



La presidenta de la Federació d'Associacions de Veïns de València llegeix el manifest mentre la plaça es va omplint de participants en la protesta.

“43 morts i cap dimissió?”

Milers de persones es manifesten a València per reclamar responsabilitats en l'accident de la línia 1 del metro. Mentrestant, augmenten els interrogants que envolten la comissió parlamentària que ha d'investigar els fets.

“A València, immediatament s'informa sobre el que ha succeït i es donen explicacions des del primer dia.” A Ángel Acebes, secretari general del PP, no li cal, en aquest cas, cap altra línia d'investigació: la comissió que s'ha posat en marxa per determinar causes i responsabilitats de l'accident del metro que va provocar la mort de 43 persones és “exemplar”. Potser perquè el seu partit hi té una majoria absoluta que li permet fer i desfer sense manies. I perquè el ca-

lendarí li pot fer preveure de tancar un expedient incòmode en plena canícula estiuenca.

No tothom, però, coincideix amb l'ex-ministre. Mentre aquesta fugaç comissió d'investigació començava les seves passes (i les acabava, pràcticament, atès el calendari establert), milers de persones recorrien els carrers de la ciutat de València, el 27 de juliol, per reclamar “un transport públic segur” i, alhora, responsabilitats al Govern que presideix Francesc Camps (“43 morts i cap dimissió?”),

interrogava un explícit cartell, fet a mà, que avançava entre les 10.000 persones que conformaven la manifestació). Convocada per CCOO i UGT i amb la participació també de la Intersindical Valenciana, Sindicat Ferroviari, CGT, el comitè d'empresa de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) i entitats com ara Acció Cultural del País Valencià, Compromís pel Territori o les associacions de veïns de Patraix i de Sant Marcel·lí, la manifestació va aplegar també una nombrosa representació política: hi havia, entre d'altres, Joan Ignasi Pla, Carme Alborch i Rafael Rubio, del PSPV; Glòria Marcos i Joan Ribó, d'EUPV; i Enric Morera, del Bloc.

La indignació era present en converses, comentaris i silencis al llarg de la marxa, i va quedar explicitada, en arribar al final del recorregut, en les paraules del manifest que va llegir Maria José Broseta, presidenta de la Federació d'Associacions de Veïns de València: “Saben, com ho sabem tots, que reforçant les mesures de seguretat s'haguera evitat l'accident”, explicitava, i continuava, encara: “Igual que saben que d'a-

questes deficiències es deriven responsabilitats públiques que han de ser depurades. Aquí i ara les exigim. Per salut democràtica.”

Investigació? Joan Antoni Oltra, portaveu adjunt d'EUPV a les Corts, ja advertia fa uns dies que, més que no pas de comissió d'investigació, caldria parlar de “comissió de liquidació”. I és que des de bon començament aquesta comissió parlamentària, en què la majoria absoluta del PP actua sense contemplacions, ha destacat per la mal dissimulada sensació de tenir moltes ganes de passar pàgina.

D'entrada, hi ha el temps: no és fàcil justificar que la magnitud de l'accident que s'avalua mereixi la comissió d'investigació més curta que han creat les Corts valencianes. Trenta-dues compareixences comprimides en només quatre jornades i divuit dies d'existència de la comissió és el resum d'un calendari que esdevé, si més no, xocant. Posats a comparar amb altres comissions i reaccions, es pot assenyalar, per exemple, que la que es va crear arran de l'11-M madrileny va durar més d'un any: des del 27 de maig del 2004 fins al 22 de juny del 2005. Tot i això, aleshores el PP no es va estar d'acusar el PSOE de “dar carpetazo” a l'assumpte i de tancar anticipadament la investigació. Eren altres temps i altres llocs i altres situacions.

Ara, apunta Oltra, per exemple, el PP “vol limitar a la mínima expressió el temps perquè sols hi càpiguen les compareixences que ells demanen i les conclusions converteixen la comissió en autogestiva de la seua gestió”. Ara, de fet, només passarà per la comissió un dels experts de tots els que havien proposat els grups del PSPV i d'EUPV. Cap altre. No hi haurà responsables dels metros de Barcelona, Bilbao, París ni Londres, per exemple, per analitzar les mesures de seguretat aplicades en altres ciutats, la comissió només podrà escoltar les paraules d'un parell de càrrecs de confiança del metro de Madrid (on governa el PP).

“O no s'és conscient de la rellevància de la situació o s'està intentant posar un interès polític per davant de l'aclariment de les veritables causes.” Així d'explícitament s'expressava a la premsa, després de veure vetada la seva compareixença, Vicente Miguel, que entre el 2001 i el 2004 va ser cap de producció i seguretat

La comissió que no serà

Dels 32 citats per comparèixer davant la comissió d'investigació de l'accident del metro de València, 27 ho han estat a petició del Partit Popular. Només cinc de les 44 compareixences que va proposar l'oposició en solitari han estat acceptades.

Les absències més destacades

- **Francesc Camps**, president de la Generalitat Valenciana
- **Eduardo Zaplana**, expresident de la Generalitat Valenciana
- **Rita Barberà**, alcaldessa de València
- **Enrique Duran**, inspector en cap de la Policia Científica
- **Francesc Signes**, alcalde de l'Alcúdia (Ribera Alta)
- **Josep Maria Àngel**, alcalde de l'Eliana (Camp de Túria)
- **Jesús Cabello** (UGT), **Luis López** (CCOO), **Jorge Álvarez** (SIF) i **Fernando Soto** (SF), representants sindicals de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)
- **Vicente Díaz**, catedràtic d'Enginyeria del Transport a la Universitat Carles III de Madrid
- **Emilio Olías**, enginyer de l'Escola Politècnica d'Enginyeria de la Universitat Carles III de Madrid
- **Vicent Torres**, professor de la Universitat Politècnica de València i expert en transports
- **José Luis Ordóñez**, expert ferroviari
- **José Muñoz Navas**, tècnic superior en prevenció.

Laura López

a les línies de rodalia de Renfe a València. I és que possiblement l'experiència de Miguel no s'adiria gaire amb els interessos dels actuals ocupants de la Generalitat Valenciana: és taxatiu quan recorda que hi ha sistemes de monitorització i de control directe de la velocitat dels combois que haurien pogut evitar l'accident.

Capítol a banda mereixen les compareixences de caire polític que tampoc no hi seran: a més de continuar sense escoltar les explicacions de l'actual president Camps (el silenci del qual en aquest tema ha estat qualificat per Andrés Perelló, portaveu adjunt del PSPV, de tan “estrepitos” que ha “ultrapassat la línia de l'ofensa als ciutadans”), tampoc no es coneixeran les explicacions de qui el va precedir en el càrrec –Eduardo Zaplana– sobre els 23,7 milions d'euros que el Govern espanyol li havia remès a la Generalitat l'any 2001 per cobrir part del dèficit dels FGV i que mai no van arribar a destinació.

Documentació? El 26 de juliol s'havia convocat la comissió per lliurar la

documentació que hauria de permetre cert rigor a l'hora de preguntar i avaluar les aportacions dels diferents compareixents. Deixant de banda el fet que, igual que amb la qüestió de les compareixences, tampoc no s'ha admès tota la documentació sol·licitada (ni les queixes dels sindicats entre el 2000 i el 2006, ni la relació de les incidències del metro comunicades, ni l'informe del Sindicat Independent Ferroviari arran de l'accident de setembre del 2005, etcètera), el cas és que els documents acceptats han tingut un periple complicat.

De fet, els diputats del PSPV i d'EUPV no hi van tenir accés durant la sessió convocada a tal fi, que va viure un final tumultuós: després d'escoltar com el president de la comissió, Rafael Maluenda (PP) allargassava lloances al Consell per la seva “diligència” a l'hora de posar els papers a disposició dels diputats, els representants de l'oposició parlamentària comprovaven que amb prou feines els n'havien lliurat el 10%. Els exabruptes de Maluenda per tallar qualsevol intent de reclamació no constaran en cap manual d'urbanitat. Ni



Rafael Maluenda i Serafín Castellano, del PP, discuteixen amb Josep Camarasa, PSPV, davant d'un llotrat en un recés de la comissió parlamentària, el 24 de juliol.

s'ensenyarà a les escoles, probablement, la seva lliçó de democràcia parlamentària: "Ara sóc jo el president –va respondre a un Perelló que s'exclamava sobre el significat de tot plegat–, quan ho sigues tu podràs fer el mateix."

La documentació, finalment, no va arribar als destinataris fins a ben entrada la tarda-nit –segons el cas– d'aquell 26 de juliol. L'endemà al matí començaven les compareixences. No es pot afirmar

que se'ls donin als comissionats gaires facilitats per a l'anàlisi.

Per bé que algunes de les situacions que s'estan veient voregen l'esperpent, cal dir que en aquest cas no n'hi ha ni mica ni gens, de ganes de riure. A la manifestació del dia 27, a València, també hi van assistir familiars de les persones mortes a la línia 1. Ploraven.

Núria Cadenes

Un calendari accelerat

Aquest és el calendari de la comissió d'investigació més curta de la història de les Corts valencianes: divuit dies de funcionament, només cinc dels quals seran dedicats a la investigació, i menys d'un dia per redactar les conclusions.

- **17 de juliol.** Es constitueix la comissió.
- **26 de juliol.** Tarda-nit. Es lliura la documentació als diputats.
- **27 de juliol.** 10 h. Comencen les compareixences.
- **28 i 31 de juliol.** Compareixences.
- **1 d'agost.** Acaben les compareixences.
- **2 d'agost.** Abans de les 19 h han d'estar acabades les respectives propostes de conclusions.
- **4 d'agost.** Es voten les conclusions.
- **7 d'agost.** 14 h. Acaba el termini per presentar vots particulars.
- **11 d'agost.** Ratificació del dictamen.

All i pebre



Pere Martí

Laporta

Pocs dies després de l'accident del metro, Joan Laporta va oferir al president del València la possibilitat de celebrar un partit amistós amb el Barça per recaptar fons per a les famílies de les víctimes. El club valencià encara no ha donat resposta a la proposta del FC Barcelona, però el gest de Laporta ha quedat damunt la taula per al dia que algú el vulgui aprofitar. Segurament aquells que alimenten un fals conflicte entre València i Barcelona hauran considerat inoportuna la idea.

Aquest exemple és un més dels molts que es podrien pensar a l'hora d'analitzar les causes que han portat Joan Laporta a veure's forçat a convocar eleccions després d'una sentència judicial basada en una interpretació més que discutible i força surrealista dels estatuts, que estableix que

vuit dies equivalen a un any d'exercici. Laporta és una persona incòmode per a determinats poders, perquè ha trencat esquemes. Va guanyar contra tot pronòstic, ha triomfat esportivament i ha aixecat el club socialment i econòmicament. I tot això ho ha fet sense renunciar al seu catalanisme desacomplexat i coherent. És una imatge de triomf associada a la catalanitat que molts volen ensorrar.

El problema no és la sentència que obliga a convocar eleccions, sinó qui i què hi ha darrere de les denúncies, que no és altra cosa que el "nunisme" terminal, que es remou encara dins la seva tomba, incapaç d'admetre que va liderar el període més nefast de la història del Barça. Darrere les denúncies hi ha un intent de retornar al Barça de la derrota permanent, del victimisme i la mediocritat. Però aquesta vegada tampoc no se'n sortiran, perquè aquesta final també la guanyarà Laporta. Per golejada.