

J

**Las comisiones  
parlamentarias de  
investigación: «El  
accidente de la Línea 1»**

*Josep V. Gavaldà Roca y Nel-lo  
Pellisser Rossell (2019)*

Valencia: editorial Tirant Humanidades

Tenemos entre manos el fruto de un trabajo ambicioso como es el de contribuir al conocimiento y a una mayor información sobre la tragedia del 3 de julio

de 2006 en la Línea 1 de Metrovalencia, ocurrida durante el gobierno presidido por F. Camps Ortiz, con mayoría absoluta del Partido Popular, que arrojó un balance de 43 personas muertas y 47 heridas. Los autores analizan minuciosamente a través de las 437 páginas la historia parlamentaria, la vista pública, la secuenciación del proceso, las tácticas comunicativas, sus estrategias argumentativas y sus ejes temáticos. «El 3 de julio de 2006 comenzó una historia que ha asolado a un numeroso grupo de familias, que puso en evidencia a los gobiernos valenciano y español, al ejecutivo y al legislativo, al sistema democrático y a la calidad de sus instituciones y derechos» (p. 14).

El contenido del libro se ha estructurado en una introducción (Rendición de cuentas), once capítulos y un epílogo. El primer capítulo aborda las responsabilidades políticas y penales desde el momento en el que el parlamento valenciano aprobó la creación de la Comisión de investigación sobre el accidente ocurrido. Todos los meses desde 2007 hasta 2015 y coincidiendo con el día 3 de cada mes, la Asociación Víctimas del Metro 3 de julio, se estuvo concentrando frente al Palau de la Generalitat recordando a las víctimas y exigiendo responsabilidades políticas, las cuales durante 9 años se habían diluido. El 3 de julio de 2015 la historia volvería a empezar cuando el Parlamento valenciano aprobó la Comisión Especial de Investigación.

El segundo capítulo está dedicado al trabajo realizado por los consultores de comunicación: HM&Sanchis y Mirror Imagen Profesional, donde los autores recogen un párrafo muy significativo que resume la filosofía de la consultora HM&Sanchis:

*La Estrategia de Comunicación que proponemos es:*

*ESTRATEGIA DE «REACCIÓN EN CADENA»*

Consiste en desarrollar una política de comunicación proactiva y exógena, transmitiendo primero nuestro modelo a los que están más próximos a nosotros y a los que tienen un contacto directo con la entidad, a fin de que estos se conviertan en transmisores de nuestro mensaje en sus propios ámbitos de actuación. (HM & Sanchis)

La empresa *Mirror Imagen Profesional* analizó en julio de 2006 el desplome de la puntuación media de la compañía Metrovalencia, asegurando que «a pesar de la tragedia se mantenía en valores positivos», aunque fuera la más baja en la historia del informe (0,35 puntos). Los autores de la obra, Josep V. Gavalda Roca y Nel·lo Pelliser Rossell, redactan este capítulo con profunda ironía y crítica hacia el funcionamiento de ambas empresas consultoras en el ámbito de la Comunicación.

El tercer capítulo aborda las estrategias publicitarias encargadas de positivar los mensajes relacionados con Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV). Tras el accidente del 3 de julio tenían que evitar mencionar «equipos obsoletos» o que se trataba de una línea obsoleta. Tres meses después de la tragedia del 3 de julio, hubo otro accidente entre las estaciones de Paiporta y Picanya, en la Línea 1, «efectivamente obsoleta» en el que no hubo víctimas mortales, pero si numerosas personas heridas de distinto grado. Eran trenes diseñados en 1983 y que habían comenzado a circular en 1986, claramente máquinas muy próximas al final de su vida útil en 2006 y como señalaron

muchos usuarios una línea con equipos y máquinas degradadas que sufrían habitualmente al utilizar el servicio (parones del metro, parones fuera de la estación, puertas que se abrían o se cerraban en momentos no adecuados, averías, continuas incidencias, etc.).

El objetivo del cuarto capítulo es continuar con el calendario y la cronología de los acontecimientos bajo el epígrafe «Campana permanente», en el que los autores se refieren a las acciones del PP en el proceso de investigación sobre el trágico accidente y a la versión oficial del Conseller d'Infraestructuras de la Generalitat Valenciana invocando a los «puntos negros», la versión más socorrida en los litigios ferroviarios. Así mismo se relatan y argumentan reportajes de los distintos medios informativos y se da un repaso a cabos sueltos y algunas inexactitudes.

En el siguiente capítulo «Las reglas del juego» se habla del Comité de Seguridad en la Circulación, de las denegaciones y vetos en el procedimiento, el orden del diálogo, la documentación y las reuniones clandestinas, hasta llegar al capítulo 6 donde se centran en el Dictamen de la primera comisión. «Si decimos que sentimos dolor y no sentimos responsabilidad, el dolor acaba siendo una mera imposición indecente» (A. Perelló Rodríguez en el Pleno que aprobó el primer Dictamen, 11-08-2016) (p. 133).

Un capítulo aparte tiene la Asociación Víctimas del Metro 3 de julio, en el que se recogen testimonios, preguntas y respuestas por parte de distintos responsables de FGV y de miembros destacados de la Asociación de Víctimas, quienes ponen el énfasis en las discordancias entre hechos y palabras. «No reivindicábamos dinero, sino explicaciones sobre las cau-

sas del accidente, sobre la gestión después del accidente» (p. 202). Los autores contextualizan las impresiones y constancias de la Asociación que denunciaban a un gobierno más preocupado en que el accidente no afectara al resultado electoral, que en realizar investigaciones serias y en atender a los familiares de las víctimas y a los heridos en el accidente.

En el octavo capítulo, su análisis persigue esclarecer el papel de los medios de comunicación y la política del sistema mediático por parte del Gobierno valenciano, asegurando que el gobierno presidido por F. Camps Ortiz premió a los «medios amigos» y castigó a los «hostiles» en las concesiones de licencias de TDT en el ámbito autonómico. Las páginas que siguen en este capítulo abordan lo que los autores han titulado «Producción de opinión y censura» en un momento en el que los debates sobre la continuidad o no de la RTVV acaparaba una gran atención mediática.

El capítulo número 9 se centra en la investigación del vuelco del metro, la prevención de riesgos, el informe técnico policial, la investigación externa, la pericia universitaria y el papel desempeñado por la abogacía de la Generalitat Valenciana.

El capítulo 10 relata la segunda comisión de investigación y su dictamen, que se hizo público el 28 de junio de 2016, donde se recogía la propuesta de imputar preventivamente, a la espera de un informe pericial, a cinco directivos de FGV. «La magistrada había advertido de la “falta de datos relevantes”. Al mismo tiempo, el Consell anunció el anteproyecto de ley que recogería las medidas legislativas incluidas en el primer Dictamen, todas ol-

vidadas por los sucesivos gobiernos del PP» (p.319).

La monografía finaliza con las responsabilidades políticas y las reglas del diálogo. Las comisiones de investigación parlamentarias deben ser eficaces y necesitan dilucidar responsabilidades políticas aunando el trabajo de los expertos, un análisis riguroso del archivo documental y una vista pública eficiente, con el fin de que la ciudadanía tenga una democracia de calidad.

El libro está escrito con un lenguaje claro y sencillo al alcance del público en general. Bajo este esquema, el objetivo de los autores es hacer un recorrido por el proceso que generó la tragedia del 3 de julio de 2006 desde distintos planos: comunicativo, político y judicial, con un repertorio de recursos argumentales que se van desvelando a través de las 437 páginas, prácticamente hasta nuestros días. Los autores van desgranando unas claves y serán los lectores o lectoras quienes sacarán sus propias conclusiones. La materia prima está bien servida en la obra, donde se sucede un intercambio de información y debate de ideas en el que adquieren un valor decisivo las comisiones de investigación.

Estamos ante una obra analítica, de diagnóstico, que requiere de tiempo y reflexión, y al mismo tiempo necesaria para profundizar en todo lo ocurrido en este caso. Los autores introducen el objeto de su atención en una política de infraestructuras y transportes, en una política comunicativa, en una política de justicia social e intentan mostrar la concatenación y contextualización de los acontecimientos derivados, con el fin de corregir algunos hechos y derechos.

*Carmen Peñafiel Saiz*  
UPV/EHU