

Exigir responsabilidades

EL PAÍS - Editorial - 09-07-2006

¿Existió alguna vez la línea 1 del metro de Valencia, donde el pasado lunes hubo 42 muertos? Para la Generalitat valenciana, no. Un portavoz de la Consejería de Transportes era contundente en sus declaraciones 48 horas después de la tragedia: "No existe ninguna línea de metro que tenga más de 90 kilómetros de longitud". ¿Y si no es un metro, qué es? La respuesta: un tren de cercanías. La lógica de los responsables del departamento que debe controlar la seguridad de los viajeros que utilizan la red de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) es tramposa, pero no extraña.

Si el metro no es metro, pero sí un tren, las medidas de seguridad eran las adecuadas. Los ferrocarriles de cercanías utilizan el sistema de seguridad denominado Frenado Automático Puntual (FAP), que frena el tren si supera el límite de velocidad, pero que sólo está instalado en zonas de cambios de aguja o semáforos. Todas las líneas del metro de España, con excepción de la 1 de Valencia y la 1 de Barcelona, utilizan el sistema de Protección Automática del Tren (ATP, por sus siglas en inglés) que controla la velocidad en toda la vía. El Gobierno valenciano pretende, como sea, que el metro no sea un metro y sí un tren de cercanías porque así puede reducir la magnitud de la tragedia a un fortuito, aunque grave, accidente.

El consejero de Infraestructuras valenciano, José Ramón García Antón, llegó a declarar que "la línea tiene la seguridad que tiene que tener". Pero ningún miembro del Ejecutivo del PP que preside Francisco Camps ha sido capaz de contestar a la pregunta de si la mayor tragedia de la historia del metro en España podría haberse evitado con el sistema ATP. La respuesta es que sí; pero el Consell no puede reconocerlo porque sería tanto como asumir sus responsabilidades en este accidente, algo que no está dispuesto a aceptar. El Gobierno valenciano se ha cuidado, incluso, de comprometerse a la hora de anunciar mejoras en la línea tras el accidente porque sería tanto como reconocer

que la línea no reunía las condiciones de seguridad exigibles. De ahí que se abriera enseguida al público sin tomar ni una sola medida. El Consell parece preferir el riesgo de los pasajeros al de asumir algún coste político. El accidente era previsible y evitable, como coinciden en señalar técnicos y trabajadores de FGV. Las denuncias de usuarios, sindicatos y trabajadores de FGV sobre el mal estado de la línea 1 han sido constantes en los últimos años.

No es nuevo el escapismo del Consell de Camps a la hora de afrontar responsabilidades. Ahora, en un intento de enredar y evitar una investigación a fondo de las causas del accidente, el PP pretende condicionar la comisión de investigación a la presencia, entre otros, de Felipe González y José Barrionuevo, presidente del Gobierno y ministro de Obras Públicas, respectivamente, cuando se realizó la obra. Una propuesta surrealista que ignora que la línea tiene 17 años, 11 de los cuales lleva gobernando el PP en la Comunidad Valenciana.