

[Accidente del metro de Valencia: ocho años sin responsables](#)

Enviado por martin el Mar, 07/29/2014 - 08:00

Antetítulo portada:

Maniobras para bloquear la investigación

Artículos relacionados portada:

Trabajadores de Metro de Madrid alertan de posibles accidentes

Foto portada:



Antetítulo (dentro):

Maniobras para bloquear la investigación del siniestro

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

El 3 de julio de 2006, un tren que recorría la línea 1 de Metrovalencia desde la capital hasta el municipio de Torrent volcó en una curva. Ocho años después, el accidente de metro más importante de la historia de España, con 43 muertos y 47 heridos, **no ha tenido consecuencias legales**. Después de un centenar de concentraciones en la Plaza de la Virgen de Valencia, insistir en la vía judicial y difundir su causa hasta la extenuación, las familias continúan esperando respuestas.

El Gobierno valenciano se mantuvo firme. 43 muertos y 47 heridos no forzaron ninguna dimisión

La Audiencia de Valencia confirmó el archivo de la causa en 2008. Pero hace algo más de un año pareció abrirse una oportunidad para las víctimas. En mayo de 2013, la Fiscalía abrió dos diligencias de investigación penal, pero en septiembre la misma juez de instrucción, Nieves Molina, desestimó la petición de la Fiscalía. En enero de 2014, la Audiencia Provincial de Valencia decidió, sin embargo, que la causa debía reabrirse y, **en mayo de este año, se imputó a tres directivos de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)**, empresa pública que gestiona el metro. Los tres directivos –Vicente Contreras, Francisco García y Francisco Orts– declararon ante la juez en

junio. Estos tres cargos están relacionados con la programación e implantación de las balizas de seguridad, decisivas para explicar lo sucedido el día del siniestro.

Los familiares de los fallecidos y heridos **han pedido que la imputación se extienda a otros cinco directivos**, también directamente responsables de los sistemas de seguridad, y de la entonces gerente de FGV, Marisa Gracia.

Mejores perspectivas

Según la presidenta de la Asociación Víctimas del Metro 3 de julio de Valencia, Beatriz Garrote, “las perspectivas son actualmente mejores que hace tres años; hemos **llevado el caso a Europa y la instrucción permanece abierta**, aunque es lamentable que todo esto no fuera posible en 2006”. La lucha no ha resultado fácil. El Gobierno valenciano ha hecho uso de todo su potencial. Así, Juan Cotino, actual presidente de las Cortes valencianas, exconseller de Medio Ambiente, Bienestar Social y connotado miembro del Opus Dei, ofreció prebendas y empleo a familiares de las víctimas si no recurrían a la vía judicial. Los medios de comunicación públicos se han utilizado para “vender” la explicación oficial del siniestro: un error humano –del conductor del vehículo– por exceso de velocidad.

Sin embargo, la Asociación de Víctimas dispone de respuestas para desmontar la tesis de la imprudencia. Al menos como único factor, ya que los accidentes de estas características responden a una complejidad de causas. Por ejemplo, **se borraron los datos de la caja negra del convoy**, desapareció el libro de averías y se ocultó un informe desfavorable de Prevención de Riesgos Laborales. Además de mal programadas, las balizas de seguridad no se colocaron en todos los puntos necesarios. Por otro lado, el mantenimiento de las vías y los trenes ofrece también serias dudas, así como la resistencia de los cristales. Tampoco la empresa atendió a los precedentes: en 2005 tuvo lugar un accidente de la Línea 1 de Metrovalencia en Picanya. Después se pidió, sin lograrlo, que FGV reforzara las medidas de seguridad.

A pesar de estas lagunas en la investigación, y de que el suceso ocupara portadas en la prensa internacional, el Gobierno valenciano se mantuvo firme. 43 muertos y 47 heridos no forzaron ninguna dimisión. Ni la del entonces presidente de la Generalitat, Francisco Camps, ni la del conseller responsable del área de Transportes, José Ramón García Antón –ya fallecido–, ni siquiera la de la gerente de FGV, Marisa Gracia. **En el bando contrario, las familias de las víctimas, pero también los partidos de la oposición** y las organizaciones sociales, han mantenido un consenso pocas veces visto en Valencia.

El mantra de la verdad oficial

Uno de los hitos en la toma de conciencia se produjo el 28 de abril de 2013 cuando el programa Salvados, de Jordi Évole, se dedicó a destripar lo ocurrido el día de la tragedia. A partir de entonces, se multiplicó el eco de las protestas y la asistencia a las concentraciones. El asunto también llegó a Europa. **En enero de 2014, los familiares de las víctimas presentaron un informe en el Parlamento Europeo**, en el que se denunciaba la falta de transparencia de FGV y la manipulación tanto en los medios de comunicación públicos como en la comisión de investigación parlamentaria de 2006. Concentraciones, conciertos, obras de teatro, homenajes, [series documentales en la red como Cero responsables](#) –incluida en un proyecto de comisión de investigación ciudadana– y obras de teatro han difundido la voz de las víctimas.

El detalle de los ocho años de batalla situó a familiares y ciudadanos ante situaciones rocambolescas. En 2006, FGV contrató sin concurso público a la consultora HM & Sanchis para que diseñara un argumentario –en el que se incluían 62 posibles respuestas– con el que los técnicos debían responder a las preguntas de la comisión parlamentaria. **La empresa pública suscribió contratos con la consultora por valor de 621.000 euros** en ocho años.

La transcripción literal de los objetivos del recetario **sintetiza una época**: “Su objetivo en esta comparecencia debe ser, le pregunten lo que le pregunten y se desarrolle como se desarrolle, transmitir a los miembros de la Comisión que lo ocurrido ha sido un accidente, cuya causa ha sido un exceso de velocidad que no puede ser atribuido a ninguna deficiencia técnica, ni a ninguna dejación

de responsabilidades, ni a ningún incumplimiento de acuerdos, pues la línea 1 es segura y sobre la misma se lleva, en los últimos cinco años y en los próximos cinco, un plan de mejoras que se está cumpliendo escrupulosamente". La verdad oficial.

Recuadro:

Canal 9 silenció a las víctimas

El día del accidente, Canal 9, hoy clausurado, mantuvo la programación prevista. La visita del papa a Valencia, a bombo y platillo, abrió los informativos. En 2013, trabajadores del canal pidieron perdón por el tratamiento informativo que se dio al accidente desde 2006.

Investigación parlamentaria "relámpago"

La Comisión de Investigación que tuvo lugar en 2006 en las Cortes valencianas se cerró en falso. En verano y en 20 días, de los cuales tres se dedicaron a conclusiones y a escuchar testimonios. El PP vetó a los expertos no afines. La plataforma de familiares lleva recogidas 130.000 firmas para que se cree una nueva Comisión.

El misterio de las cajas negras

Un elemento clave para reconstruir los hechos es la caja negra del tren. Y ésta se borró. Alguien dio la orden porque, según el fabricante y trabajadores de FGV, la lectura de la "caja registradora de eventos" no implica la desaparición de los datos. La plataforma señala la responsabilidad de Domingo Alepuz, jefe de talleres de València Sud.

El desprecio hacia las otras víctimas

El expresidente del Gobierno valenciano, Francisco Camps, nunca aceptó reunirse con los familiares de las víctimas. El actual presidente, Alberto Fabra, sólo lo hizo una vez. Según el delegado del Gobierno, Serafín Castellano, el PP "ha estado desde el primer momento al lado de las familias".

Las señales que el Partido Popular valenciano ignoró

En un informe de 2005 el entonces director adjunto de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), Vicente Contreras, reconocía que los trenes de la serie a la que pertenecía el tren accidentado estaban al final "de su vida útil". Este funcionario insistía en que la tracción y el control eran de una tecnología "ya obsoleta, por lo que presenta grandes problemas de mantenimiento, ya que resulta especialmente complicado la obtención de repuestos". Previamente se habían documentado tres descarrilamientos, el último en 2003. FGV no informó de ninguno de ellos.

Accidente del metro de Valencia: ocho años sin responsables

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)



Temáticos:

[número 227](#)

[Metro](#)

Geográficos:

[Estado español](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría foto:

[Gloria Martínez](#)

Info de la autoria:

Valencia

Autoría:

[Enric Llopis](#)

Tipo de artículo:

[Normal](#)