.
Exparella d'Andreas Lubitz

“Les informacions no demostren que Lubitz tingués consciència de voler matar”

Brice Robin
FISCAL DE MARSELLA

Causa per homicidi involuntari

El fiscal de Marsella, Brice Robin, va explicar ahir en una entrevista al diari francès *La Provence* que la causa judicial oberta per esclarir les causes del sinistre continuarà sent per “homicidi involuntari”. Robin havia avançat feia uns dies que s'estava plantejant canviar-la a “voluntari” –és a dir, assassinat–, però ho va desestimar perquè l'acte del copilot va ser fruit d'un “desig de destruir l'avió”, però no saben si això implicava que tingués voluntat de matar.

munt de medicaments, afegeix aquest diari, considerat seriós, mentre s'espera que la fiscalia doni a conèixer, potser dilluns, informacions més contrastades un cop avaluat el material de l'ordinador personal –correus electrònics, webs que visitava, etc.– i mentre continuen els interrogatoris a amics, metges, col·legues i coneixuts, a més de la parella actual del copilot, amb qui vivia al seu apartament de

També va parlar ahir des de Düsseldorf Jean-Pierre Michel, sotsdirector de la policia judicial francesa, el cos que porta la investigació i informa el procurador marse llès. Michel va dir que, mentre no es recullen més proves –sobretot la segona caixa negra–, no es pot descartar cap hipòtesi. “Tenim alguns elements que ens permeten avançar en aquesta direcció [la voluntat de Lubitz d'estavellar l'avió] i que són una pista seriosa, però no l'única.”

Düsseldorf. Dies enrere, el popular diari *Bild* assegurava que la relació no funcionava gaire bé.

Ahir aquest diari mostrava les declaracions d'una noia amb qui va tenir una relació l'any passat, una hostessa de 26 anys, segons la qual Lubitz li havia dit que algun dia “en faria una de grossa” i que aleshores tothom recordaria el seu nom. Una frase que ara cobra sentit, diu. Aquesta exparella el

descriu com un noi tendre en la intimitat i molt necessitat d'afecte, que li regalava flors i que era molt amable amb el passatge. Però que esclatava quan parlaven de feina i de la pressió que havia de suportar a la companyia, i que fins i tot es podia tancar al lavabo enmig d'un atac de nervis.

Al trencaclosques dels mitjans alemanys, s'hi afegeixen peces com els problemes de visió –sembla que d'origen psicossomàtic– que tenia Lubitz i que podrien afectar la seva habilitat com a pilot, segons publicava ahir *The New York Times*.

Aquest diari va ser el primer a filtrar la versió que després va donar a conèixer la fiscalia francesa, segons la qual la catàstrofe es va produir quan Lubitz va tancar el capità fora de la cabina i no el va deixar tornar a entrar, mentre forçava el descens de l'aparell i l'estavellava contra un punt dels Alps. Un lloc que, segons mitjans francesos, coneixia prou bé, no només perquè hi havia passat altres vegades, sinó també perquè hi havia anat sovint a tirar-se en parapent.

Mentre els mitjans alemanys, francesos i americans intenten avançar en el seu trencaclosques, el grup especial anomenat Alps, integrat per 200 agents, busca proves al lloc de la tragèdia. En paral·lel, a Düsseldorf, la fiscalia alemanya continua ajuntant peces en col·laboració amb els col·legues francesos, que, tot i les revelacions dels darrers dies, no descarten que també hi hagués problemes mecànics. ■

Memorial en recordança de les víctimes del vol de Germanwings, als Alps ■ ROBERT PRATTA / REUTERS



L'APUNT

La quimera del risc zero, un altre cop

Raül Garcia i Aranzueque

Des que es va estavellar l'avió als Alps, companyies aèries, governs i autoritats diverses s'han embrancat en una cursa per ser els primers a aprovar tota mena de protocols que evitin que es repeteixi una tragèdia d'aquest tipus: més tripulants a la cabina, noves normes d'accés, controls psicològics... També després dels atemptats de l'11-S es van aprovar un munt de

mesures als avions i aeroports i pocs anys més tard Al-Qaida feia una matança als trens de Madrid. Els pilots ho tenen clar: està bé millorar la seguretat, però el risc zero no existeix i val més assumir-ho. Per més controls que es facin, el comportament humà és imprevisible i no és just que paguin els plats trencats els qui tenen malalties mentals i els posem sota sospita.



olar



El setge informatiu envolta encara la casa d'Andreas Lubitz, a la localitat de Montabaur ■ REUTERS

Alemanya descobreix les seves malalties

'MADE IN GERMANY' • El cas Lubitz fa que la societat germànica prengui consciència dels seus dèficits **TRASTORNS** • L'episodi també serveix per adonar-se de l'abast de les patologies psíquiques



Gemma C. Serra

Düsseldorf

El land del Rin del Nord-Westfàlia –amb capital a Düsseldorf– i el land veí de Renània-Palatinat eren ahir un mosaic de petites cerimònies de dol en memòria dels 150 morts en el vol 4U 9525. El gran acte d'estat, amb la cancellera Angela Merkel, tindrà lloc el 17 d'abril a Colònia, d'acord amb el costum alemany de donar-se temps –setmanes o fins i tot algun mes– abans d'acomiar els seus morts. En aquest dia de dol nacional, en cadascuna d'aquestes petites cerimònies, ja sigui al poblet on hi ha l'escola dels setze adolescents alemanys que tornaven d'un intercanvi a Llinars del Vallès (Haltern am See) o en un altre no gaire més gran com Montabaur (el de la família del copilot), hi conflueixen l'afflicció i la recerca de respostes.

Alemanya no és país d'escarafalls ni de persecució mediàtica dels familiars. La commoció s'expressa amb silencis o amb poques paraules. La portada ahir de *Der Spiegel* n'era un exemple: la fines-treta d'un avió, els Alps nevats de fons i una frase: "Desemparament: un pilot, 149 víctimes."

El país s'omple aquest cap de setmana de petites cerimònies de comiat a les víctimes

"[La tragèdia] depassa la nostra capacitat de comprensió", deia Merkel fa uns dies. I això es plasma en titulars com aquest i amb reportatges a les pàgines interiors que ressegueixen els últims minuts fatídics del vol de Germanwings, el tencaclosques mental d'Andreas Lubitz i la davallada de tota una companyia aèria com Lufthansa, que, com moltes marques

estandard del *Made in Germany*, fa temps que ha descobert les seves febleses.

Enmig de les moltes reflexions que aquests dies se succeeixen a Alemanya, hi ha també el redescobrimient d'aquesta malaltia anomenada depressió, que molts pateixen obertament i d'altres intenten amagar, perquè, com en el cas d'un pilot, està castigada socialment i laboralment amb l'exclusió. Fa uns anys, els termes *depressió* i *suïcidi* ja van sacsejar el país teutó amb la mort del porter de la selecció alemanya Robert Enke. El 10 de novembre del 2009, aquest home jove, un gegant nascut per aturar gols, es va tirar a la via del tren perquè no podia continuar amagant durant més temps la seva tragèdia personal, enmig de les pressions d'un entorn futbolístic que no accepta les febleses. Ara, la combinació d'aquests dos termes ha cobrat una dimensió monstruosa, no només perquè ha destros-

sat 150 famílies i ha enfonsat en un mar de llàgrimes els països respectius, sinó perquè, com demostren aquests dies cronològics i anàlisis, el suïcidi d'un pilot amb el seu avió ni tan sols és un fet aïllat.

El copilot Lubitz tenia una malaltia psíquica. I no era un cas únic en aquest gremi professional, explicava l'*Spiegel*. La pressió a què estan sotmesos aquests professionals és enorme i sovint es troben en un ambient laboral dominat per la por. El president de Lufthansa, Carsten Spohr, insistia a declarar-lo "cas extrem únic", però ell mateix ha de saber, com a expilot, que no ho és tant, argumentava aquest setmanari. És un col·lectiu professional altament elitista en què confessar depressions, addiccions o febleses és pecat mortal. Els aspirants a ser-ho aprenen a amagar-ho en els tests a què se'ls sotmet i els metges de les companyies aèries no sempre són capaços de detectar-ho. ■

Successos Tragèdia aèria a Europa

Mig miler d'agents continuen els treballs de recerca als Alps

■ Els familiars, amb flors, cartes i fotos dels difunts, visiten el monòlit aixecat en homenatge a les víctimes ■ D'aquí a uns dies començaran les obres per habilitar una pista d'accés a la zona en quad

Albert Lladó Romero

París

Continuen les operacions de recerca de la gendarmeria francesa a la zona de l'accident de l'Airbus A-320, tot i que ahir, en el cinquè dia de treballs, van haver de començar més tard per culpa de la meteorologia. L'important desplegament, d'una seixantena de persones treballant simultàniament a la zona, on continuen accedint a través de dos helicòpters, se centra en la identificació dels cossos i la recerca de qualsevol prova. La tasca dels investigadors està especialment focalitzada a trobar la segona caixa negra de l'avió. Sobretot, a mesura que avança la línia d'investigació després d'analitzar l'enregistrament de la primera caixa negra, i que assenyala el copilot Andreas Lubitz com el responsable d'haver portat deliberadament l'avió a impactar contra les muntanyes.

En total, la presència d'agents de les autoritats —entre investigadors al terreny, forenses, i personal al camp base on s'analitzen les restes que hi van arribant—, voreja les 500 persones.

Durant el dia d'ahir diversos familiars es van acostar a visitar el monòlit aixecat en homenatge a les víctimes als afores del petit poble muntanyenc de Lo Vernet, el nucli més proper a la zona de l'accident. Al menhir commemoratiu, des d'on s'aprecia la muntanya contra la qual es va estavellar l'avió, hi van anar deixant flors, cartes i fotografies dels desapareguts. Per ajudar les persones que van arribant al lloc dels fets, el govern francès ha desplegat un gran dispositiu amb personal especialitzat en acompanyament psicossocial, una quarantena d'interprets que parlen vuit idiomes i també 1.300 allotjaments per als pa-



En una cerimònia a la catedral de Dinha, ahir es van encendre 150 espelmes en record de les víctimes ■ G. HORCAJUELO / EFE

Les xifres

40

intèrprets que parlen vuit llengües són els que estan al servei de familiars que volen visitar la zona de l'accident.

200

metres de desnivell són els de la zona de muntanyes escarpades on hi ha escampades les restes de l'avió estavellat.

400

restes humanes són les que han rescatat els equips d'investigadors. Només han trobat 1 de les 2 caixes negres.

Un homenatge amb 150 espelmes a la catedral de Dinha

Una emotiva cerimònia va obrir el dia ahir a la catedral de la població occitana de Dinha, un municipi molt proper al lloc de l'accident aeri. Un acte religiós en record de les víctimes del vol Barcelona-Düsseldorf que es va interrompre en plens Alps. Din-

ha és la capital del departament muntanyenc dels Alps de l'Alta Provença, convertit en el centre mediàtic del món sencer des de la catàstrofe aèria de dimarts. Al lloc hi van acudir unes 500 persones, majoritàriament veïns, portades pel desig d'expres-

sar la seva solidaritat amb els familiars i d'homenatjar les persones que anaven a bord del fatídic vol de Germanwings. A l'altar de l'església s'hi van encendre simbòlicament 150 espelmes, una en record de cada persona desapareguda.

rents que volen passar la nit a la zona.

Entre els familiars que s'hi van desplaçar ahir, n'hi va haver de procedents de Colòmbia i Angla-

terra, però també el pare de Lubitz, que va visitar el monòlit acompanyat de la comitiva de la tripulació de Lufthansa. Segons l'alcalde de la localitat veïna

de Prats de Blèuna Auta, el pare del copilot es va agenollar davant del monument visiblement afectat, "carregant amb tota la culpa de l'accident", va rela-

tar el batlle.

Precisament per la petició insistent de molts dels familiars desplaçats durant els últims dies al que ja s'ha convertit en un punt de peregrinació per a les persones que volen homenatjar les víctimes de la tragèdia, ahir l'alcalde de Lo Vernet i la seva dona van anunciar que aviat començaran els treballs per fer accessible la zona en vehicle motoritzat. Es planeja construir una pista especial a través de la qual es pugui arribar en quad al lloc de l'impacte, que és a 1.800 metres, és especialment escarpat i de difícil accés.

De totes maneres, tot això serà un cop s'acabin les feines de rescat i d'investigació, perquè, de moment, la zona està acordada per facilitar la feina dels helicòpters, dels investigadors i també, per tal d'evitar possibles accidents. ■

Mas crida a no estigmatitzar els trastorns mentals

Redacció
TARADELL

En el primer acte públic del president de la Generalitat, Artur Mas, després dels tres dies de dol oficial per la tragèdia aèria dels Alps, va fer ahir una crida a no vincular trastorns com la depressió al sinistre del vol de Germanwings. "Ara hi haurà interpretacions de tota mena, però és molt contraproduent arribar a determinades conclusions i associar determinades persones a determinades conductes. Anem amb compte", va demanar Mas, en relació amb el fet que fonts oficials de la investigació hagin informat que tot indica que el pilot hauria estavellat intencionadament l'avió i que podria patir alguna malaltia mental. En una inauguració a Taradell, el president va qualificar els fets de "tragèdia" i de "crim en tota regla, si es confirmen les hipòtesis". Les entitats i els professionals que atenen persones amb trastorns mentals fa dies que demanen que s'eviti l'estigmatització de les persones que les pateixen. ■

Un total de 53 víctimes vivien a Catalunya, diu el govern

Redacció
BARCELONA

De les 150 persones que viatjaven al vol Barcelona-Düsseldorf, estavellat als Alps francesos dimarts, 53 vivien a Catalunya. Després que fins ara hi hagi hagut un ball de xifres, el conseller d'Interior, Ramon Espadaler, va precisar ahir el nombre de les que residien a Catalunya, 53, de les quals 39 tenien nacionalitat espanyola. Pel que fa als familiars de les víctimes, està previst que alguns dels que no ho han fet fins ara viatgin demà amb avió fins a Marseilla per desplaçar-se fins a la zona del sinistre. ■

Successos Tragèdia aèria a Europa

Risc i rescat protocolitzats

BOMBERS • Experts en salvaments detallen com actuen els cossos d'emergència en casos de sinistre i rescats com el dels Alps **PSICOLÒGIC** • L'entrenament inclou pràctiques en la recuperació i també suport psíquic per no abaixar la guàrdia

Carles Sabaté
BARCELONA

Els equips de rescat com els que estan treballant als Alps marítics francesos actuen sempre amb un mateix protocol, que adapten a les característiques i l'abast del sinistre. La feina primera i prioritària posterior a un accident és la recerca de supervivents. “En cas que n'hi hagi, intentar socórrer-los de la manera més ràpida possible i dur-los a un lloc segur i amb assistència mèdica”, detalla Sebastià Massagué, cap del grup d'operacions especials dels Bombers de Catalunya. Si, malauradament, es comprova que no hi ha supervivents, s'actua a menys velocitat, s'acota l'espai on es treballarà i s'asseguren els bombers i forenses que hi actuaran, alhora que s'avalua la feina que cal fer-hi. També es preparen ancoratges i cordes fixes perquè, com en el cas de Lo Vernet, “cal evitar que hi hagi accidents sobrevinguts, sobretot en els rescats de muntanya”. Massagué recorda que, un cop enllestida la seguretat, s'activa la quarta actuació: “Facilitar les tasques de recerca de cossos i la investigació judicial. Sovint, aquestes actuacions es trepitgen, ja que els jutges poden demanar una revisió ocular del llocs del fets, mentre s'hi està actuant”, defineix el cap d'operacions especials.

El procediment acostuma a ser el mateix, més enllà de si es tracta d'un accident a mitja muntanya o en un riu o bé d'un de gran abast com aquest dels Alps. Massagué segueix atent les actuacions dels bombers francesos i els gendarmes i creu que “la gran dificultat que tenen és que la zona crítica d'actuació



Un grup de gendarmes i bombers francesos durant les tasques de rescat i recuperació de restes a Lo Vernet ■ AFP

és molt gran i amb forts pendents”. Per això, hi han muntat cordes fixes en vertical i en horitzontal, perquè els equips de rescat s'hi puguin agafar i assegurar. “Són les línies de vida”, explica Massagué.

En aquesta mena de tragèdies, primer cal delimitar les zones d'actuació i enllestir-les. Els comandaments se situen a prop d'un poble i al costat de la “zona de recepció dels metges forenses”, que són els encarregats de classificar les restes mortals. “El personal està preparat per treballar amb víctimes i avesat a fer-ho”, però, abans, sempre cal advertir-los del que s'hi trobaran, explica Massagué.

Tant si es tracta d'un rescat de víctimes o ferits en un accident de trànsit com si és ajudar algú perdut a la muntanya o rescatar víctimes mortals, els Bombers redacten sempre un informe que els serveix per deixar-ne constància oficial i, alhora, recollir les dificultats que s'hi han trobat, així com suggeriments per millorar el protocol. Són els retorns d'experiències.

L'entrenament inclou cada cop més treball psicològic. La responsable d'aquesta àrea dels Bombers, Anna Subirà, explica que sempre hi ha un psicòleg amb el comandament, per avaluar el risc que corren els bombers i “detectar si algun que-

65
bombers formen part del grup d'operacions especials a Catalunya, tot i que alguns estan especialitzats en muntanya i d'altres en incendis forestals, per exemple.

da massa colpit i ha de descansar o retirar-se de la zona crítica”: “No és agradable retirar restes humanes.” Treballar en grup “cohesiona” i fa participar els altres “de les dificultats o els tràngols físics i psicològics”, explica Figueras. Els psicòlegs treballen també després dels respectius rescats, per evitar que emergències amb víctimes menors o de múltiples víctimes o rescats de llarga durada els impedeixin fer-ne de nous. L'incendi mortal d'Horta de Sant Joan va obligar a fer una gran tasca psicològica amb tot el cos de Bombers, recorda Figueras, perquè força gent temia patir la dissort dels bombers morts. ■

MÉSTRAGÈDIA

Barcelona acollirà el funeral d'estat per les víctimes

Barcelona acollirà les properes setmanes un funeral d'estat per homenatjar i acomiadar les 150 víctimes de l'avió de Germanwings que es va estavellar als Alps francesos dimarts passat al matí. Encara, però, no hi ha data, perquè, segons van confirmar, ahir, fonts de la Moncloa a l'agència ACN, s'han de co-

ordinar les agendes de les autoritats catalanes, franceses, alemanyes i espanyoles. El funeral d'estat a Alemanya sí que té data: es farà el 17 d'abril a la catedral de Colònia, segons han publicat els mitjans germànics. La idea és que les autoritats puguin acudir a totes dues cerimònies de comiat. ■



Merkel, Hollande, Rajoy i Mas, dimecres a Lo Vernet ■ AFP

Conviden a dinar l'equip de Creu Roja que venia dels Alps

L'equip de la Creu Roja a Catalunya que, dimecres, va sortir de Barcelona per donar suport psicosocial als familiars de les víctimes de l'Airbus de Germanwings estavellat als Alps que han anat a visitar la zona de l'accident va tornar, ahir, a Barcelona. La Creu Roja va informar que un nou equip, format també per psi-

còlegs, treballadors socials i socorristes, els ha rellevat i s'estarà els pròxims dies a Lo Vernet i Sanha. En el camí de tornada del primer equip, es va produir l'anècdota que quan van parar a menjar, encara a l'Estat francès, i van saber d'on venien, els van convidar, va explicar un membre de l'entitat humanitària. ■

Lufthansa demana als mitjans respecte pels familiars

El gabinet de premsa de Lufthansa va emetre una nota, ahir a mitja tarda, per demanar als mitjans de comunicació que no es posin en contacte directament amb els familiars de les víctimes. “Ens han demanat que els alliberem de la pressió mediàtica per viure el dolor en pau”, va informar una portaveu. ■

Societat



**Impacte sonor
causat pels
humans
als mars**

Un vaixell de la UPC mesurarà com pot afectar la vida marina el soroll als oceans

Successos Tragèdia aèria a Europa

Les banderes es van tornar a desplegar, ahir als Alps, en el memorial en recordança de les víctimes ■ JEAN-PAUL PELISSIER / REUTERS



“Obre la maleïda por

DESOBEDIÈNCIA El diari ‘Bild’ revela que el copilot de Germanwings va ignorar les crides reiterades del pilot perquè desbloquegés l'accés a la cabina **MALALTIA** Lubitz estava en tractament preventiu per un possible despreniment de retina

Gemma C. Serra

Düsseldorf



Mentre als Alps els investigadors francesos avancen amb dificultats en la identificació de les restes de les víctimes del vol 4U 9525 –fins ahir a la tarda, s'havia aïllat l'ADN de 78 dels 150 ocupants de l'A320 de Germanwings–, a Alemanya se succeeixen les filtracions per la via de la premsa groga. Els quioscos de la conca del Ruhr, la regió del Rin del Nord-Westfàlia a la qual pertany Düsseldorf, oferien ahir un ventall de portades amb les

últimes “revelacions” al voltant d'Andreas Lubitz, el copilot que presumptament va estavellar de manera intencionada l'avió que s'havia enlairat de Barcelona a les 10.01 h del dimarts fatídic, i que hauria ignorat l'ordre del pilot d'obrir “la maleïda porta”.

La seva havia estat fins aleshores una existència més entre les dels milions d'habitants d'aquesta regió, una de les més poblades d'Alemanya, no caracteritzada per la prosperitat de Baviera –al sud del país–, sinó pel desmantellament industrial i l'atur. Lubitz, el jove de 27 anys

obsessionat per volar, co-neixedor d'aquesta part dels Alps –perquè hi havia fet vols en parapent amb els seus pares– i amb 630 hores de vol amb Germanwings acumulades, estava rebent tractament preventiu per la possibilitat de tenir un despreniment de retina, segons l'edició dominical del *Bild*, el diari més llegit d'Europa.

Si dissabte aquest matí el diari mostrava declaracions d'una exparella de Lubitz, hostessa, que el retratava com un noi tendre però amb trastorns de temperament, ahir s'insinuava que la companya

Identificat l'ADN de 78 passatgers del vol sinistral

Els investigadors francesos han identificat l'ADN de 78 dels 150 ocupants de l'A320 estavellat dimarts als Alps francesos. Així ho va explicar ahir el fiscal que dirigeix la investigació des de Sanha, Brice Robin. De moment, però, no s'ha identificat cap passatger, ja que això es farà posteriorment a París. El pas següent és comparar les mostres recollides al lloc de la tragèdia amb les gairebé 5.000 mostres que han aportat els familiars de les persones que viatjaven en l'avió

que feia la ruta Barcelona-Düsseldorf.

La gendarmeria ha instal·lat a Sanha, el municipi més pròxim al lloc de l'impacte, que és on es desplacen aquests dies alguns dels familiars de les víctimes per acomiadar-se'n, un lloc avançat amb material procedent del seu laboratori dels afores de París. En aquest centre provisional es fan les primeres anàlisis de les mostres que els equips de rescat van portant de la zona muntanyosa. Posteriorment, les dades

s'encreuaran amb el perfil genètic *ante mortem* de les víctimes, que s'ha aconseguit gràcies a la col·laboració de les famílies. Tot plegat, per identificar cadascun dels 150 ocupants de l'aparell.

El fiscal va subratllar que, si finalment s'aconsegueix construir un camí per arribar molt més a prop de la zona de l'impacte amb tot terrenys, la investigació podrà anar molt més de pressa. Ara com ara, totes les restes que es van recuperant s'han de traslladar amb helicòpters.

L'APUNT

Acompanyants en una tragèdia

Sònia Pau

Hi són sense que es noti. En tota aquesta tragèdia de l'avió estavellat als Alps, dels 150 morts, de les dificultats per recuperar els cossos en una zona muntanyosa, de la perillositat amb què treballen els equips de rescat, de la segona caixa negra que ningú troba... En tota aquesta tragèdia hi ha professionals procedents de la psicologia, del treball social i del socorrisme que fan cos-

tat les 24 hores als familiars de les víctimes. Són del SEM, de la Creu Roja o del Col·legi Oficial de Treballadors Socials, i la seva funció és estar al servei dels que pateixen. "Bàsicament, els acompanyem", resumia un dels membres del dispositiu. Han de donar resposta a demandes pràctiques, a situacions emocionals i a problemes mèdics. No es nota, però hi són.



nir entre la casa dels pares de Montabaur i l'apartament de Düsseldorf que compartia amb la noia.

De la parella no es publicava, de moment, cap fotografia, però el rostre de Lubitz era omnipresent en les diverses variants de la premsa groga nacional, regional i local. Els pares i la xicota són, sens dubte, víctimes de manera especial d'una tragèdia que els acompanyarà la resta de la seva vida.

"Per l'amor de Déu, obre la porta!", cridava el pilot, a les 10.35 h, segons la gravació de la caixa negra trobada, que reproduceix el diari *Bild*. "Obre la maleïda porta!", va tornar a cridar, 90 segons després. I aquesta és l'última frase que va quedar enregistrada abans que, a les 10.38 h, l'Airbus s'estavellés contra les roques dels Alps francesos.

La fiscalia de Düsseldorf donarà avui noves dades

Els trastorns psíquics, la por de perdre la llicència i les baixes ocultades a l'empresa omplen les pàgines de la premsa, tot i que cap dels ingredients d'aquest còctel, ni la combinació de tots, són explicació suficient per al que seria un exponent de bogeria extrema i assassina.

A Alemanya s'espera que avui la fiscalia de Düsseldorf doni informació sobre els documents, la informació de l'ordinador i altres materials decomissats als dos habitatges de Lubitz. També, potser, sobre les declaracions preses aquests dies a la família, la parella, els amics i col·legues i l'entorn de Lufthansa. En el seu últim comunicat, divendres, la fiscalia informava de la baixa mèdica feta miques que mai va arribar als seus caps de Germanwings i que l'hauria inhabilitat per pilotar l'avió que va sortir de Düsseldorf, va aterrar a Barcelona i després es va enlairar de nou des del Prat amb la mateixa tripulació. ■

El dol passa a un estadi més íntim

AFECTATS • Les famílies de les víctimes demanen menys atenció dels equips de suport psicosocial **COMIATS** • Continuen viatjant als Alps per veure la zona on va caure l'avió **RECERCA** • Se segueix buscant la segona caixa negra

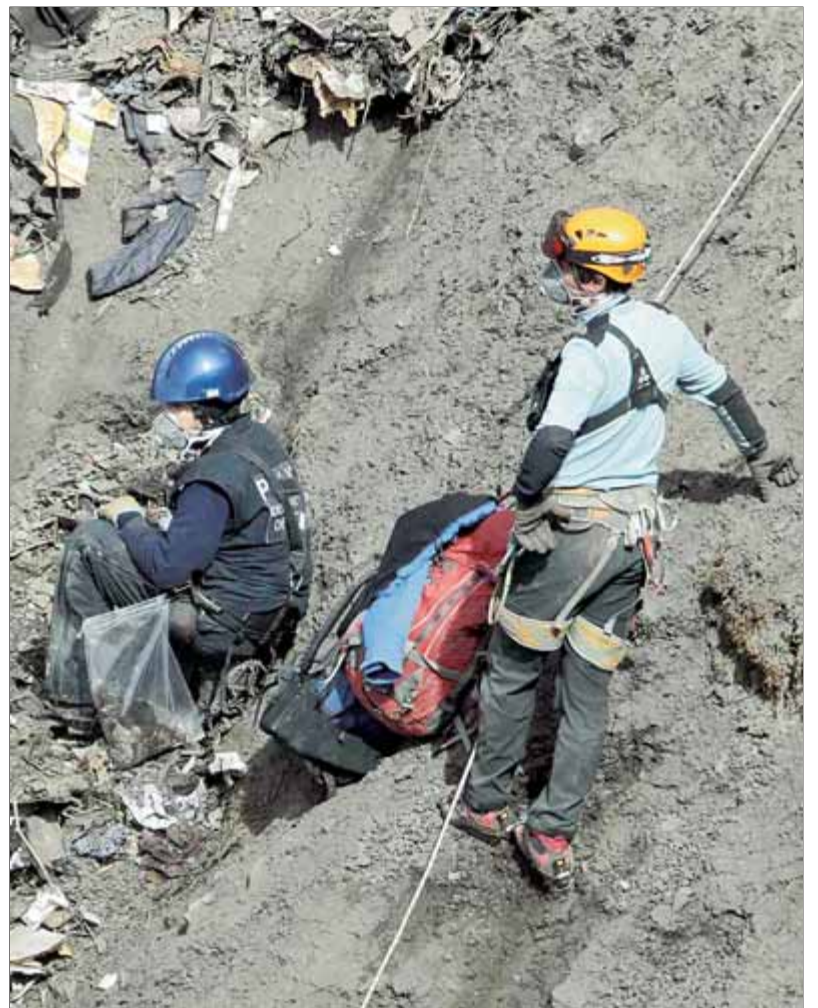
Redacció

CASTELLDEFELS / SANHA

La majoria trigaran anys a assumir el que ha passat, però els equips de suport psicosocial que continuen al costat de les famílies explicaven ahir que ja comença a disminuir la demanda d'atenció. "Les famílies es van donant suport mútuament i van passant el dol a un àmbit més íntim", va explicar ahir la portaveu de Protecció Civil al centre d'atenció a les famílies de Castelldefels (Baix Llobregat), Rosa Mata. De totes maneres, es mantenen els equips de suport psicosocial, tant els instal·lats a l'hotel de Castelldefels com els que viatgen a la zona dels Alps per acompanyar les famílies que volen visitar la zona on dimarts es va estavellar l'avió del vol 4U 9525 de Germanwings. Mata també va indicar que les famílies que així ho desitgin podran continuar desplaçant-se als Alps.

Precisament ahir set familiars, de la trentena que dissabte van dormir a l'hotel de Castelldefels, van traslladar-se en un vol regular a Marsella. Dos són d'origen paraguaià. Els equips de l'aerolínia Lufthansa col·laboren amb les autoritats catalanes i espanyoles per mantenir aquest servei d'atenció als parents de les víctimes. Mentrestant, els equips d'investigadors aprofiten totes les hores de llum per treballar a la zona on es va estavellar l'Airbus 320 al sud dels Alps francesos. "No es pot explicar. No s'entén si no es veu. Hi ha una turbina de l'avió que es va desplaçar a més de quatre-cents metres del lloc de l'impacte", va explicar ahir un dels gendarmes des de Sanha.

Rescatar els cossos continua essent la prioritat número u i trobar la segona caixa negra de l'avió, la número dos. Fins que no es trobi aquest giny no es coneixeran les dades tècniques del vol –velocitat, altitud, trajectòria– i, per tant, no es podrà explicar amb detall què



Professionals de l'equip de recerca, lligats amb cordes com a mesura de seguretat per evitar caigudes a la zona on va caure l'avió ■ EFE

va passar abans de la tragèdia. Precisament el Sindicat Espanyol de Pilots de Línies Aèries (Sepla) va subratllar ahir que les causes del sinistre no es poden entendre fins que no es trobi la segona caixa negra. "És molt greu la filtració dels continguts de la primera caixa negra i culpar el pilot sense preveure que hi pugui haver altres causes", va lamentar-se en nom de Sepla Rafael Teijo Gundín.

Pel que fa al rescat, com ja han anat explicant els responsables, tot plegat és molt lent. Les peces de l'avió s'han de moure amb molt de compte per si hi ha algun cos.

"Hem de treballar amb prudència i amb molta seriositat", relatava un dels alts càrrecs de la Gendarmeria d'alta muntanya. Sempre hi ha sobre el terreny un equip mínim de cinquanta persones. Els relleus, però, són molt necessaris perquè es tracta d'un treball dur, perillós i que requereix concentració.

També es treballa per intentar construir un camí d'accés a través del qual com a mínim vehicles tot terreny es puguin acostar al lloc de l'impacte per treure'n les peces més grosses de l'Airbus sinistrat. Fins ara, només s'hi arriba amb helicòpter. ■

ta"

actual –Sabine, mestra en una escola de la regió– podria estar embarassada. Ho havia dit ella mateixa als seus alumnes, unes setmanes abans, sempre segons *Bild*.

S'havien conegut als divuit anys, quan tots dos treballaven en un Burger King de Montabaur, el poble dels pares de Lubitz. Tant la parella com el germà del copilot i els pares es van assabentar que ell era el presumpte culpable de la tragèdia mentre viatjaven al lloc de la catàstrofe amb els familiars de la resta de la tripulació.

Més morbositat, impossible. Feia gairebé deu anys que estaven junts, sembla que esperaven un fill i potser tenien plans de casar-se per posar fi a l'anar i ve-

Successos Tragèdia aèria a Europa

OPINIÓ

Daniel Ortiz i Llargués
Director de relacions
institucionals de l'Institut Cerdà

Germanwings i la gestió del risc

Un cop viscuts i assimilats l'impacte de la notícia, el dolor i la solidaritat davant la tragèdia del vol de Germanwings, cal iniciar un exhaustiu procés d'investigació i reflexió. En aquest sentit, quins comentaris es poden fer de la gestió i la responsabilitat empresarials?

En primer lloc, cal posar el focus en el factor humà. A hores d'ara són moltes les preguntes sense resposta a la taula dels responsables de selecció de personal i prevenció de riscos laborals. Les proves, les avaluacions i els reconeixements mèdics que es fan als aspirants i als pilots professionals són suficients i prou adequats? Una cosa és segura: en aquest cas, els controls van ser incapaços de detectar a temps els problemes de salut mental del copilot.

Tant des del punt de vista del compliment normatiu com també de la responsabilitat corporativa, tota empresa està obligada a estudiar els riscos associats a les diferents tasques i llocs de treball. Aquesta anàlisi s'ha de fer amb la capacitat d'adaptar-la a l'evolució del lloc de treball i el seu entorn laboral al llarg del temps. L'objectiu final és determinar quins són els llocs de treball crítics, sobre els quals el servei de vigilància de la salut ha de ser extremadament rigorós, i adoptar les mesures necessàries per tal de prevenir i minimitzar aquests riscos. No cal dir que quan es tracta de posicions amb elevades responsabilitats, de les quals



Un avió en miniatura enmig d'espelmes i flors a la seu de Germanwings a Colònia ■ OLIVER BERG / AFP

sovint depenen moltes vides, tots aquests elements adquireixen encara molta més importància, i requereixen costosos programes de detecció precoç que s'han d'aplicar de manera continuada, exhaustiva i rigorosa.

D'altra banda, des del punt de vista organitzatiu, resulta sorprenent que els protocols d'actuació de la companyia no impedisin que la cabina quedés, encara que fos transitòriament, en mans d'una sola persona. Un principi elemental de la gestió del risc, no només en l'àmbit professional, sinó també en activitats de lleure (alpinisme, submarinisme, etc.), és anar sempre acompanyat.

En segon lloc, cal ser conscients que una de les paradoxes de la seguretat és que sovint les mesures preventives des del punt de vista de la *security* (seguretat patrimonial) van en detriment de la *safety* (seguretat de les persones). Per exemple: quan decidim posar reixes en una finestra perquè els lladres no entrin a robar, estem dificultant l'evacuació en cas d'incendi. En el cas que ens ocupa, el blindatge de la cabina va facilitar que el copilot s'hi atrinxerés.

Finalment, tan sols un apunt sobre una qüestió que requereix un ampli debat social: si el transport aeri és un servei públic fonamental que vertebrava els territoris i fa possible la lliure circulació dels ciutadans, fins a quin punt és legítim que el mercat influeixi sobre la seva regulació? O, amb altres paraules, estem disposats a acceptar que la necessitat de reduir costos (perquè les empreses han de ser competitives i també perquè els ciutadans exigim vols barats) pugui tenir alguna afectació sobre el nivell de seguretat aèria, atès l'elevat volum d'inversió que es requereix per garantir una excel·lent formació i avaluació dels pilots i un manteniment òptim dels aparells?

Ciència



El veler 'Flor de la passió' transmetrà als investigadors del LAB a Vilanova i la Geltrú els sons que capti ■ ARXIU

Com sonen els oceans?

RECERCA • El laboratori d'aplicacions bioacústiques de la UPC vol mesurar l'impacte sonor dels humans sobre els mars del planeta **EXPEDICIÓ** • A més de navegar amb micròfons submergits, s'estudiarà el nivell de plàstic a l'aigua

Xavi Aguilar
BARCELONA

El veler suís *Flor de la passió* salparà el 12 d'abril per iniciar un viatge que el durà a fer la volta al món en un període de quatre anys. Evidentment, no tracta de batre cap rècord de velocitat, sinó d'aprofitar aquest temps per estudiar a fons com sonen els oceans. Membres del laboratori d'aplicacions bioacústiques (LAB) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) volen mesurar l'impacte sonor dels humans sobre els oceans i s'embarcaran a la nau dins del marc del projecte *20.000 sons sota el mar* per captar què se sent sota l'aigua durant tot el seu recorregut.

"Per primera vegada, un vaixell estarà permanentment equipat amb sensors d'última tecnologia que permetran fer una cartografia oceànica acústica a una escala fins avui mai realitzada", explica Michel André, director del laboratori d'aplicacions bioacústiques de la UPC. El sistema d'hidròfons detectarà i classificarà automàticament tots els sons naturals o d'origen humà al llarg del recorregut. Des del veler, el so i les imatges

captades s'enviaran en temps real als investigadors del LAB, situat a Vilanova i la Geltrú, i seran d'accés públic al web de l'expedició.

Fins al moment, cap programa científic s'havia plantejat cartografiar la pol·lució sonora als oceans. Els investigadors sostenen que el creixement de sorolls d'origen humà ha augmentat el nivell general del so als oceans. El grau en què aquests sons impacten i afecten el medi ambient i la vida marina és una qüestió que actualment està suscitant interès i certa preocupació en la comunitat científica. Comprendre millor l'impacte d'aquests sons i la seva percepció sobre el comportament, la fisiologia i l'ecologia dels organismes marins és el gran repte que afronten.

Soroll en els cetacis

Un dels punts d'especial interès del projecte és determinar l'impacte del soroll en els cetacis, ja que aquests animals depenen dels sons per comunicar-se, caçar en grup, relacionar-se o delimitar els seus territoris. Els científics ja saben que el soroll dificulta la comunicació d'aquests mamífers marins, però volen concretar en quin grau i també escatir si l'augment

de sons no naturals danya les habilitats auditives d'aquests animals. Els cetacis juguen un paper essencial en l'equilibri dels oceans i si l'activitat humana els posa en perill evident es podria arribar a desequilibrar tota la cadena alimentària, recorden des del laboratori d'aplicacions bioacústiques.

L'expedició en què s'embarca el LAB reuneix un conjunt de programes científics, socioeducatius i culturals amb un esperit multidisciplinari per mesurar l'impacte humà sobre els oceans. Està organitzada en el marc del 500è aniversari del viatge de Fernao de Magalhaes pel Pacífic per trobar noves rutes marítimes. Junta-ment amb *20.000 sons sota del mar*, dins *The Ocean Mapping Expedition*, es desenvoluparà el programa científic *Micromégas*, que recollirà mostres periòdiques d'aigua de mar per avaluar el contingut de contaminants plàstics. Les mostres s'analitzaran al laboratori central de medi ambient de l'Escola Politècnica Federal de Lausana (EPFL). El resultat d'aquest mostreig cartogràfic de la contaminació per components de plàstic serà remès al programa ambiental de les Nacions Unides (UNEP). ■

Societat



Nou pas endavant en la reconstrucció facial

El Vall d'Hebron fa un segon trasplantament de cara, en una operació de 27 hores

Successos Tragèdia aèria a Europa

Lubitz, tractat per “tendències suïcides”

DIAGNÒSTIC Els psiquiatres van detectar risc d'autolesió anys abans que obtingués la llicència de pilot, però mai quan ja estava exercint **RESCAT** La gendarmeria accelera la recerca al terreny amb un camí per a vehicles fins a la zona

Albert Lladó Romero

París



Andreas Lubitz, copilot de l'A320 accidentat fa una setmana als Alps francesos i sospitós d'haver-lo estavellat voluntàriament, havia estat en tractament per tendències suïcides. Així ho va revelar ahir la fiscalia de Düsseldorf, que continua les investigacions per esbrinar els motius que podrien haver empès el jove alemany de 27 anys a cometre aquest acte. “Anys abans d'obtenir la llicència, el copilot havia estat en tractament psiquiàtric durant un llarg període de temps per tendències suïcides evidents”, va explicar en roda de premsa Ralf Herrenbrück, fiscal de Düsseldorf.

Tot i això, des que va obtenir la llicència de pilot, els metges que va anar visitant –i que li havien signat recentment la baixa mèdica per al dia de l'accident– no van detectar ni aquestes tendències ni “agressivitat contra altres persones”, segons va dir Herrenbrück. Per tant, les inclinacions suïcides de Lubitz eren anteriors a l'obtenció de la llicència de pilot d'aviació.

Aquest és un matís important, ja que vol dir que el psiquiatra que va tractar Lubitz recentment,

L'enigma de la segona caixa negra

Els equips de rescat no havien trobat ahir la segona caixa negra que transportava l'avió sinistrat. Després de la localització de la primera caixa, amb la gravació de les veus i tota la informació que va aportar, alguns experts van qüestionar ahir la necessitat de continuar buscant. “La primera caixa ja va revelar el que és essencial”, va assegurar l'expert en acci-

dents aeris Gérard Feldzer. Altres experts, en canvi, consideren que és essencial connectar els paràmetres de vol que enregistra la caixa que encara no s'ha localitzat per fer una reconstrucció més aproximada dels fets. “No hi ha dubte que el copilot va fer estavellar l'avió; falta saber com ho va fer”, va dir Frederic Beniada, pilot i periodista especialitzat en aeronàutica.

Les xifres

1

mes de feina ha d'afrontar encara, com a mínim, el personal que treballa en la recuperació de les restes de l'avió.

4

mesos és el temps màxim que es trigarà a notificar el resultat de les identifikacions de les víctimes.

tot i inhabilitar-lo per voler, no va percebre aquesta tendència autolesiva i, per tant, no li va donar la baixa en relació amb aquesta patologia psiquiàtrica. Segons han informat diversos mitjans alemanys en els darrers dies, el copilot tenia una depressió profunda des de feia sis anys, per la qual encara seguia un tractament regular.

El portaveu de la fiscalia de Düsseldorf també va fer un repàs del perfil

clínic de Lubitz i va descartar que tingués cap tipus de malaltia física. En els darrers dies, havia aparegut informació sobre els problemes de visió del copilot, que podrien haver estat d'origen psicomàtic. Aquesta és una possibilitat que pren força després que la fiscalia alemanya constati l'absència de problemes físics de Lubitz.

D'altra banda, el fiscal Herrenbrück va indicar que no hi ha res en l'en-

torn familiar, personal ni laboral del copilot que hagi permès aportar nova informació sobre les causes que el van portar a estavellar l'avió avui fa una setmana.

D'altra banda, els treballs avancen al lloc de l'accident tot i el fort vent, que ahir va impedir l'ús dels helicòpters. Com a alternativa al transport aeri, s'està acabant d'habilitar amb una excavadora un camí per a vehicles 4x4 que permetrà unir el campament base de la gendarmeria, a Sanha, amb la zona zero. La ruta permetrà transportar més ràpidament les restes humanes que es vagin recuperant, així com les peces de fuselatge.

Tot i això, ahir aquesta ruta terrestre encara no estava del tot acabada i, després de sortir de Sanha de bon matí amb quatre camions militars en direcció al lloc de l'accident, els agents van haver de fer encara tres quarts d'hora de ruta a peu fins a arribar a les dues hectàrees on es desenvolupen les tasques de recerca.

Aquesta setmana acabarà la primera fase de rescat de víctimes. Ara vénen dues setmanes en què els treballs se centraran en la recuperació del fuselatge, mentre que els quinze dies següents es tornaran a buscar restes humanes. ■



El fiscal Herrenbrück, donant explicacions a Düsseldorf -fotografia superior- i una excavadora obrint camí per als equips de rescat al lloc de l'accident ■ EFE / REUTERS



L'APUNT

Barret

Carles Sabaté

El doctor Joan Pere Barret, cap de cirurgia plàstica del Vall d'Hebron, pertany a l'elit mèdica d'aquest país. I del món. Només una desena d'hospitals de tot el món poden dur a terme trasplantaments facials. Per la consulta de Barret passen cassos ben complexos, com el de l'home exposat ahir, que havia anat a buscar parer als Estats Units, per exemple. Va ser ell també l'encar-

regat de gestionar les reconstruccions facials de la dotzena de cremats en l'explosió de gas de Gavà del 2008. Tots, però, dins del sistema sanitari públic. És el que té el nostre model de salut pública, que especialistes d'abast mundial tracten pacients dins de la xarxa pública. Conservem-los tots dos, el sistema i els doctors.



Les peculiaritats del cas amenacen amb un procés judicial llarg i complex

■ La reclamació dels familiars de les víctimes es pot fer davant la justícia espanyola ■ No es pot descartar la responsabilitat de l'administració alemanya

Jordi Panyella
BARCELONA

Les peculiars circumstàncies de l'accident de l'Airbus de Germanwings amenacen de complicar la investigació judicial que ha de determinar la responsabilitat dels fets i, a partir d'aquí, l'establiment de les indemnitzacions corresponents. La presumpta negligència de la companyia en no valorar amb prou atenció els antecedents de malaltia psiquiàtrica del copilot, les conseqüències laborals del fet que Andreas Lubitz estava de baixa el dia que va provocar la fatal col·lisió, les responsabilitats de l'administració i de l'empresa en no detectar aquesta situació de baixa, són només algunes de les incògnites que caldrà aclarir per poder determinar amb exactitud si hi ha responsabilitat d'un tercer en l'accident més enllà de l'evident gest homicida de Lubitz o si tot plegat comença i acaba en aquesta acció.

"Es pot arribar a demostrar que hi ha una culpa *in vigilando* de l'administració alemanya encarregada de la seguretat aèria. Si això acaba així la responsabilitat des del punt de vista de la indemnització pot arribar a ser il·limitada", assegura Ignasi Rubio, advocat expert en legislació aèria, pilot d'aviació i representant d'una entitat que defensa els interessos dels usuaris de l'aviació civil.

Rubio, que durant 11 anys ha estat pilotant aparells com el que avui fa una setmana es va estavellar als Alps, sosté que la



Familiars de les víctimes, ahir a davant del monòlit erigit a Sanha ■ YOAN VALAT / EFE

La xifra

50.000

euros ha ofert de moment la companyia d'aviació als familiars de les víctimes de dimarts als Alps francesos.

legislació europea que regula les condicions amb què es poden obtenir les llicències de la tripulació de vol dels avions és molt clara pel que fa a la malaltia que tenia el copilot alemany. Rubio considera que no s'hauria d'haver atorgat la llicència de pilot a Andreas Lubitz i en fa responsable d'això l'Agència de Seguretat Aèria Alemanya.

Un altre element d'incertesa que s'obrirà en el procés és saber la implicació jurídica que suposa el fet que el dia del sinistre

no hi havia relació laboral entre la companyia Germanwings i el copilot perquè aquest estava de baixa, tot i que no la va notificar a l'empresa.

La competència judicial sobre el fet també pot suposar un element de controvèrsia. L'accident va passar a França i un jutjat de Marsella ja l'investiga, però l'origen a Barcelona i el fet que molts bitllets van ser comprats en territori espanyol pot habilitar l'Audiència Nacional per fer-se càrrec de l'afer. De fet, el dia del succés el jutge Pablo Ruz, que estava en funcions de guàrdia, va obrir diligències d'ofici.

L'advocat Ignasi Rubio defensa que és per aquesta qüestió dels bitllets que la reclamació judicial dels familiars de les víctimes es pot fer davant una instància judicial espanyola. "La responsabilitat civil depèn

del lloc on s'hagi signat el contracte entre l'usuari i la companyia d'aviació per la compra del bitllet", assegura Rubio.

Un altre advocat, José María Fuster Fabra, també considera que per la qüestió dels bitllets podria intervenir la justícia espanyola, tot i advertir que seria un procés complicat "perquè tota la prova s'està veient a França".

Fuster Fabra, que va participar en el cas de l'accident de l'avió militar Yak-42 a Turquia i en el procés de reclamació de les víctimes del creuer del *Costa Concordia*, considera que en aquest tipus de sinistres el plet sempre és molt complicat i llarg i és més efectiu enfocar una negociació directa amb la companyia, com així es va fer en el cas del naufragi del vaixell del gener del 2012. ■



LLENGUA

El govern denuncia el menyspreu de l'Estat a la carta de llengües regionals

■ L'executiu espanyol va ignorar les crítiques de Catalunya en l'informe que va presentar al Consell d'Europa ■ Madrid està obligat per llei a protegir el català

Raül Garcia i Aranzueque
BARCELONA

La direcció general de Política Lingüística ha decidit passar a l'acció i lliurar al comitè d'experts del Consell d'Europa l'informe l'informe *Greuges contra la llengua catalana 2010-2013*, en què denuncia l'incompliment pel govern espanyol de la carta europea de les llengües regionals o minoritàries (Celrom), de la qual Espanya és signatària. El govern ha pres aquesta mesura inèdita després que l'executiu espanyol ometés les crítiques a les polítiques lingüístiques de l'Estat adverses a la llengua catalana que la Generalitat havia lliurat a l'Oficina de Llengües del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques de l'Estat per a l'elaboració del quart informe espanyol de seguiment de l'aplicació de la Celrom.

El document, disponible a internet, denuncia la voluntat de recentralització de competències i de refermament del castellà a Catalunya per part de l'Estat, la nul·la receptivitat a les recomanacions del Comitè de Ministres del Consell d'Europa, i les dificultats en l'ús del català a les institucions euro-



Manifestació per l'escola en català el 14 de juny passat, a Barcelona ■ JOSEP LOSADA

La xifra

12,72

per cent de les sentències judicials de Catalunya estan redactades en català, segons l'informe del govern.

pees. El text també denuncia qüestions com per exemple els efectes negatius de la sentència del Tribunal Constitucional de 2010 sobre l'Estatut, la llei Wert i l'ofensiva contra el català en tots

La data

25.06.92

S'aprova la carta europea de les llengües regionals o minoritàries. L'Estat espanyol la va ratificar el 2001.

els territoris: Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears i Aragó.

L'informe posa l'accent en el fet que Madrid ignori la Celrom fins al punt d'actuar com si aquesta norma no fos vigent a l'Estat.

Així, per exemple, el document remarca que gairebé no hi ha cap sentència judicial que esmenti la carta i la inacció de l'Estat a l'hora de garantir que un percentatge del personal de l'administració de Justícia a les comunitats autònomes amb llengua pròpia la conegui.

El Consell d'Europa va aprovar la Celrom el 1992 i l'Estat espanyol la va ratificar el 2001, un fet que el compromet a aplicar els graus més alts de protecció de les llengües oficials pròpies diferents del castellà. ■

Tractat vinculant convertit en paper mullat

Les claus
R. G. A.

■ L'Estat espanyol és un dels 25 membres dels 47 que té el Consell d'Europa que han complert

tots els tràmits de la carta europea de les llengües regionals o minoritàries (Celrom): signar-la i ratificar-la. D'entrada, els passos fets per Madrid són un exemple de compromís en la defensa de les llengües diferents del castellà. La llàstima, però, és que la bona voluntat rubricada el 1992 i ratificada el 2001 ha quedat en no res. Els crítics amb la carta lamenten que,



Acte per l'etiquetatge en català de la Plataforma per la Llengua ■ A. PUIG

tot i el caràcter oficialment vinculant del tractat, a la pràctica molts estats n'ignoren els aspectes que fan referència als drets lingüístics dels parlants i la tenen com una declaració d'intencions folklòrica.

Bel·ligerància

■ El govern espanyol ha estat els últims anys especialment bel·ligerant contra la llengua catalana en tots els territoris on es parla. El govern català, conscient de l'escàs marge que té per forçar l'Estat a complir amb la carta, s'aferra al dret de dur directament la denúncia al Consell d'Europa.

SUCCESSOS



Personal de l'equip de rescat de les víctimes de l'Airbus a bord d'un camió, anant al lloc de l'accident ■ J.P. CLATOT / AFP

Lufthansa ja sabia el 2009 que el copilot era depressiu

■ La companyia admet que coneixia els antecedents de Lubitz ■ El govern català assessorarà les víctimes

Redacció
BARCELONA

Andreas Lubitz, el copilot del vol de Germanwings estavellat als Alps francesos, va informar el 2009 el centre de formació de Lufthansa que havia patit un "episodi de depressió severa", segons va admetre finalment ahir la mateixa aerolínia alemanya. En un comunicat, Lufthansa va assegurar que el copilot del vol 4U9525 va aturar la seva formació "durant diversos mesos" però la va reprendre.

Lubitz va enviar a través de correu electrònic al centre de formació "documents mèdics" que constataren que havia patit "un episodi previ de depressió severa". L'aerolínia va explicar que té en marxa una "investigació interna" i que ha ofert a la fiscalia de Düsseldorf documentació "addicional" sobre la formació i l'historial mèdic del copilot.

D'altra banda, la llista amb la identificació de les 150 persones que anaven a bord de l'avió estavellat als Alps francesos podria estar completada a finals d'aquesta setmana. Així ho va anunciar ahir el pre-

sident francès, François Hollande, durant la seva visita a Berlín, que va atribuir a la celeritat dels resultats de la prova de l'ADN i a "un treball científic excepcional". També, i segons informaven ahir *Bild* i *Paris Match*, s'hauria recuperat un vídeo, possiblement de la targeta d'un telèfon mòbil, que recolliria els instants previs a l'impacte de l'avió i que confirmaria la seqüència

La xifra

279

milions han reservat les assegurances per fer front a les indemnitzacions dels familiars de les víctimes.

de fets recollida per la caixa negra ja recuperada.

Per la seva part, la Generalitat va anunciar ahir que s'ha reforçat el dispositiu per facilitar informació i assessorament a les víctimes, també en l'àmbit judicial. Francesc Homs va dir que la mesura es mantindrà en el temps i confia que el monòlit de record inclogui el català. ■

SUCCESSOS

Lufthansa demana perdó però evita donar més dades

■ El màxim responsable de la companyia d'aviació visita el lloc de l'accident i promet ajuda als familiars i als veïns del lloc ■ La fiscalia descobreix l'existència d'un vídeo gravat a bord de l'avió



Membres de l'equip de rescat treballant amb rasclets a la zona de la tragèdia aèria a la recerca de restes ■ ANNE-CHRISTINE POUJOLAT / AFP

Redacció
PARÍS

“Demaneu perdó per les pèrdues causades. No hi ha paraules que puguin expressar això.” Visiblement afectat, però mesurat en les paraules, el màxim responsable de la companyia Lufthansa, Carsten Spohr, va compareixre ahir davant els mitjans de comunicació a l'indret on s'ha erigit el monòlit en record de les 150 víctimes del sinistre aeri de la setmana passada als

Alps francesos. Acompanyat del president de Germanwings, Thomas Winkelmann, Spohr va dipositar una corona de flors al lloc i després va prometre tot el suport de la companyia als familiars de les víctimes i als veïns del municipi on es va estavellar l'avió per ajudar la zona a recuperar-se de l'impacte de la tragèdia.

La presència dels alts executius de la companyia aèria al lloc dels fets es va produir l'endemà que Lufthansa reconegués que

sabia que el pilot Andreas Lubitz havia estat tractat per un episodi de depressió severa. Aquest fet va generar una gran expectació entre els mitjans presents ahir a Sanha, que confiaven que Spohr donaria informació addicional sobre l'història, però aquesta expectativa no es va veure corresposta. Carsten Spohr va fer una declaració i en acabat va marxar del lloc sense respondre cap de les preguntes que van llançar a l'aire els periodistes.

Indemnització “ràpida i justa”

El consorci d'assegurances liderat per Allianz va garantir ahir que les demandes d'indemnització dels familiars de les 150 víctimes del vol 4U9525 es tramitaran de forma “ràpida, justa i àmplia”. Allianz Global Corporate & Speciality (AGCS), asseguradora principal a tot risc i de la responsabilitat civil, es va comprometre ahir a estudiar cada demanda de forma individualitzada i va

prometre “una estreta col·laboració amb els familiars dels passatgers i els seus representants”. Com és habitual en els casos de companyies aèries, AGCS assumeix la cobertura de forma conjunta amb altres asseguradores. Pel que fa a la quantitat total que es pot arribar a pagar pel sinistre, les asseguradores ja van explicar dimarts que han reservat 279 milions d'euros.

Spohr tampoc no va aportar cap informació addicional a la notícia difosa a última hora de dimarts pel setmanari francès *Paris Match* i el diari alemany *Bild* que havien vist un vídeo gravat dins l'avió instants abans que aquest impactés contra la muntanya. El vídeo hauria estat rescatat d'entre les restes de l'aparell. Qui sí que es va pronunciar sobre aquesta hipotètica filmació va ser la fiscalia de Marsella, que dirigeix la investigació, per dir que no té cap notícia de la seva exis-

La frase

“Demaneu perdó per les pèrdues causades. No hi ha paraules per expressar això”

Carsten Spohr
PRESIDENT DE LUFTHANSA

tència. La fiscalia va fer una crida perquè si les imatges existeixen de veritat i algú en té una còpia l'entregui immediatament a l'autoritat judicial.

Pel que fa a les tasques de rescat a les dues hectàrees on van quedar disseminades les restes de l'aparell, un dels responsables policials va informar ahir que ja no hi ha restes humanes i que ara la feina se centra a recuperar els objectes personals i les peces de l'aparell. Aquesta explicació dona sentit al fet que les imatges que ahir es van veure del lloc del sinistre fossin de més de detall que les transmeses dies anteriors. En aquestes imatges s'hi observen trossos del fuselatge de dimensions més importants que les que s'havien pogut veure fins ara. ■

CATALONIA TODAY

AVUI de 18 a 19 h
EL PUNT AVUI+
TELEVISIÓ

‘Our finest hour’
amb Matthew Tree.
Debat d’una hora
sobre l’actualitat
de la setmana

Convidats:
Brett Hetherington
Brian McLean
Berni Armstrong

Societat



**Xou solidari
pel Casal
dels Infants
del Raval**

El xef Ferran Adrià torna a liderar el festival per recaptar fons, que es farà el 10 de maig al Liceu

Successos Tragèdia aèria a Europa

Lubitz va accelerar la caiguda

ANÀLISI La segona caixa negra confirma que el copilot va estavellar voluntàriament l'Airbus 320 als Alps
INVESTIGACIÓ S'havia documentat sobre el suïcidi i havia buscat informació sobre portes blindades a internet

Redacció
PARÍS / BERLÍN

Les primeres anàlisis de la segona caixa negra de l'Airbus 320 que es va estavellar la setmana passada als Alps ha confirmat allò que ja va desvelar la primera caixa: Andreas Lubitz va fer caure voluntàriament l'avió. El copilot no només va fer reduir l'altura de l'aparell, sinó que va accelerar per assolir la velocitat màxima possible.

Aquestes són les conclusions preliminars dels experts de l'Oficina d'Investigació i Anàlisi (BEA) francesa després d'haver fet lectura d'alguns dels 500 paràmetres emmagatzemats a la segona caixa negra, que va ser trobada dijous enterrada a la zona de l'accident.

Amb l'anàlisi de la primera caixa, la que conté les gravacions sonores de la cabina, ja es disposava d'un relat bastant complet del que havia passat a bord de l'avió. De com Lubitz s'havia quedat sol a la cabina, s'havia tancat i va

posar l'avió en posició de descens, malgrat les alertes del pilot i del control aeri, fins que va estavellar l'aparell. De la segona caixa s'esperava confirmar els fets amb més detalls. Ara se sap que el copilot va utilitzar el pilot automàtic per situar l'avió en posició de descens fins a una altura de 30 metres. "En diverses ocasions al llarg del

apuntar la primera caixa i que va resumir el fiscal de Marsella, Brice Robin, responsable de la investigació judicial dos dies després de l'accident, que hi havia la voluntat de Lubitz de destruir l'avió.

Paral·lelament, es van coneixent més dades sobre els últims moviments del copilot. Els investigadors alemanys han trobat una tauleta d'ús personal d'Andreas Lubitz plena de recerques a internet "sobre les maneres de suïcidar-se", una informació rellevant que s'afegeix a les informacions sobre els problemes de depressió que havia patit el pilot.

Els investigadors també han trobat una altra dada reveladora que encaixa amb l'explicació que fins ara s'ha fet de la mecànica del sinistre: Lubitz també havia fet recerques a la xarxa sobre el funcionament i la seguretat de les portes blindades dels avions. El dia del sinistre, el copilot va aconseguir el control de l'avió de

descens [...] va modificar el reglatge del pilot automàtic per augmentar la velocitat de l'avió en el descens", asseguren els investigadors de la BEA.

D'aquesta manera es confirma la tesi que va



Germanwings en bloquejar la porta de la cabina de pilotatge i impedir que el comandant hi pogués accedir després que n'havia sortit un moment.

Canvis a les cabines

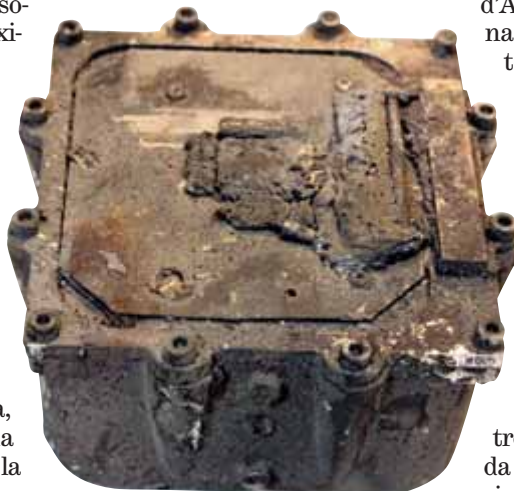
Mentre continuen els treballs de rescat als Alps, el govern alemany s'ha posat a treballar per, precisament, revisar el sistema d'accés a les cabines de pilotatge i el control psicològic dels pilots. El Ministeri de Transports i les companyies aèries implicades posaran en mar-

xa una comissió d'experts que haurà de presentar una proposta de millora, tant pel que fa als sistemes de tancament de les portes dels pilots, en ple vol, com a les proves d'aptitud dels mateixos pilots. A la comissió hi participaran tècnics d'aviació però també metges.

Els mecanismes de tancament de les portes de la cabina que ara s'hauran de revisar són els que es van implementar en l'àmbit mundial arran dels atemptats terroristes del 2001 a Nova York contra les Torres Bessones. Ales-

hores es van adoptar mesures per evitar l'accés a la cabina d'intrusos sense preveure que es podrien donar situacions de risc extrem com la de dimarts passat, quan un pilot va impedir l'accés a un altre.

De resultes de les investigacions del cas que han permès conèixer els problemes de salut mental que afectaven Andreas Lubitz, les autoritats alemanyes també treballaran ara per evitar que no es repeteixi l'evident desajustament entre la situació mèdica dels aspirants a pilot i la informa-



L'APUNT

Exemple d'eficiència i diligència

Pepa Masó

Nou dies després de la tragèdia de Germanwings, els equips de rescat trobaven la segona caixa, i no havien passat ni 24 hores que els investigadors donaven a conèixer els primers resultats de la seva anàlisi, uns resultats que no han fet res més que confirmar allò que ja va revelar la primera caixa negra: que Andreas Lubitz va fer caure voluntàriament l'Airbus. L'eficiència i

diligència demostrades per l'Oficina d'Investigació i Anàlisi francesa, així com pel fiscal encarregat del cas són dignes de destacar. Acostumats com estem que s'eternitzin les investigacions i se n'amaguin o es filtrin interessadament els resultats, la manera com s'està gestionant aquesta crisi hauria de servir d'exemple per a les nostres administracions.



Part del fusellatge de l'avió estavellat als Alps. A la foto siluetejada, la segona caixa negra ■ YVES MALENFER / AFP



El Biel, l'únic sense bata, jugant amb el llibre envoltat dels seus companys de classe ■ EL PUNT AVUI

Pares de nens amb autisme defensen la integració a les escoles ordinàries

■ Reclamen ajut al govern per dotar els centres del suport que fa possible l'aprenentatge ■ Ho avalen amb un projecte en què participen 40 escoles

Virtudes Pérez
BARCELONA

El Biel és un nen de tres anys i mig amb un grau d'autisme moderat que li dificulta la comunicació amb els altres i la interacció social. Però els seus pares sempre han tingut clar que es podia treballar per estimular els seus dèficits. Ho van començar a fer amb deu mesos, quan ni tan sols tenien un diagnòstic, i van continuar a la llar d'infants, amb l'acompanyament d'un especialista en autisme que li facilitava la integració.

L'escolarització a primària els neguitejava, però a través de l'associació Aprenem, de famílies amb nens amb autisme, van poder formar part del projecte *Construïm capacitat*, que té com a objectiu trencar barreres i facilitar la inclusió dels nens amb autisme a l'escola ordinària. L'escola concertada La Sa-

La xifra

40

escoles catalanes han participat en el projecte 'Construïm capacitat', per a la inclusió escolar de nens amb autisme.

La frase

“Els nens amb autisme no aprenen per imitació, però amb el suport adequat sí que poden aprendre”

Isabel Parra
MARE D'UN NEN AMB AUTISME QUE VA A UN CENTRE ORDINARI

Un de cada 150 naixements

L'autisme és un trastorn neurològic que afecta la percepció i el processament cerebral de la informació. Coincidint amb la celebració, dijous, del Dia Mundial de Conscienciació sobre l'Autisme, l'associació Aprenem va recordar que a Catalunya té una prevalença d'un de cada 150 naixements i que afecta

més els homes que les dones. El trastorn autista es fa evident abans dels tres anys, però moltes vegades es diagnostica més tard.

Aprenem defensa l'educació inclusiva com la millor opció per als alumnes amb autisme. I lamenta que només el 34% puguin accedir a un centre ordinari.

ció de què disposen les companyies aèries.

El govern francès, de la seva banda, va voler homenatjar els membres de les forces de l'ordre que han participat en els treballs de rescat, investigació i vigilància a la zona on va caure l'avió, així com als habitants de la regió. El ministre de l'Interior, Bernard Cazeneuve, va visitar-los ahir, després de sobrevolar la zona on va caure l'aparell.

Els equips de rescat ja han aïllat 150 perfils d'ADN de les restes trobades al lloc del sinistre i

ara es treballa per comparar-les amb les facilitades pels familiars. El fiscal de Marsella es va comprometre a informar els familiars de les víctimes quan es confirmi la identificació de cada un dels passatgers i tripulants.

D'altra banda, la membre del consell del grup de Lufthansa Simone Menne es va reunir dijous a Barcelona amb els familiars de les víctimes amb passaport espanyol de la tragèdia de l'avió. “Farem tot el que estigui a la nostra mà per seguir donant-vos suport en tot”, els va dir. ■

posat que l'escola entengui què és l'autisme i quina metodologia es necessita, perquè els nens amb autisme no aprenen per imitació, però amb el suport adequat poden aprendre”, explica la mare del Biel, Isabel Parra.

El projecte s'ha fet amb la col·laboració del Departament d'Ensenyament, que ha facilitat que els centres puguin obrir les portes als acompanyants. En el cas del Biel, els resultats han estat molt satisfactoris. “Ha assolit els objectius d'un currículum adaptat i els seus companys han tingut una actitud receptiva i acollidora”, diu Parra. De moment, però, les famílies s'han fet càrrec del cost que implica. Per això ara demanen a Ensenyament que també assumeixi el cost econòmic que comporta. “El que volem és que sigui un servei públic obert a tothom”, subratlla Parra. ■

lle Comtal, a Ciutat Vella, on al final van decidir escolaritzar el Biel, és una de les 40 escoles de Catalu-

nya que han participat amb 44 nens en el projecte. I els resultats han estat molt satisfactoris. “Ha su-

SUCCESSOS

Finalitza la recerca de cossos de l'accident aeri

■ L'Agència Europea de Seguretat Aèria detecta a Alemanya incompliments en la normativa ■ Ensurt sense víctimes d'una altra aeronau de Germanwings

Redacció
PARÍS

Les autoritats franceses van donar per acabada ahir l'operació de recerca de cossos als Alps, on es va estavellar un avió de Germanwings amb 150 persones a bord. "La recerca de cossos ha acabat, però la recerca dels béns personals de les víctimes continua", va dir un portaveu del govern d'Alps d'Alta Provença. Lufthansa ha contractat una companyia especialista a retirar una d'aeronaus que operava sota l'autoritat del fiscal francès que porta el cas i d'un expert en qüestió mediambiental.

Les tasques per a la identificació de les vícti-



Rams de flors al monument dedicat a les víctimes ■ F.P. / AFP

mes seguiran endavant amb l'anàlisi de les 150 mostres d'ADN trobades al lloc del sinistre. El fiscal que dirigeix la investigació ha demanat paciència, perquè la identificació podria tardar setmanes, i va puntualitzar que el nom-

bre de mostres no significa necessàriament que totes les víctimes hagin estat trobades ni identificades. En tot cas, a mesura que es tinguin dades es notificarà a les famílies.

D'altra banda, un portaveu de l'Agència Euro-

pea de Seguretat Aèria va declarar al *Wall Street Journal* que Alemanya hauria d'explicar per què s'hi han detectat diversos incompliments de la normativa europea, especialment pel que fa al seguiment mèdic dels pilots.

Vol desviat

Un Airbus A319 de Germanwings que ahir al matí duia 128 persones de Colònia a Venècia va ser desviat d'urgència a Stuttgart, després que, en detectar-hi una fuga d'oli, els pilots van apagar un dels motors per precaució. "És un procediment estàndard de seguretat i no ha estat un aterratge forçós", va dir la companyia en un comunicat. ■

SALUT



Un metge atén una pacient a l'àrea maternoinfantil de l'hospital Vall d'Hebron de Barcelona ■ QUIM PUIG / ARXIU

Els pacients podran negar-se a cedir les dades mèdiques

Redacció
BARCELONA

El director de l'Agència de Qualitat i Avaluació Sanitàries (Aguas), Josep Maria Argimon, va assegurar ahir que els pacients es podran oposar que la Generalitat cedeixi dades mèdiques del seu historial per a investigació, tot i que siguin anònimes. "Donarem el dret d'oposició, a través

d'un formulari", va declarar a Catalunya Ràdio.

Precisament, la Generalitat va publicar al DOGC de l'1 d'abril l'encàrrec a Aguas perquè faci anònimes totes les dades personals recollides als centres sanitaris catalans. És la primera fase del VISC+, que pretén vendre la informació a centres privats de recerca, fet que ha aixecat força recel. ■

IX TEMPORADA 2014-2015 EL SO ORIGINAL

DIRECCIÓ ARTÍSTICA: JORDI SAVALL



L'AUDITORI

IV

Dijous, 9 d'abril 2015 a les 21h Drassanes Reials

LES NOUVEAUX GOÛTS RÉUNIS 1627-1764

PHILIDOR, MR. DE SAINTE-COLOMBE, J.B. LULLY, F. COUPERIN, M. MARAIS,
J. PH. RAMEAU, J. B. FORQUERAY, J. M. LECLAIR

Le Concert des Nations

Manfredo Kraemer *violí* Marc Hantaï *flauta travessera*

Philippe Pierlot *viola de gamba*

Rolf Lislevand *tiorba & guitarra* Pierre Hantaï *clavecí*

Jordi Savall *viola de gamba i direcció*

Per als concerts fora de l'Auditori també es podran comprar al mateix recinte del concert una hora abans de l'inici.

SEGONS DISPONIBILITAT

CONSULTEU DESCOMPTES a www.auditori.cat

VENDA D'ENTRADES: www.auditori.cat i a les taquilles de L'Auditori.

Pròxims concerts

V

Divendres, 22 de maig 2015 a les 20h
Monestir de Pedralbes

HIS MAJESTY'S HARPER 1500-1738

B. MARINI, L. RUIZ DE RIBAYAZ,
G. FRESCOBALDI, C. GESUALDO,
T. O'CAROLAN, J. DOWLAND i H. PURCELL

Andrew Lawrence-King *arpa & arpa doble*

VI

Dilluns, 1 de juny 2015 a les 21h
Santa Maria del Mar

DIXIT DOMINUS

A. VIVALDI, G. F. HÄNDEL i W. A. MOZART

A.L. Richter, R. Hughes, A. Costanzo,
M. Sakurada, F. Zanasi

La Capella Reial de Catalunya

& Finalistes de la VI Acadèmia de Formació Professional

Le Concert des Nations

Manfredo Kraemer *concertino*

Jordi Savall *direcció*

Amb el suport de:

Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura

Ajuntament
de Barcelona

Col·labora:

CATALUNYA
RÀDIO

Cat *música*

mmb MUSEU MARITIM DE
BARCELONA

MUHBA

EL PUNT AVUI+

Societat



Premi Nacional de Recerca al jove talent

Romain Quidant reivindica la qualitat del sistema català d'investigació, tot i les retallades

Successos Accident aeri a Europa

Solemne comiat i una certa tibantor

CERIMÒNIA Els reis presideixen un colpidor funeral d'estat per les víctimes de l'accident d'avió als Alps **RELIGIÓ** El cardenal Sistach oficia una missa amb el paper testimonial de les altres confessions **REIS** Van saludar tots els familiars

Mireia Rourera
BARCELONA

Catalunya va acomiadar ahir oficialment amb molta emoció les víctimes de l'accident d'avió que van morir als Alps francesos el 24 de març passat. Més de 1.500 persones, entre familiars de les víctimes i autoritats, van omplir la basílica de la Sagrada Família de Barcelona per seguir una cerimònia catòlica oficiada pel cardenal arquebisbe de Barcelona, Lluís Martínez Sistach. Un cop celebrada l'eucaristia, tres representants de confessions no catòliques –un evangèlic, un jueu i un musulmà, tots tres impulsors del diàleg interreligiós a Catalunya i membres del Grup de Treball Estable de les Religions (GTER), recent Creu de Sant Jordi–, es van dirigir als familiars de les víctimes. Va ser un dels moments més emotius.

Un altre dels moments més emotius va tenir lloc al final, quan les autoritats, encapçalades pels reis Felip i Letícia, van saludar un per un els familiars directes de les víctimes: 900 persones. Un llarg comiat després d'una solemne cerimònia.

El cardenal Sistach,

Les frases

“La nostra celebració religiosa es fa amb representants de diverses confessions”

Lluís Martínez Sistach
CARDENAL DE BARCELONA

“El govern hauria desitjat un altre tipus d'acte més obert a totes les confessions”

Enric Vendrell
DIRECTOR GRAL. AFERS RELIGIOSOS

“La Sagrada Família hauria de ser un espai més obert al món, tot i ser un temple catòlic”

Josep Maria Soler
ABAT DE MONTSERRAT

“M'hauria agradat que s'hagués respectat la confessió de cadascuna de les famílies”

Alicia Sánchez-Camacho
PRESIDENTA DEL PP CATALÀ

acompanyat d'altres bisbes i capellans i de 150 nois i noies de l'institut Llinars del Vallès, que havien acollit en intercanvi un grup de nois alemanys que van morir en l'accident, va entrar pel passadís central de la basílica a les sis en punt i va donar inici a la cerimònia. Cadascun dels nois i noies duïen una espelma a la mà, que van deixar al peu de l'altar, en memòria de cadascuna de les víctimes.

La cerimònia es va oficialitzar en català i castellà i algunes de les pregàries es van fer en francès i alemany. El cardenal Sistach, en la seva homília, va tenir paraules per a les víctimes

del terratrèmol del Nepal i per als immigrants que estan morint en bots al Mediterrani, va recordar el papa Francesc i va citar sant Pau: “Ningú de nosaltres viu per si mateix i ningú mor per si mateix.” Com que ahir era la festa de la Mare de Déu de Montserrat, patrona de Catalunya, li va demanar que “ens guiï cap al cel”, com demanava Jacint Verdaguer en el *Virolai*.

Com sempre en aquest tipus de cerimònia, la litúrgia va estar a l'altura dels grans esdeveniments catòlics, tot i que la presència dels alumnes de l'institut de Llinars a l'altar, al costat dels reis d'Es-

panya, va dibuixar un escenari més proper. El Cor de Cambra Francesc Valls i un grup d'intèrprets del Liceu van posar la qualitat musical a l'acte, en què va regnar un silenci dolorós.

L'arquebisbat de Barcelona i el cardenal Sistach van decidir oficialitzar un funeral catòlic amb eucaristia, mentre que els representants de les confessions jueva, musulmana i protestant –Jorge Burdman, de la comunitat israeliana; Mohamed Halhouli, del Consell Islàmic, i Guillem Correa, del Consell Evangèlic– van ser relegats a llegir les seves mostres de condol en acabar la cerimònia.

Aquesta decisió del cardenal de Barcelona ha generat decepció entre la mateixa comunitat catòlica catalana, els partits polítics i la societat en general, tenint en compte que França va muntar un comiat laic als Alps i Alemanya, un funeral ecumènic. El mateix malestar va expressar el director general d'Afers Religiosos, Enric Vendrell, que hauria volgut una cerimònia interreligiosa, atès que Catalunya és un país pioner en el diàleg i la relació entre les diverses confessions.

A banda de la tibantor



pel caràcter catòlic de l'acte, el govern català també s'ha vist arraconat pel de l'Estat. Entre l'Estat i l'arquebisbat van decidir que el senyal televisiu el servís, en exclusiva, TVE, en lloc de disposar de la col·labo-

La cerimònia es va oficialitzar de manera equitativa en català i castellà

ració de TV3 com s'ha fet en molts altres esdeveniments. El fet que les càmeres de la televisió espanyola retransmetessin, ja al final de la cerimònia, totes i cadascuna de les salutacions dels reis d'Espanya als familiars de les vícti-

mes també va molestar. Fins ahir, la imatge del dolor d'aquests familiars s'havia mig preservat, tant en el seguiment de les reunions a l'aeroport del Prat com al centre de suport a les famílies a Castelldefels, així com en els actes als Alps francesos i a la catedral de Colònia.

Al funeral d'estat, hi van assistir, a banda dels reis, el president del govern espanyol, Mariano Rajoy, i el president de la Generalitat, Artur Mas, amb les seves dones. També hi havia el cap de l'oposició espanyol, Pedro Sánchez (PSOE), i gairebé tots els membres dels governs espanyol i català, a banda dels ambaixadors dels dotze estats amb víctimes. ■

L'APUNT

Nou arquebisbe

Carles Sabaté

El Vaticà va ajornar un parell d'anys la successió del cardenal Martínez Sistach tot esperant que es resolgués el procés català, i perquè la plaça no resulta senzilla de cobrir, tant si és per algun prelat català com si és algun de forà. El canvi de papa va endarrerir-ho més, ja que Sistach va complir els 75 preceptius de la jubilació el 2012. Però ja toca el relleu a l'arquebisbat.

L'error de no acceptar un funeral ecumènic o aconfessional i la insistència de la seu barcelonina a qüestionar qualsevol candidat per qui la Santa Seu pregunta en la consulta prèvia a l'elaboració de la terna de candidats no fan altra cosa que posar de manifest la necessitat del relleu. Francesc té ja el nom sobre la taula pendent de firmar i no hauria de trigar a firmar-lo.



Els líders religiosos

protestant, jueu i islàmic que van participar en el funeral, presidit pels reis d'Espanya

■ ALBERTO ESTÉVEZ / EFE



Lufthansa fa balanç mentre va perdent credibilitat

■ Complicada compareixença del president davant de l'accionariat ■ La repatriació dels cossos, en 3 setmanes



Els reis, el cardenal i Rajoy donant el condol als familiars de les víctimes ■ ACN

Gemma C. Serra

Berlín



Una setmana després de comparèixer davant la comissió de Transports del Parlament alemany, al president de Lufthansa, Carsten Spohr, li espera demà un altre auditori on explicar-se sobre la catàstrofe del Germanwings: l'accionariat. Sobre l'assemblea general plana el pànic per la pèrdua de credibilitat de la primera aerolínea alemanya.

Una setmana enrera, Spohr va comparèixer davant els parlamentaris, en una reunió a porta tancada on va garantir l'aclariment total d'una tragèdia atribuïda en solitari al copilot Andreas Lubitz, però que ha deixat molts dubtes respecte als criteris de selecció i seguiment dels seus pilots. Spohr no va donar detalls sobre les indemnitzacions als familiars de les 150 víctimes -el volum de les quals depen-

La xifra

12

nacionalitats diferents tenien les 150 víctimes de l'accident aeri del vol de Germanwings.

drà de les regulacions dels seus respectius països. Les asseguradores n'han destinat un fons d'uns 300 milions d'euros i se suposa que les quantitats més altes les percebran els familiars de les víctimes dels Estats Units.

Tampoc no va voler entrar a precisar Spohr quan es lliuraran les restes de les víctimes a les seves famílies, amb l'argument que això és competència de les autoritats franceses. Ahir, la vicepresidenta del govern català, Joana Ortega, anunciava que les repatriacions es faran en dues o, com a màxim, tres setmanes.

El pas per la comissió parlamentària va ser relativament suau per a Spohr, qui des de l'accident ha viscut capítols molts durs, sigui davant el mitjà de comunicació o en les trobades amb els familiars. Demà haurà de passar comptes a un accionariat que acud a l'assemblea en el pitjor moment de la història de la companyia. La tragèdia dels Alps van coincidir en un any marcat per dotze vagues seguides dels pilots, exponent de la revolta interna contra els plans de sanejament de la companyia, que cau cada dia a la borsa de Frankfurt.

Mentrestant, les famílies han començat a rebre un avançament de 50.000 euros per cada mort, com a indemnització prèvia o inicial. El que acabin rebent dependrà de la legislació de cada nacionalitat d'origen, que són molt diverses. La companyia reserva 278 milions d'euros per a les assegurances. ■

Entitats i govern lamenten la intransigència de Sistach

El caràcter catòlic del funeral ha aixecat una evident polèmica entre les comunitats religioses de Catalunya, i fins i tot ha molestat el govern de la Generalitat. Les confessions jueva, musulmana i protestant només hi van llegir un record de condol, malgrat el caràcter divers de les 150 víctimes. El fet que l'acta es convoqués a la basílica de la Sagrada Família va fer que el cardenal Sistach no canviés el guió. La decisió contrasta amb el caràcter laic del comiat que es va fer als Alps francesos amb les famílies, i a la catedral alemanya de Colònia, amb un funeral d'estat ecumènic i oficiat per un car-

denal catòlic i una sacerdotessa protestant. El mateix abat de Montserrat, Josep Maria Soler, va lamentar ahir haver "perdut l'oportunitat de demostrar que la Sagrada Família és un espai obert al món, tot i ser un temple catòlic". La crítica de Soler va fer especialment tibant la trobada entre l'abat i Sistach a la missa de la Mare de Déu de Montserrat, que es va fer ahir al migdia a l'abadia. Diverses entitats catòliques, com Església Plural, han lamentat la "imposició del funeral estrictament catòlic". Fins i tot el secretari d'Afers Religiosos del govern, Enric Vendrell, havia qüestionat la intransigèn-

cia de Sistach: "El govern hauria volgut una altre tipus d'acte, però no hem trobat gaire sintonia amb l'organitzador", assegurava la setmana passada. Tot i la crítica, el govern va preferir no airejar gaire la disconformitat per no fer cap lleig a les famílies dels difunts. Altres partits polítics com ara el PP, el PSC i Ciutadans van criticar l'arquebisbat per no haver fet un comiat aconfessional. El cardenal sí que va rebre ahir el suport del ple de la Conferència Episcopal Espanyola (CEE). El portaveu dels bisbes va recordar que la majoria de les víctimes eren de religió catòlica.