

Accidente del Metro de Valencia de 2006: un descarrilamiento «atípico»

El 3 de julio de 2006 a las 13h03 un convoy del Metro de Valencia descarrila y vuelca en la curva que antecede a la estación Jesús de la línea 1. El accidente provoca 43 muertes, la mayoría de familias trabajadoras. Tanto la empresa encargada de gestionarlo, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), como desde el gobierno de la región, como desde los grandes medios de comunicación, se señaló al exceso de velocidad como causa del accidente y como principal responsable al maquinista, que también murió al accidente. Al igual que en las grandes tragedias humanas los verdaderos responsables se ocultan tras los efectos y consecuencias de sus decisiones que ponen por encima los intereses económicos y políticos de una élite por encima de la seguridad y el bienestar del pueblo trabajador.

Para conocer en primera persona cuáles fueron esas decisiones previas que impidieron evitar dicho accidente Análisis ha hablado con Rosa Garrote, presidenta de la Asociación de Víctimas del Accidente del 3 de Julio.

Análisis: ¿Cuánto tiempo lleva en lucha la Asociación de Víctimas del Accidente del 3 de Julio?

Rosa Garrote: Llevamos 10 años. La asociación se creó tras el accidente en octubre de 2006. El año pasado por fin conseguimos una nueva comisión de investigación sobre el accidente del metro, de la gestión anterior realizada por el gobierno popular y también el compromiso de crear la Ley de Autonómica de Seguridad del metro. Entonces ya no tenía sentido seguir reclamando estas reivindicaciones. Lo que hicimos durante los actos del noveno aniversario fue

despedirnos de la plaza y dejamos la visibilidad que nos dan las concentraciones mensuales. Pero la asociación no se disolvió. La asociación sigue trabajando en los temas que tenemos abiertos. Precisamente hace unas semanas, el día 5 de noviembre, inauguramos una obra artística en recuerdo de las víctimas del accidente, para que el accidente no se olvide. Y tenemos también pendiente la reclamación que presentamos en enero de 2014 ante el Parlamento Europeo. Y por supuesto la instrucción judicial que sigue abierta.



A: Se os ha acusado en alguna ocasión de politizar el caso ¿Estáis de acuerdo? ¿Hasta que punto es un caso político?

RG: El partido popular que era el que estaba gobernando cuando ocurrió el accidente hasta mayo de 2015 nos ha acusado de estar politizados, que lo único que queríamos era dañar la imagen del partido, que le hacíamos el juego a los partidos de la oposición. También Ciudadanos no veía bien que nos apoyara algún partido de la oposición, que se nos arrimaran y les dejáramos, pensando que nosotros le hacíamos el juego a este otro partido. Pero nosotros siempre hemos defendido que aceptamos cualquier apoyo venga de donde venga siempre que sea encaminado a conseguir nuestras reivindicaciones. Si eso

resulta que da buena imagen a un partido pues eso ya es cosa suyo. No vamos a dejar de realizar una acción o conseguir nuestros objetivos simplemente porque un partido nos quiera apoyar. Precisamente el compromiso firmado por todos los partidos evidencia que no tenemos intereses ni le hacemos el juego a un partido concreto o que estamos militante en un partido. En 2015 los partidos que firmaron fueron Partido Socialista, el País Valenciano, el Compromís, Esquerra Unida Verds, Podemos, UpyD y Ciudadanos.

A: ¿Está saliendo adelante la comisión parlamentaria?

RG: El día que dejamos la plaza fue el día que se aprobó en el pleno esa comisión. Eso nos dió la tranquilidad de que este gobierno va a cumplir. Y los pasos se dieron y ya ha finalizado la comisión parlamentaria el 5 de julio de 2016. Se votó el dictamen y el resultado es contradictorio al que se dijo en 2006. El PP estableció que el accidente fue inevitable, que sucedió por una fatalidad y que la culpa fue del conductor. En cambio la comisión realizada en 2016 establece que el accidente ocurrió por una mala gestión de la empresa de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana que se pudo evitar y que no se evitó por la falta de planificación del riesgo de la empresa. Ya no señala como responsable único al conductor sino que establece como responsable a la empresa por la falta de medidas de seguridad. También se ha iniciado en septiembre de 2015 el proyecto de ley para la Ley Autonómica de Seguridad y en febrero de este año se presentó el primer borrador. Con lo cual nos encontramos que se están cumpliendo los compromisos que firmaron los partidos políticos. Como esas reivindicaciones las tenemos cumplidas es por lo que hemos dejado un poco la lucha y la visibilidad ciudadano, ya que no tiene sentido seguir pidiendo una

investigación cuando ya está realizada.

Esta comisión es muy importante porque se ha tenido en cuenta mucha documentación y testimonios que en 2006 se rechazaron. Ahora lo significativo es que la mayoría no la tiene un partido, ha sido necesario el consenso de todos los partidos. Hay que agradecer que todos los partidos han dejado atrás su interés y han trabajado todos juntos buscando la verdad. Cuando cuatro partidos se unen eso le quita la etiqueta de partidista. Lo que se está demostrando es que el único partido que quería sacar rédito era el PP porque lo que evitaba era asumir sus propias responsabilidades.

A: La investigación basada en la caja negra, determina que la causa fue un descarrilamiento por el exceso de velocidad, pero que se podría haber evitado el con un mejor sistema de seguridad ¿A qué se debe, o que le achacan ustedes, esa falta de seguridad?

RG: La caja negra evidencia que hubo exceso de velocidad, pero no establece que sea la causa. La causa la tiene que establecer una investigación, que no se realizó porque para la empresa era muy conveniente ese exceso de velocidad para echarle la culpa al conductor.

A: ¿Se podía haber evitado el accidente con sistemas de seguridad que apoyan a la conducción del maquinista?

RG: Sí, claro esa ha sido nuestra queja desde el primer día. Aún aceptando ese exceso de velocidad se podía haber evitado. El exceso de velocidad puede no ser la causa sino la consecuencia de algún fallo. Por eso pedimos que se investigara y se tuvieran en cuenta todos los factores. Es evidente que la velocidad se puede controlar. Hay medios técnicos. FGV tenía en otras líneas un sistema de balizas que ante un exceso de velocidad frenaba automáticamente el tren. En cambio en la línea 1 que es donde ocurre el accidente ese sistema no estaba instalado. Entonces siempre hemos defendido

que la responsabilidad era de la empresa. La Ley de Riesgos Laborales establece que es la empresa la que tiene la obligación de prever cualquier riesgo y prever el factor humano, que también puede ser una indisposición o un fallo médico. Lo que no puede ser es que toda la seguridad de los viajeros quede en manos del conductor.

A: Días antes del accidente se realizó una auditoría interna en la FGV que mostraba incumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y que el sistema de gestión para su prevención era insuficiente. ¿Por qué no se tuvo en cuenta?

RG: No se tuvo en cuenta en la investigación porque la directora gerente de FGV en ese momento, María Gracia, ocultó la auditoría. Este informe se realiza cada cinco años y la dirección de FGV tiene la obligación de entregar los resultados a los sindicatos. Entregó la de 2001, la de 2010 pero la de 2005 la ocultó. Es más, cuando el delegado sindical de prevención recibe la auditoría de 2010 es cuando pregunta por la de 2005 a María Gracia, que le dice que no hay, que no le da nada. Y tuvo que ser a requerimiento de la Inspección de Trabajo cuando la dirección no tuvo más remedio y entregó esa auditoría. Y fue una bomba porque demostró que FGV no cumple la Ley de Riesgos Laborales.

En concreto, uno de los puntos que señala como suspenso es que FGV no investiga los accidentes anteriores. En noviembre de 2005, unos meses antes del accidente de 2006 que dejó 43 muertos, hubo un accidente en la cercanía donde no hubo fallecidos pero ya dejó un herido y una investigación de los sindicatos ya señaló que con una baliza hubiese frenado el convoy que sobrepasó el semáforo y chocó con el que estaba parado.

A: ¿Qué opináis sobre los informes anuales de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)?

RG: No hay constancia de esos informes anuales.

A: ¿Qué opináis del papel de los medios de comunicación, que usaron el término “descarrilamiento atípico” para describir los hechos?

RG: Los medios se limitaron a repetir las consignas de la Generalitat sin realizar ninguna investigación. El accidente  fue a las 13h30 y ya a las 15h estaba el Conseller de Infraestructuras, gente del gobierno, repitiendo que el accidente ha sido por un exceso de velocidad. Los medios de comunicación se limitaron a repetir esa consigna. Esto es seguirle el juego a estrategia impuesta por los políticos para que no se investigara nada más y para evadir cualquier responsabilidad que pudieran tener. Lo de “atípico” se refiere al vuelco. Porque los trabajadores, los técnicos, de FGV puede entender que se una rueda se puede salir, por un descarrilamiento, que es lo que pensaban. Lo que no se esperaban es lo que se encontraron. No es normal que el tren vuelque. Es por eso por lo que pedimos que se investigara más allá de la velocidad. Todos los técnicos coinciden en que para que se produzca un siniestro tan grave tuvo que ser una confluencia de varias circunstancias.

A: ¿Qué se intenta ocultar? ¿Por qué se le echa la culpa siempre a los trabajadores, como en el caso de el Alvia de Santiago o el de Spanair en Barajas etc.? ¿Por qué las instituciones echan siempre balones fuera?

RG: Para ellos es más cómodo que la responsabilidad caiga en el último eslabón. Pero cuando estamos hablando de una empresa pública, como en el caso del Alvia o en nuestro caso, está claro que la última responsabilidad de esa gestión es del político responsable de esa área. En ningún momento desde la Generalitat se cuestionó la actuación de FGV. Lo que queríamos es que se realizara una auditoría interna de la gestión de FGV y poner en evidencia esa prevención. Como luego se supo que había denuncias de los sindicatos pidiendo que se controlara esa curva, la velocidad, si se hizo caso, por qué no se hizo caso. Para que se pongan las medidas para que no vuelva a

suceder. Pero con lo que nos encontramos en Spanair, en el YAK-42, en el caso Madrid Arenas y tantas otras tragedias que suceden, es que la administración no responde. La administración oculta sus responsabilidades y le echa la culpa siempre al último eslabón, en este caso el conductor.