

El accidente de la Línea 1

Marc Pallarès Piquer
pallarem@uji.es



Josep V. Gavaldà Roca y Nel·lo Pellisser Rossell: *Las comisiones parlamentarias de investigación: «El accidente de la Línea 1»*, Valencia, Tirant Humanidades, 442 pp., ISBN:978-84-17706-70-8

Una catástrofe como la del accidente de la Línea 1 del metro de Valencia de julio de 2006 puede reducir una parte de nuestra realidad colectiva a fragmentos, con historias de vida de familiares que han perdido a sus seres queridos y que necesitan respuestas que les ayuden en la compleja tarea de paliar su dolor. Esto implica que, tras un acontecimiento como aquel, uno de los retos morales a los cuales estamos obligados sea el de tratar de encontrar un caleidoscopio que, aunque se marque como objetivo mirar al futuro, nos ayude a explicar el contexto en el que sucedió la catástrofe, así como sus causas.

Trece años después del fatídico accidente de julio de 2006, tras los tres archivos del caso, llega la hora de la apertura del juicio oral. Entre tanto se han sucedido dos comisiones parlamentarias de investigación y dos dictámenes, el primero excluyó cualquier tipo de responsabilidad política y el segundo señaló a cuatro miembros del poder ejecutivo y uno del legislativo, a seis de la empresa pública responsable del transporte ferroviario y a dos de la radiotelevisión autonómica.

Se trata de una situación excepcional en nuestra historia, estudiada en este libro de Josep Gavaldà y Nel·lo Pellisser, *Las comisiones parlamentarias de investigación: «El accidente de la Línea 1»*, que se adentra en aspectos clave de las relaciones entre la historia parlamentaria y judicial del 3 de julio de 2006.

Aproximarse a la casuística de una comisión parlamentaria se convierte en un desafío para el análisis del discurso político, pues una comisión parlamentaria se incluye en el conglomerado de prácticas del trabajo político. Pero, a la vez, comparte ese «aire de familia», en el sentido wittgensteiniano. Aspira, como la investigación judicial, al esclarecimiento de responsabilidades, de orden político en su caso, y su indagación culmina con una sesión plenaria en la que los parlamentos votan su propuesta de dictamen.

Josep Gavaldá y Nel·lo Pellisser analizan a lo largo del texto el pulso mantenido (desde la constitución de la segunda comisión, en julio de 2015) por los poderes legislativo y judicial, las demandas del primero en materia de documentación, el interrogatorio parlamentario al que fueron sometidos los responsables de las pericias judiciales decisivas en el desarrollo del proceso, las fundamentaciones abiertamente contrapuestas del segundo dictamen parlamentario, aprobado en julio de 2016, y del tercer auto de archivo, en mayo de 2017. La desestimación de la Audiencia Provincial, en febrero de 2018, da la medida del otro conflicto de interpretaciones, en sede judicial en este caso, y de la ardua tarea que aguarda a quienes deberán dirigir el juicio oral y dictar sentencia.

A lo largo de once capítulos, el libro se ocupa de lo sucedido en las dos comisiones parlamentarias que trataron este siniestro: sus respectivos procedimientos, la configuración de las listas de comparecientes y la documentación puesta a disposición de los parlamentarios en el ejercicio de la potestad de control parlamentario.

Conviene recordar que una comisión parlamentaria de investigación busca la dilucidación de responsabilidades políticas y su trabajo comparte, procedimentalmente, principios de la práctica judicial. No obstante, la sentencia dictada por el Tribunal Constitucional en diciembre de 2018 ha puesto de manifiesto la complejidad de la relación entre ambas investigaciones, recordando la prevalencia de la práctica judicial.

A pesar de lo estipulado por el artículo 502 del Código Penal, la presidencia de la comisión y el Grupo Parlamentario Popular en 2006 obstaculizaron el ejercicio de la rendición de cuentas, razón de ser de las comisiones de investigación. El caso Alvia, en el que le ha correspondido un papel protagonista al perito judicial del caso Metrovalencia, ha puesto de manifiesto tanto las dificultades con las que puede tropezar el derecho a la investigación parlamentaria como las que impiden la realización de «auditorías» independientes.

El análisis de la historia parlamentaria de este siniestro arranca en el tramo final de la VIII Legislatura (2011-2015), después de la reapertura judicial del caso ordenada por la Audiencia Provincial de Valencia. El estudio de la primera comisión de investigación parlamentaria fue concluido por los autores cuando la Asociación Víctimas del Metro 3 de Julio acababa de conseguir la creación de la segunda. El análisis de los veintinueve días que mediaron entre el 14 de julio y el 11 de agosto de 2006, entre el Pleno de creación de la primera comisión y el de la aprobación del Dictamen, fue posible gracias a la web <0responsables>, que

hizo públicos los vídeos de las comparecencias, además de los diarios de sesiones y otros documentos.

A partir de ellos se pudo analizar en su integridad la vista pública, el modelo de interacción discursiva de la primera fase de la investigación parlamentaria, la secuenciación del proceso y las tácticas comunicativas, sus estrategias argumentativas y sus ejes temáticos. Cuatro vídeos y cuatro documentos escritos, disponibles en el blog <www.3julio2015.wordpress.com>, dan cuenta de lo negado a un órgano parlamentario facultado para la dilucidación de las responsabilidades políticas, para el control del ejecutivo.

Posteriormente, en este mismo blog también se publicó el análisis de la segunda comisión, un trabajo que ha sido posible gracias a la documentación de la nueva comisión. La «Comissió especial d'investigació sobre l'accident de la Línia 1 de Metrovalència ocorregut el 3 de juliol de 2006», como fue denominada, se inició días después de la constitución de Les Corts de la novena legislatura, el 3 de julio de 2015, y aprobó el preceptivo Dictamen un año después, el 13 de julio de 2016. La historia parlamentaria comenzó el 14 de julio de 2006 y parecía haber concluido el 13 de julio de 2016, diez años después.

Fueron trece los responsables políticos señalados por el Dictamen que aprobaron Les Corts Valencianes. Uno de ellos presentó recurso ante el TC por considerar vulnerado su derecho al honor y la sentencia dictada en diciembre de 2018 supone algo más que una enmienda a la resolución aprobada por el parlamento valenciano, hecho que implica la necesidad de revisar la regulación de las comisiones de investigación de cara al futuro.

En el marco de su análisis del discurso parlamentario, el libro presta especial atención al papel desempeñado en la historia del 3 de julio por los «consultores de comunicación» contratados por la dirección de FGV, HM&Sanchis, así como al que le correspondió a la radiotelevisión pública valenciana. Los primeros participaron, entre 2005 y 2010, en la elaboración de unos informes mensuales de «presencia pública» que han tenido un eco mediático menor, pero son imprescindibles para entender la naturaleza «comunicativa» del trabajo de los consultores. RTVV fue pieza esencial en la estrategia del Consell y, a pesar de la temprana «queja» de la Asociación Víctimas del Metro 3 de julio, la Sindicatura de Greuges no amparó ni en este punto ni en ningún otro sus demandas. La creación de la web 0responsables le permitiría a la AVM3J contar su historia, argumentar su punto de vista.

El análisis de una investigación parlamentaria como la que se desarrolla en este libro permite acotar una topología de las relaciones de poder que muestra la capacidad efectiva de control por parte del legislativo, de las determinaciones estructurales de las diferentes estrategias discursivas, de su inscripción institucional y de sus instancias de legitimación. Como señalan los autores, la respuesta ante situaciones de tan excepcional gravedad da la medida de la calidad de un sistema democrático, de sus leyes y reglamentos, de sus prácticas. Instituciones como la

Sindicatura de Greuges y la Abogacía de la Generalitat o entidades de derecho público dependientes del ejecutivo, como Radiotelevisió Valenciana y, sobre todo, la entidad investigada, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, desempeñaron un papel primordial en la trunca primera tentativa de investigación y en años posteriores. Esto permitió una retroalimentación con la instrucción judicial, que arrojó un saldo muy productivo para el Consell de la Generalitat. Los capítulos cuarto, séptimo, octavo, noveno y décimo se ocupan, en sus distintos apartados, de la Sindicatura, la Abogacía y RTVV.

El 3 de julio de 2006 comenzó una historia que, antes que nada, asoló a un numeroso grupo de familias, que puso en evidencia a los gobiernos valenciano y español, al ejecutivo y al legislativo, a nuestro sistema democrático, a la calidad de sus instituciones y derechos. Lo sucedido en este caso permite también bucear en los modos de administración de lo público, en la gestión de los recursos y en las vías mediante las que se establecen las prioridades de actuación. Sobre todo, cuando se gobierna con mayoría absoluta en un parlamento. Al mismo tiempo, se pone en evidencia la exigencia de llevar a cabo la dilucidación de responsabilidades mediante la participación de organismos y de técnicos independientes, como señala la norma europea; la relevancia del acceso a toda la documentación requerida, sin censuras ni supresiones, y la necesidad de disponer de forma reglada de un procedimiento público eficaz que permita la rendición de cuentas, el control parlamentario del poder ejecutivo, en definitiva.

.....
MARC PALLARÈS PIQUER es profesor del Departamento de Pedagogía de la Universitat Jaume I de Castelló. Ha publicado 50 artículos en revistas indexadas en SJR, JCR, etc., y ha escrito y/o coordinado 8 libros.