



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

A lo largo de los más de más de 5 años los miembros de la Asociación de Víctimas del Metro 3 de Julio, hemos trabajado con tesón tanto en hacer públicas nuestras demandas, como en conseguir obtener respuestas a las mismas.

Dichas demandas son:

1. Investigación independiente y objetiva del accidente del 3-jul-06 realizada por técnicos expertos en la materia y que analice todas las posibles causas del accidente y no se base únicamente en la velocidad:
  - Análisis de las medidas de seguridad de la L1 en el momento del accidente.
  - Análisis del accidente como el resultado de la confluencia de múltiples causas: descarrilamiento, vuelco, y desprendimiento de los cristales.
  - Análisis sobre el mantenimiento las unidades UTA, especialmente de los cristales.
  - Información sobre los informes relativos al accidente del 3-jul-06, y las medidas correctoras que se derivaron de los mismos.

(Ver ANEXO I)

2. Reconocimiento público que el accidente era PREVISIBLE y EVITABLE, desmintiendo así las conclusiones de la Comisión Parlamentaria.

(Ver ANEXO II)

3. Cumplimiento de los compromisos de la Comisión Parlamentaria que tenían como objetivo garantizar un servicio seguro y de calidad en el metro de Valencia:

- Elaboración de un proyecto de Ley del Ferrocarril para la Comunidad Valenciana.
- Creación de una Agencia de Seguridad en el Transporte.

(Ver ANEXO III)



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

4. Llevar a cabo una auditoria en FGV que analice los siguientes aspectos:

- Plan de inversiones proyectado y efectuado de los últimos 4 años con anterioridad al accidente, así como del tiempo ocurrido desde el mismo hasta la actualidad.
- Información sobre los informes relativos a accidentes previos al ocurrido el 3-jul-06, especificación de qué medidas correctoras que se derivaron de dichos estudios y la implantación de las mismas.

(Ver ANEXO IV)

5. Información sobre las medidas de seguridad con las que cuenta en la actualidad la red de metro de Valencia:

- Medidas de seguridad.
- Mecanismos y Procedimientos internos de control de la seguridad.
- Programas de Prevención y Riesgos Laborales.

(Ver ANEXO V)

6. Creación de un gabinete de gestión de catástrofes que, tras superado el proceso de salvamento y rescate, así como la fase hospitalaria de los heridos y heridas, suponga un punto de referencia donde se puedan resolver las diferentes necesidades consecuencia de la catástrofe o accidente. El objetivo del gabinete sería prestar atención socio-sanitaria integral: labores de coordinación, consultas sanitarias, prestaciones sociales, asistencia psicológica, etc.

Dicha atención, ausente en la gestión del accidente de metro de julio de 2006, es fundamental y necesaria, y, aunque menos urgente, no es menos importante que la atención más inmediata al momento de la catástrofe.

Durante todo el proceso de recuperación de los supervivientes del accidente, se ha contrastado la necesidad de este tipo de asistencia, que hubiera permitido sobrellevar con mayor facilidad y ayuda dicha recuperación.



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

7. El cese inmediato de los responsables de la seguridad en la L1 en el momento del accidente, la Gerente Marisa Gracia, el Director de Explotación Vicente Contreras, el Director de Operaciones Manuel Sansano, y el Jefe de la L1 Sebastián Argente.

La documentación que justifica y avala las anteriores peticiones se aporta en los anexos siguientes.



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

**ANEXO I: INVESTIGACIÓN OBJETIVA E INDEPENDIENTE DEL ACCIDENTE DE 2006.**

Es necesario una nueva investigación de las causas que motivaron el accidente de metro del 3 de julio de 2006, porque en la Comisión Parlamentaria que tuvo lugar en ago-06 sencillamente NO SE INVESTIGÓ.

Basamos esta afirmación en los siguientes datos:

- Insuficiente plazo para poder realizar una investigación profunda:
  - o Solo hubo 4 días de comparencias.
  - o Hubo menos de 1 día para analizar la documentación recibida; sólo por su volumen es imposible que fuera revisada toda ella antes de empezar las comparencias.
  - o Ha sido la comisión de investigación más corta de la historia para realizar el accidente más grave: 5 días efectivos de investigación es una burla, un fraude, una tomadura de pelo, más aún cuando se disponía hasta de 30 días según lo aprobado.
  - o

Examinats per la Mesa de la Comissió els mencionats escrits de proposta de Pla de Treball son qualificats i remesos a la Comissió al considerar per unanimitat que tots ells s'han presentat dins de termini, però advertint el President de la Comissió que la proposta R.E. 51.737 del Grup Parlamentari Socialista podria ser contraria a l'acord del Ple de Les Corts pel qual es crea la Comissió ja que el citat acord estableix un termini màxim de trenta dies per que acaben els treballs de la Comissió, mentre que en la proposta de Pla de Treball del Grup Parlamentari Socialista se rebasa el citat termini. Per això, la proposta citada podria considerar-se nula de ple dret. No obstant, donat que el següent tràmit, després que les iniciatives siguin entregades als membres de la Comissió, és el debat i votació en el seu sí, es tramita la referida proposta per que els Grups Parlamentaris decidisquen.

Examinados por la mesa de la comisión los mencionados escritos de propuesta de plan de trabajo, son calificados y remitidos a la comisión al considerar por unanimidad que todos ellos se han presentado dentro de plazo, pero advirtiendo el presidente de la comisión que la propuesta RE 51.737 del Grupo Parlamentario Socialista podría ser contraria al acuerdo del Pleno de las Cortes por el que se crea la comisión, ya que el citado acuerdo establece un plazo máximo de treinta días para que acaben los trabajos de la comisión, mientras que en la propuesta de plan de trabajo del Grupo Parlamentario Socialista se rebasa el citado plazo. Por ello, la propuesta citada podría considerarse nula de pleno derecho. No obstante, dado que el siguiente trámite, después de que las iniciativas sean entregadas a los miembros de la comisión, es el debate y votación en su seno, se tramita la referida propuesta para que los grupos parlamentarios decidan.

Página 33.966 del DOGV Número 218 de fecha 9.8.2006



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

#### CALENDARI

##### 1) Calendari de compareixences en Comissió

La Comissió d'investigació de l'accident ocorregut el passat dia 3 de juliol en la línia 1 de Metro València, acorda que les compareixences es celebren en horaris de matí i vesprada, durant els dies:

Dijous 27 de juliol.

Divendres 28 de juliol.

Dilluns 31 de juliol.

Dimarts 1 d'agost

També s'acorda que, la Mesa de la Comissió, sol·licite a la Mesa de les Corts que, en aplicació del que establix l'arti-

#### CALENDARIO

##### 1) Calendario de comparencias en comisión

La Comisión de Investigación del Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia, acuerda que las comparencias se celebren en horarios de mañana y tarde, durante los días:

Jueves 27 de julio.

Viernes 28 de julio.

Lunes 31 de julio.

Martes 1 de agosto

También se acuerda que, la mesa de la comisión, solicite a la Mesa de las Cortes que, en aplicación de lo que esta-

Página 33.971 del DOGV Número 218 de fecha 9.8.2006

cle 6 de la Resolució de Presidència 4/IV aplique procediment d'urgència en la comunicació als compareixents i reduïska el termini al més breu possible.

##### 2) Reunió de la Ponència per a elaboració del Dictamen

La Ponència es reunirà per a elaboració de la proposta de Dictamen que deurà estar conclòs abans del dimecres 2 d'agost a les 19 hores. Podrà iniciar les seues reunions des del mateix moment de la seua designació sempre que no interferisca les sessions de la Comissió.

##### 3) Reunió de la Comissió per aprovar Dictamen

Divendres 4 d'agost, a les 10,30 hores, reunió de la Comissió per a debat i votació del Dictamen elaborat per la Ponència.

##### 4) Termini presentació vots particulars

Dilluns 7 d'agost finalitza, a les 14 hores, el termini per a presentar vots particulars.

#### CELEBRACIÓ DE PLE DE LES CORTS VALENCIANES

Sol·licitar del President de les Corts, i de la Junta de Sín-

blece el artículo 6 de la Resolución de Presidencia 4/IV aplique el procedimiento de urgencia en la comunicación a los comparecientes y reduzca el plazo al más breve posible.

##### 2) Reunión de la ponencia para elaboración del dictamen

La ponencia se reunirá para elaboración de la propuesta de dictamen que deberá estar concluido antes del miércoles 2 de agosto, a las 19:00 horas. Podrá iniciar sus reuniones desde el mismo momento de su designación siempre que no interfiera las sesiones de la comisión.

##### 3) Reunión de la comisión por aprobar el dictamen

El viernes 4 de agosto, a las 10:30 horas, reunión de la comisión para debate y votación del dictamen elaborado por la ponencia.

##### 4) Plazo presentación vots particulares

El lunes 7 de agosto finaliza, a las 14:00 horas, el plazo para presentar vots particulares.

#### CELEBRACIÓN DEL PLENO DE LAS CORTES

Solicitar del presidente de las Cortes, y de la Junta de

Página 33.972 del DOGV Número 218 de fecha 9.8.2006

## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

#### CONCLUSIONS

Primer. Des del Grup Mixt de les Corts Valencianes entenem que aquesta comissió d'investigació ha suposat un frau per a la ciutadania i una vulneració de la sobirania que resideix en les Corts Valencianes, ja que no pot justificar-se que un accident de tan importants i greus conseqüències es resolga en una comissió on només s'han tingut 4 dies de compareixences i on s'ha retallat l'acció dels grups parlamentaris. Les notes característiques d'aquesta han estat la falta d'informació, l'absència dels documents d'investigació necessaris i les urgències per silenciar les greus mancances que té l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana i la responsabilitat directa de la Conselleria d'Infraestructures i Transport i el govern valencià.

Segon. Des del Grup Mixt de les Corts Valencianes entenem que ha quedat acreditat que la causa principal de l'accident ha estat l'excés de velocitat, ja que en un tram corb en el qual és necessari reduir la velocitat i on no es pot circular a més de 40 quilòmetres per hora el metro circulava a 80 quilòmetres per hora, la màxima velocitat possible que pot atènyer aquest tipus de trens en tan poc espai de temps.

Tercer. Des del Grup Mixt de les Corts Valencianes entenem que darrere d'aquesta asseveració, cal preguntar-se si en una societat moderna i instal·lada en les noves tecnologies pot existir un transport públic que estiga absolutament supeditat als condicionants físics i professionals del maquinista o conductor, quan tenim a la nostra disposició elements de seguretat i garantia suficients per tal que això no fóra així.

Quart. Des del Grup Mixt de les Corts Valencianes entenem que la seguretat en la circulació de trens ha de convertir-se en un dels més importants objectius de Metrovalència,

#### CONCLUSIONES

Primero. Desde el Grupo Mixto de las Cortes Valencianas entendemos que la presente Comisión de Investigación ha supuesto un fraude a la ciudadanía y una vulneración de la soberanía que reside en las Cortes Valencianas, ya que no puede justificarse que un accidente de tan importantes y graves consecuencias se resuelva en una Comisión donde sólo se han tenido 4 días de comparecencias y donde se ha cercenado la acción de los grupos parlamentarios, siendo sus notas características la falta de información, ausencia de los documentos de investigación necesarios y las urgencias en silenciar las graves carencias que tiene la empresa Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y la responsabilidad directa de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes y el gobierno valenciano.

Segundo. Desde el Grupo Mixto de las Cortes Valencianas entendemos que ha quedado acreditado que la causa principal del accidente ha sido el exceso de velocidad, ya que en un tramo curvo en el que es necesario reducir la velocidad y donde no se puede circular a más de 40 kilómetros por hora, el metro iba a 80 kilómetros por hora, la máxima velocidad posible que puedan alcanzar este tipo de trenes en tan poco espacio de tiempo.

Tercero. Desde el Grupo Mixto de las Cortes Valencianas entendemos que tras esa aseveración, cabe preguntarse si en una sociedad moderna e instalada en las nuevas tecnologías puede existir un transporte público que esté absolutamente supeditado a los condicionantes físicos y profesionales del maquinista o conductor, cuando tenemos a nuestra disposición elementos de seguridad y garantía suficientes para que esto no fuera así.

Cuarto. Desde el Grupo Mixto de las Cortes Valencianas entendemos que la seguridad en la circulación de trenes debe convertirse en uno de los más importantes objetivos de



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

#### ANTECEDENTS

##### 1. La tramitació parlamentària

El Ple de les Corts Valencianes va acceptar, amb l'absència dels grups parlamentaris de l'oposició, la creació d'una comissió d'investigació per a investigar l'accident del metro de la línia 1 de València ocorregut el dia 3 de juliol. Abans el Ple havia rebutjat dues propostes de creació de la comissió d'investigació, a proposta d'Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, d'una banda, i PSPV, de l'altra, on plantejàvem que la durada de la comissió fóra de tres mesos en lloc dels 30 dies que ha imposat el Partit Popular amb la seua majoria.

Atès això, el Grup Parlamentari Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa va fer una proposta de pla de treball en què s'empraren al màxim els 30 dies hàbils per aprofitar el millor possible el temps aprovat, "atesa la forta limitació que es té d'aquest màxim quan ens trobem en període de vacances i són previsibles bastants dificultats per a la localització i la compareixença de les persones que s'acorde en la comissió".

Malauradament, aquesta proposta també va ser rebutjada pel Partit Popular, la qual cosa va reduir en la pràctica la comissió d'investigació a quatre dies de compareixences

#### ANTECEDENTES

##### 1. La tramitación parlamentaria

El Pleno de las Cortes Valencianas aceptó, con la abstención de los grupos parlamentarios de la oposición, la creación de una comisión de investigación para investigar el accidente del metro de la línea 1 de Valencia ocurrido el día 3 de julio. Antes el Pleno había rechazado dos propuestas de creación de la comisión de investigación, a propuesta d'Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, por una parte, y PSPV, por otra, donde planteábamos que la duración de la comisión fuera de tres meses en vez de los 30 días que ha impuesto el Partido Popular con su mayoría.

Ante ello, el Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa hizo una propuesta de plan de trabajo en el que se emplearan al máximo los 30 días hábiles para aprovechar lo mejor posible el tiempo aprobado, "dada la fuerte limitación que se tiene de este máximo cuando nos encontramos en período de vacaciones y son previsibles bastantes dificultades para la localización y la comparecencia de las personas que se acuerde en la comisión".

Desgraciadamente, esta propuesta también fue rechazada por el Partido Popular, lo que redujo en la práctica la comisión de investigación a cuatro días de comparecencias con-

contrarellotge, recepció de la documentació sol·licitada només quinze hores abans de començar les compareixences i, per tant, sense temps material per a l'anàlisi, i veto, en la pràctica, a la compareixença de la majoria de les persones proposades pel nostre grup. Al final el Ple aprovarà el dictamen de la comissió d'investigació el proper 11 d'agost en unes condicions que s'allunyen totalment de qualsevol procés d'investigació seriosa.

Quins motius han dut al Partit Popular a forçar el funcionament de la Comissió d'aquesta forma? Fonamentalment tres:

- Tancar al més aviat possible la comissió d'investigació perquè tinga lloc a l'agost, mes en què la informació social està en mínims pel període de vacances.
- Evitar al màxim que es pugui mesclar el tema de l'accident de la línia 1 amb el debat de l'estat de la comunitat i les properes campanyes electorals.
- Dificultar tant com siga raonablement possible que la comissió d'investigació pugui fer la seua tasca i així palesar les evidents mancances de seguretat de la línia 1 de Metrovalència

Possiblement, les raons reals siguen una mescla dels motius esmentats. Siguen les que siguen, el resultat és lamentable: l'accident més greu de la història del metro a tot Espanya ha estat teòricament investigada per la comissió d'investigació més curta de la història de les Corts Valencianes.

Per al nostre grup parlamentari, els objectius de la comissió, que, en la mesura de les nostres possibilitats i de la manca de recursos i de temps, hem intentat aconseguir, van ser els que plantejàvem en la nostra proposta de pla de treball:

"La Comissió d'Investigació sobre l'accident del metro de la línia 1 de València, a més d'analitzar les responsabilitats de caràcter polític, ha d'analitzar els motius pels quals va tenir lloc aquest terrible accident, veure quines possibles mancances de seguretat hi havia en aquesta línia i analitzar en quines condicions haguera estat possible evitar el fatal accident tenint en compte els avenços tecnològics en aquesta matèria que avui estan implantats en altres línies de tren suburbà.

"Una vegada analitzades les situacions anteriors caldria, a l'entendre del Grup Parlamentari Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, establir un conjunt de recomanacions en l'àmbit polític, econòmic i d'inversions necessàries en seguretat i, en la mesura del que siga possible, adoptar les mesures necessàries per garantir que la

trareloj, recepción de la documentación solicitada solo quince horas antes de comenzar las comparecencias y, por lo tanto, sin tiempo material para el análisis, y veto, en la práctica, a la comparecencia de la mayoría de las personas propuestas por nuestro grupo. Al final el Pleno aprobará el dictamen de la comisión de investigación el próximo 11 de agosto en unas condiciones que se alejan totalmente de cualquiera proceso de investigación seria.

¿Qué motivos han llevado al Partido Popular a forzar el funcionamiento de la Comisión de esta forma? Fundamentalmente tres:

- Cerrar lo antes posible la comisión de investigación para que se produzca en agosto, mes en el que la información social está en mínimos por el período de vacaciones.
- Evitar al máximo que se pueda mezclar el tema del accidente de la línea 1 con el debate del estado de la comunidad y las próximas campañas electorales.
- Dificultar tanto como sea razonablemente posible que la comisión de investigación pueda hacer su labor y así hacer patentes las evidentes carencias de seguridad de la línea 1 de Metrovalencia

Posiblemente, las razones reales sean una mezcla de los motivos mencionados. Sean las que sean, el resultado es lamentable: el accidente más grave de la historia del metro en toda España ha sido teóricamente investigada por la comisión de investigación más corta de la historia de las Cortes Valencianas.

Para nuestro grupo parlamentario, los objetivos de la comisión, que, en la medida de nuestras posibilidades y de la falta de recursos y de tiempo, hemos intentado alcanzar, fueron los que planteábamos en nuestra propuesta de plan de trabajo:

"La Comisión de Investigación sobre el accidente del metro de la línea 1 de Valencia, además de analizar las responsabilidades de carácter político, debe analizar los motivos por los que se produjo este terrible accidente, ver qué posibles carencias de seguridad había en esta línea y analizar en qué condiciones hubiera sido posible evitar el fatal accidente teniendo en cuenta los avances tecnológicos en esta materia que hoy están implantados en otras líneas de tren suburbano.

"Una vez analizadas las situaciones anteriores sería necesario, al entender del Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, establecer un conjunto de recomendaciones en el ámbito político, económico y de inversiones necesarias en seguridad y, en la medida de lo posible, también técnico, para garantizar que la



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

sones mortes i múltiples de ferides.

Atesa la magnitud de la tragèdia, els grups parlamentaris sol·liciten a les Corts la necessitat de crear una comissió d'investigació parlamentària per tal d'esclarir els fets i dirimir les responsabilitats polítiques que pogueren derivar-se'n.

Les Corts Valencianes, prèvia tramitació dels diferents escrits per part de la Mesa de les Corts i la posterior Junta de Síndics, convoca ple extraordinari per al dia 14 de juliol per tal de discutir i aprovar la creació d'una comissió d'investigació.

El Ple de les Corts Valencianes, en sessió de 14 de juliol, va aprovar la creació d'una comissió d'investigació de l'accident del Metrovalència; es va acceptar la proposta del Partit Popular amb l'abstenció de la resta dels grups parlamentaris, raonada aquesta per la imposició per part de la majoria de la durada d'aquesta comissió d'investigació parlamentària. En aquest sentit, cal indicar que la proposta del Grup Parlamentari Socialista establia el termini de tres mesos perquè la investigació fóra fructífera i possibilitar la presència d'un gran nombre d'experts i compareixents, com també la recopilació de la totalitat de la documentació necessària per a poder fer un treball adequat a les característiques d'una investigació sense precedents com era aquesta, i que donara satisfacció i coneixement de les causes del que va passar tant als familiars de les víctimes com als ciutadans en general, i servira per a extraure conclusions propo-

Ante la magnitud de la tragedia, los grupos parlamentarios solicitan a las Corts la necesidad de crear una comisión de investigación parlamentaria con el objeto de proceder al esclarecimiento de los hechos y dirimir las responsabilidades políticas que pudieran derivarse.

Las Corts Valencianes previa tramitación de los distintos escritos por parte de la Mesa de las Corts y la posterior Junta de Síndics, convoca pleno extraordinario para el día 14 de julio con el objeto de discutir y aprobar la creación de una comisión de investigación.

El Pleno de las Corts Valencianes, en sesión de 14 de julio, aprobó la creación de una comisión de investigación del accidente del Metrovalencia, aceptando la propuesta del Partido Popular con la abstención del resto de los Grupos Parlamentarios, razonada ésta por la imposición por parte de la mayoría de la duración de esta comisión de investigación parlamentaria. En este sentido cabe señalar que la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista contemplaba el plazo de tres meses para que la investigación fuera fructífera y possibilitar la presencia de un gran número de expertos y comparecientes, así como la recopilación de la totalidad de la documentación necesaria para poder realizar un trabajo adecuado a las características de una investigación sin precedentes como era ésta, y que diera satisfacción y conocimiento de las causas de lo sucedido tanto a los familiares de las víctimas como a los ciudadanos en general, y sirviera para extraer conclusiones

sitives de mesures que pogueren evitar en el futur un nou accident d'aquestes característiques.

Tanmateix, l'aritmètica parlamentària es va imposar al sentit comú que la democràcia exigeix i el Partit Popular va aplicar la seua majoria absoluta i va aprovar un espai de només trenta dies per als treballs d'aquesta comissió.

La comissió d'investigació de l'accident del metro es constitueix el 17 de juliol de 2006 i dedica els set primers dies a elaborar, debatre i aprovar el pla de treball que queda aprovat el dia 24 del mateix mes.

Sorprenentment, el pla aprovat, de nou amb el vot majoritari del Grup Popular, estableix una reducció dràstica del termini establert per mandat del Ple de les Corts: limita els treballs de la comissió a quinze dies, dels quals, a la investigació pròpiament dita, se n'han dedicats només quatre en maratòniques jornades de tretze hores, sense haver-hi període de temps per a estudiar rigorosament la documentació sol·licitada per la comissió, i s'ha disposat de poc més de vuit hores hàbils per a la redacció de les conclusions d'aquesta comissió.

propositivas de medidas que pudieran evitar en el futuro un nuevo accidente de estas características.

Sin embargo, la aritmética parlamentaria se impuso al sentido común que la democracia exige y el Partido Popular aplicó su mayoría absoluta aprobando un espacio de tan solo treinta días para los trabajos de esa comisión.

La comisión de investigación del accidente del Metro se constituye el 17 de julio de 2006 y dedica sus siete primeros días a elaborar, debatir y aprobar su plan de trabajo que queda aprobado el día 24 del mismo mes.

Sorprenentemente, el plan aprobado, de nuevo con el voto mayoritario del Grupo Popular, contempla una drástica reducción del plazo establecido por mandato del Pleno de las Cortes, limitando los trabajos de la comisión a quince días de los que, a la investigación propiamente dicha, se han dedicado tan solo cuatro en maratónicas jornadas de trece horas, sin mediar periodo de tiempo alguno para proceder al estudio riguroso de la documentación solicitada por la comisión, y disponiendo de poco más de ocho horas hábiles para la redacción de las conclusiones de esta comisión.

Página 34.013 del DOGV Número 218 de fecha 9.8.2006



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

- Diversos expertos propuestos por partidos de la oposición fueron vetados por el partido mayoritario, cuando a todas luces varios de ellos sí se pueden considerar expertos claramente objetivos.
  - o Andrés María Cortabitarte López, director adjunto de Seguridad de ADIF, el cual fue el perito designado por la juez en la causa judicial.
  - o Vicente Díaz López, catedrático de Transportes en Universidad Carlos III de Madrid, y experto en seguridad y reconstrucción de accidentes.
  - o Emilio Olías Ruiz, ingeniero en la Universidad Carlos II de Madrid.
  - o Juan Jorge Bayo, técnico de señalización del metro de Madrid.
  - o Vicente Torres Castejón, profesor asociado a la Universidad Politécnica de Valencia y experto en transportes.
  - o Enrique Durán Boyero, inspector jefe de la policía científica.
  - o Joaquín Palomino López, maquinista de Ferrocarrils de Catalunya
  - o Juan Batanero, ingeniero de caminos, director del área de instalaciones de la empresa INECO-TIFSA.
  - o Vicente Miguel Ruiz, gerente de coordinación de personal de trenes de RENFE Operadora y jefe de producción de líneas de cercanías de Valencia 2001-2004.
  - o Otros.

## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

Cal deixar constància que la proposta de compareixents feta pel Grup Socialista, la va rebutjar la majoria del Grup Popular en tots aquells compareixents que no coincidien amb la part investigada, és a dir, l'empresa FGV, o, si escau, el Consell de la Generalitat.

#### Els compareixents rebutjats són:

- El senyor José Miguel Santos Ruiz, cap del lloc de comandament, responsable de la circulació de trens de FGV.
- El senyor José Ricardo Cabello Núñez, cap del Servei d'Elèctrics i Comunicacions de FGV.
- El senyor Jesús Cabello Horta, representant sindical UGT en FGV.
- El senyor Luis López Ruiz, representant sindical CCOO-PV en FGV.
- El senyor Jorge Álvarez Plans, representant sindical del SIF en FGV.
- El senyor Fernando Soto, representant sindical del SF en FGV.
- El senyor Vicente Díaz López, catedràtic d'enginyeria del transport de l'Escola Politècnica Superior d'Enginyeria de la Universitat Carlos III de Madrid. Especialista i investigador en seguretat i reconstrucció d'accidents.
- El senyor Emilio Olías Ruiz, enginyer de l'Escola Politècnica Superior d'Enginyeria de la Universitat Carlos III de Madrid.
- El senyor Juan Jorge Bayo, tècnic de senyalització de Metro Madrid.
- El senyor Eloy Gómez Grano de Oro, secretari general del Sindicat de Conductors de Metro Madrid.
- El senyor Vicente Torres Castejón, professor associat de la Universitat Politècnica de València, expert en transports.
- El senyor Enrique Durán Boyero, inspector cap de la policia científica.
- El senyor Joaquín Palomino López, maquinista de Ferrocarrils de Catalunya.
- El senyor Andrés María Cortabitarte López, director adjunt de seguretat de circulació d'ADIF.
- El senyor Juan Batanero, enginyer de camins, director de l'àrea d'instal·lacions de l'empresa INECO-TIFSA.
- El senyor Vicente Miguel Ruiz, gerent de coordinació de personal de trens de RENFE Operadora, cap de producció en línies de rodalia de València 2001-2004.
- El senyor Francesc Signes Núñez, alcalde de l'Alcúdia.
- El senyor José María Àngel Batalla, alcalde de l'Eliaana.
- El senyor Francisco Camps Ortiz, president del Consell de la Generalitat Valenciana.

Es necesario dejar constancia de que la propuesta de compareixents realizada por el Grupo Socialista, fue rechazada por la mayoría del Grupo Popular, en todos aquellos compareixents que no coincidieran con la parte investigada, es decir, la empresa FGV, o en su caso, el Consell de la Generalitat.

#### Los compareixents rechazados son:

- D. José Miguel Santos Ruiz, jefe del puesto de mando, responsable de la circulación de trenes de FGV.
- D. José Ricardo Cabello Núñez, jefe del Servicio de Eléctricos y Comunicaciones de FGV.
- D. Jesús Cabello Huerta, representante sindical UGT en FGV.
- D. Luis López Ruiz, representante sindical CCOO-PV en FGV.
- D. Jorge Álvarez Llanos, representante sindical del SIF en FGV.
- D. Fernando Soto, representante sindical del SF en FGV.
- D. Vicente Díaz López, catedrático de ingeniería del transporte de la Escuela Politécnica Superior de Ingeniería de la Universidad Carlos III de Madrid. Especialista e investigador en seguridad y reconstrucción de accidentes.
- D. Emilio Olías Ruiz, ingeniero de la Escuela Politécnica Superior de Ingeniería de la Universidad Carlos III de Madrid.
- D. Juan Jorge Bayo, técnico de señalización de Metro Madrid.
- D. Eloy Gómez Grano de Oro, secretario general del Sindicato de Conductores de Metro Madrid.
- D. Vicente Torres Castejón, profesor asociado de la Universidad Politécnica de Valencia, experto en transportes.
- D. Enrique Durán Boyero, inspector jefe de la policia científica.
- D. Joaquín Palomino López, maquinista de Ferrocarrils de Catalunya.
- D. Andrés María Cortabitarte López, director adjunto de seguridad de circulación de ADIF.
- D. Juan Batanero, ingeniero de caminos, director del área de instalaciones de la empresa INECO-TIFSA.
- D. Vicente Miguel Ruiz, gerente de coordinación de personal de trenes de RENFE Operadora, jefe de producción en líneas de cercanías de Valencia 2001-2004.
- D. Francesc Signes Núñez, alcalde de L'Alcúdia.
- D. José María Àngel Batalla, alcalde de L'Eliaana.
- D. Francisco Camps Ortiz, president del Consell de la Generalitat Valenciana.



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

- Documentación denegada por el partido mayoritario que hubiese aportado información objetiva y relevante sobre el accidente y que hubiera facilitado una investigación más completa y exhaustiva:
  - o Relación de quejas y peticiones remitidas tanto por Sindicatos como por maquinistas a la dirección de FGV.
  - o Libro de reparación y mantenimiento de los años 2005 y 2006.
  - o Copia compulsada de los informes de las causas y soluciones propuestas a raíz del accidente ocurrido en Picanya en 2005.
  - o Relación de puntos negros de la línea 1
  - o Lectura de velocidad de las cajas negras de las diferentes unidades de la Línea 1 entre el 3 de junio y el 3 de julio



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

Si d'una banda hem constatat el veto, mitjançant el vot, dels compareixents proposats pel Grup Socialista i d'altres grups, no és menys destacable el rebuig que va merèixer, pel mateix mètode, una bona part de les sol·licituds de documentació. N'hi ha prou a indicar quina va ser la documentació que no es va considerar oportú que la comissió poguera estudiar.

– Relació de queixes i suggeriments tramesos per les organitzacions sindicals amb representació en FGV a la direcció de l'empresa, entre l'1 de gener de 2000 i el 31 de desembre de 2006.

– Relacions d'incidències, denúncies, queixes, etc., comunicades pels maquinistes de la línia 1 a la direcció de l'empresa, des de l'1 de gener de 1995 fins al 3 de juliol de 2006.

– Protocol d'instal·lació i funcionament ATP.

– Protocol d'instal·lació i funcionament FAP.

– Llibre d'incidències del lloc de comandament.

– Llibre d'itineraris.

– Còpia compulsada dels bons de retir i dels de revisió de manteniment, de totes les unitats en el servei de la línia 1, corresponents al període comprès entre l'1 de gener de 2005 i el 3 de juliol de 2006, ambdós inclosos.

– Llibre de contramestre (reparació i manteniment, anys 2005 i 2006).

– Relació detallada (denominació, línia, sector i import econòmic) de les inversions sol·licitades per la Gerència o el Consell d'Administració de FGV a la conselleria responsable de transports, entre l'1 de gener de 1997 i el 30 de juny de 2006.

– Certificació detallada de la Conselleria d'Economia, Hisenda i Ocupació (denominació, línia, sector i import econòmic) d'inversions executades en la línia 1, des de l'1 de gener de 1997 al 30 de juny de 2006.

– Còpia compulsada dels informes de les causes i de les propostes de solucions elaborades arran de l'accident ocorregut a la línia 1 a Picanya, al setembre de 2005, que conté la lectura de les tres caixes negres que pertanyen a les uni-

Si de un lado hemos constatado el veto, a través del voto, de los comparecientes propuestos por el Grupo Socialista y otros grupos, no es menos destacable el rechazo que mereció, por el mismo método, una buena parte de las solicitudes de documentación. Baste para ello señalar cual fue la documentación que no se consideró oportuno que la comisión pudiera estudiar.

– Relación de quejas y sugerencias remitidas por las organizaciones sindicales con representación en FGV a la dirección de la empresa, entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2006.

– Relaciones de incidencias, denuncias, quejas, etc., comunicadas por los maquinistas de la línea 1 a la dirección de la empresa, desde el 1 de enero de 1995 hasta el 3 de julio de 2006.

– Protocolo de instalación y funcionamiento ATP.

– Protocolo de instalación y funcionamiento FAP.

– Libro de incidencias del puesto de mando.

– Libro de itinerarios.

– Copia compulsada de los bonos de retiro y de los de revisión de mantenimiento, de todas las unidades en el servicio de la línea 1, correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 3 de julio de 2006, ambos incluidos.

– Libro de contramaestre (reparación y mantenimiento, años 2005 y 2006).

– Relación detallada (denominación, línea, sector e importe económico) de las inversiones solicitadas por la Gerencia o el Consejo de Administración de FGV a la conselleria responsable de transportes, entre el 1 de enero de 1997 y el 30 de junio de 2006.

– Certificación detallada de la Conselleria de Economía, Hacienda y Empleo (denominación, línea, sector e importe económico) de inversiones ejecutadas en la línea 1, desde el 1 de enero de 1997 al 30 de junio de 2006.

– Copia compulsada de los informes de las causas y de las propuestas de soluciones elaboradas a raíz del accidente ocurrido en la línea 1 en Picanya, en septiembre de 2005, conteniendo la lectura de las tres cajas negras pertenecien-



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

tats sinistrades, com també l'informe corresponent de la Inspecció de Treball.

- Relació de denúncies, nombre i causa d'aquestes, presentades davant la Inspecció de Treball, respecte a la línia 1 de Metrovalència.
- Còpia compulsada de les ordres de servei i consignes emeses entre gener de 2005 i juliol de 2006.
- Relació d'empreses contractistes de béns i serveis de FGV.
- Còpia compulsada de l'acta de de la darrera comissió del Consell d'Administració del Consell de FGV.

Durant el desenvolupament de la comissió i arran d'alguna de les informacions aportades pels compareixents, es va sol·licitar nova documentació que consideràvem necessària i que va ser, igualment, rebutjada per la majoria del Grup Popular. N'hi ha prou a deixar constància de quina era aquesta documentació:

1. Relació dels punts negres indicats pel Sindicat Independent Ferroviari i entregada al seu dia a la direcció de FGV, arran de l'accident ocorregut a Picanya i de què es feia esment en una de les actes del Comitè de Seguretat.
2. Relació de lectures de les velocitats abastades per les diferents unitats en servei en la línia 1 corresponents al tram plaça d'Espanya-Jesús i al període de temps delimitat entre el 3 de juny i el 3 de juliol de 2006. I això a fi de conèixer possibles excessos de velocitat esdevinguts en aquelles dates que pogueren permetre una comparació amb el que va causar l'accident.

En suma, dels antecedents ací destacats, estem en condicions de concloure que:

- S'ha constatat la voluntat del Grup Popular d'evitar la pluralitat d'opinions d'experts que pogueren diferir de la veritat oficial prèviament establerta.
- S'ha negat l'estudi de la informació documental necessària per a aclarir la veritat d'allò que s'ha esdevingut, i d'apro-

tes a las unidades siniestradas, así como del informe correspondiente de la Inspección de Trabajo.

- Relación de denuncias, número y causa de las mismas, presentadas ante la Inspección de Trabajo, con fundamento en la línea 1 de Metrovalencia.
- Copia compulsada de las órdenes de servicio y consignas emitidas entre enero de 2005 y julio de 2006.
- Relación de empresas contratistas de bienes y servicios de FGV.
- Copia compulsada del acta de la última comisión del Consejo de administración del Consejo de FGV.

Durante el propio desarrollo de la comisión y a raíz de alguna de las informaciones vertidas por los comparecientes, se solicitó nueva documentación que considerábamos necesaria y que fue, igualmente rechazada por la mayoría del Grupo Popular. Baste dejar constancia de cuál era esa documentación:

1. Relación de los puntos negros señalados por el Sindicato Independiente Ferroviario y entregada en su día a la dirección de FGV, a raíz del accidente ocurrido en Picanya y de la que se hacía mención en una de las actas del Comité de Seguridad.
2. Relación de lecturas de las velocidades alcanzadas por las distintas unidades en servicio en la línea 1 correspondientes al tramo plaza de España-Jesús y al periodo de tiempo delimitado entre el 3 de junio y el 3 de julio de 2006. Y ello al objeto de conocer posibles excesos de velocidad habidos en esas fechas que pudieran permitir una comparación con el que causó el accidente.

En suma, de los antecedentes aquí destacados, estamos en condiciones de concluir que:

- Se ha constatado la voluntad del Grupo Popular de evitar la pluralidad de opiniones de expertos que pudieran diferir de la verdad oficial previamente establecida.
- Se ha negado el estudio de la información documental necesaria para esclarecer la verdad de lo ocurrido, así como de

Página 34.016 del DOGV Número 218 de fecha 9.8.2006



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

- Los comparecientes que no pertenecían a la propia FGV opinaron sobre el accidente teniendo solo referencias aparecidas en la prensa, puesto que no se les proporcionó oficialmente ningún tipo de documentación ni información para analizar previamente a las comparecencias, ni durante las mismas.

Queda clar que s'ha evitat poder sentir opinions que contrastaren amb les ofertes pels compareixents del Grup Popular mateix i pels diferents responsables de l'empresa FGV.

La primera conseqüència que cal extraure del resultat de la selecció dels compareixents és que han quedat dividits en dos blocs. D'un banda, l'empresa, que ha exercit de jutge i part en aquesta investigació, tret dels treballadors que han comparegut i han donat testimoni des de la seua experiència pràctica, i, d'altra banda, la resta de compareixents proposats pel Grup Popular, tret d'un procedent de la proposta d'Esquerra Unida, el coneixement de l'accident dels quals, amb independència de la seua formació tècnica o acadèmica, estava basat, i així ho han afirmat la major part, en la documentació aportada pels mitjans de comunicació, ja que en ser convocats, no se'ls va facilitar cap altra documentació o informació, cosa en bona lògica justificat per la irracional brevetat de temps amb què s'ha treballat en aquesta comissió.

Esment a banda mereix la negativa del Grup Popular d'impedir que compareguera el president del Consell en aquesta comissió, que hauria servit no sols per a conèixer la seua opinió i el seu concepte d'assumpció de responsabili-

Queda claro que se ha evitado poder escuchar opiniones que contrastaran con las ofrecidas por los comparecientes del propio Grupo Popular y por los distintos responsables de la empresa FGV.

La primera consecuencia que cabe extraer del resultado de la selección de los comparecientes es que han quedado divididos en dos bloques. De un lado la empresa ejerciendo de juez y parte en esta investigación, excepción hecha de los trabajadores de la misma que han comparecido testimoniando desde su experiencia práctica, y de otro, el resto de comparecientes propuestos por el Grupo Popular, a excepción de uno procedente de la propuesta de Esquerra Unida, cuyo conocimiento del accidente, con independencia de su formación técnica o académica, estaba basado, y así lo han afirmado en su mayor parte, en la documentación vertida por los medios de comunicación, ya que al ser convocados, no se les facilitó ninguna otra documentación o información, algo en buena lógica justificado por la irracional brevedad de tiempo con que se ha trabajado en esta comisión.

Mención a parte merece la negativa del Grupo Popular de impedir que compareciera el presidente del Consell en esta comisión, que habría servido no solo para conocer su opinión y su concepto de asunción de responsabilidades



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

- Esta no ha sido una investigación, sino una mera encuesta, con un resultado claramente sesgado de antemano.
- No apareció el libro de averías. (Mencionado en páginas 34.017, 34.020 y 34.022)
- No se analizó si las ventanas de la unidad descarrilada estaban correctamente selladas. Los trabajadores de FGV denuncian que para ahorrar costes, el mantenimiento de los cristales no era el correcto, y la mayoría de los víctimas mortales fueron causadas por el desprendimiento de los mismos.
- No se tuvo en consideración la alta siniestralidad del metro especialmente en la línea 1, según datos del Ministerio de Fomento. (Mencionado en diversas ocasiones)

**16. Transporte por ferrocarril**

**10. Indicadores de las compañías de las Comunidades Autónomas y particulares. Año 2002.**

INDICADORES	Total	Compañías de CC. AA.				Compañías Particulares	
		Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña	Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	Ferrocarriles del País Vasco	Servicios Ferroviarios de Mallorca	Minero-Siderúrgica de Ponferrada	Ferrocarriles de Soler
LONGITUD DE LÍNEAS (km)	837	197	266	216	75	51	32
ELECTRIFICADAS	577	156	178	211	--	--	32
Sin electrificar	260	41	88	5	75	51	--
PARQUE DE LOCOMOTORAS (n.º)	30	11	3	6	--	9	1
Eléctricas	7	2	--	4	--	--	1
Diesel	23	9	3	2	--	9	--
PARQUE DE AUTOMOTORES (1)	287	73	103	80	19	--	12
Eléctricos	247	71	93	71	--	--	12
Diesel	40	2	10	9	19	--	--
PARQUE DE COCHES	681	237	251	154	4	2	33
Viajeros	56	9	12	--	--	2	33
Automotores (2)	625	228	239	154	4	--	--
PARQUE DE VAGONES	639	190	--	19	--	422	8
TRÁFICO DE VIAJEROS							
Número de viajeros (millones)	140,6	70,5	48,3	18,0	2,1	--	1,7
Número de viajeros-km (millones)	1.500,4	758,0	398,3	276,5	39,8	--	27,8
TRÁFICO DE MERCANCIAS							
Número de toneladas (millones)	1,9	0,6	--	0,2	--	1,1	--
Número de toneladas-km (millones)	100,7	34,0	--	21,9	--	44,8	--
NÚMERO DE ACCIDENTES	27	0	24	2	1	--	--
Heridos	26	0	22	--	4	--	--
Muertos	7	0	6	1	--	--	--

Fuente: Compañías de CC. AA. y Particulares.

(1) Vehículos aislados o acoplados (unidades de tren).

(2) Motores y remolques.

Página 352 del Anuario 2003 del Ministerio de Fomento, Capítulo 16 Transporte por ferrocarril

Durante los años 2004 a 2006, ambos inclusive, FGV no aportó a Fomento los datos de accidentes en sus líneas de ferrocarril.

En el año 2007, los datos reportados por el Ministerio de Fomento los datos son otra vez nefastos y vuelven a dejar en el primer lugar de la siniestralidad a FGV.

**12. Transporte por ferrocarril**

**10. Indicadores de las compañías de las Comunidades Autónomas y particulares. Año 2007**

INDICADORES	Total	Compañías de CC.AA.				Compañías Particulares	
		Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña	Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	Ferrocarriles del País Vasco	Servicios Ferroviarios de Mallorca	Minero-Siderúrgico de Ponferrada	Ferrocarriles de Soller
<b>LONGITUD DE LÍNEAS (Km.)</b>	922	292	249	224	74	51	32
Electrificadas	617	161	188	219	17	--	32
Sin electrificar	305	131	61	5	57	51	--
<b>PARQUE DE LOCOMOTORAS (nº)</b>	30	13	1	6	--	9	1
Eléctricas	7	2	--	4	--	--	1
Diesel	23	11	1	2	--	9	--
<b>PARQUE DE AUTOMOTORES (1)</b>	269	96	17	88	56	--	12
Eléctricos	208	96	9	79	12	--	12
Diesel	61	0	8	9	44	--	--
<b>PARQUE DE COCHES</b>	510	303	12	154	6	2	33
Viajeros	54	7	12	--	--	2	33
Automotores	456	296	--	154	6	--	--
<b>PARQUE DE VAGONES</b>	485	199	--	19	--	259	8
<b>TRÁFICO DE VIAJEROS</b>							
Número de viajeros (millones)	177,7	80,6	70,4	21,2	3,7	--	1,8
Número de viajeros-Km. (millones)	1.690,6	788,0	479,3	297,7	99,2	--	26,4
<b>TRÁFICO DE MERCANCÍAS</b>							
Número de toneladas (millones)	2,3	0,7	--	0,3	--	1,3	--
Número de toneladas-Km. (millones)	117,4	42,0	--	24,1	--	51,3	--
<b>NÚMERO DE ACCIDENTES</b>	37	4	25	5	3	s.d.	s.d.
Heridos	7	0	5	2	--	s.d.	s.d.
Muertos	5	0	3	1	1	s.d.	s.d.

Fuente: Compañías de CC.AA. y Particulares.

(1) Vehículos aislados o acoplados (unidades de tren).

s.d.: Sin datos.

**ANEXO II: EL ACCIDENTE ERA PREVISIBLE Y EVITABLE.**

Es totalmente falso que el accidente fuera imprevisible e inevitable.

Tal y como se cita en el auto de la juez instructora de la causa judicial del accidente de metro, con la existencia de una baliza se hubiera evitado el accidente:

seguridad existentes. Carecen de sentido las alegaciones de dicha representación procesal, en cuanto que manifiesta que no es posible conocer mediante el informe pericial cual hubiese sido el desenlace si la velocidad no hubiese dependido del maquinista, pues es claro que la existencia de una baliza que hubiese tenido por función el control de velocidad a la entrada de la curva hubiese evitado el accidente. Ahora bien, el hecho de que no existiese esta baliza, implica la existencia de responsabilidad penal de la Directora Gerente, Consejo de Administración o cualquier otra persona vinculada a la empresa?, quien suscribe el presente entendiendo que no. No cabe la menor duda de que las Administraciones Publicas tienen la obligación de velar por la seguridad de todos los ciudadanos en la explotación de un servicio publico como el tráfico ferroviario (servicio éste, el del transporte, que debe ser gestionado por la administración al resultar su explotación antieconómica) o cualquier otro que entrañe un riesgo, si bien, no a todo resultado lesivo que se produzca en el ámbito de la prestación de dicho servicio se le debe dar respuesta en la jurisdicción penal. En el caso que nos ocupa es clarísima la responsabilidad que por la vía contencioso administrativa tiene la Administración Autonómica por el anormal funcionamiento de un servicio público. De igual forma, podría cuestionarse la existencia de una responsabilidad política derivada de la falta de inversiones necesarias para garantizar al máximo la seguridad de los usuarios del servicio, responsabilidad sobre la que no se va a entrar a debatir en la presente resolución dado que escapa a las competencias de este Juzgado. Lo que no puede



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Por otra parte, como consecuencia de un grave accidente acaecido un año antes en las proximidades de Picanya que provocó gran número de heridos, en reuniones del Comité de Seguridad de FGV y en peticiones realizadas por los sindicatos, se había solicitado a la dirección colocar balizas para controlar la velocidad en aquellos puntos en los que se consideraba necesario circular con una velocidad limitada, y hasta el momento la única medida de seguridad era una placa que indicaba un límite de velocidad.

Así lo demuestra el documento dirigida a la Drta y Gerente de FGV y firmado por los representantes de los cuatro fuerzas Sindicales S.I.F. CC.OO, U.G.T. y S.F. con fecha de entrada en el registro general el 27-sep-05, es decir, casi un año antes del trágico accidente. En dicho documento los Sindicatos pedían explícitamente la colocación de balizas previas en todas las señales limitadoras de velocidad :

III. Exigir un mayor protagonismo del Comité de Seguridad en la Circulación, además de una reducción de los plazos de ejecución y una mayor dotación presupuestaria para llevar a cabo lo en él acordado; en este sentido SOLICITAMOS unas actuaciones de carácter inmediato:

1. Instalación de balizas previas en todas las señales.
2. Sustitución del tipo de iluminación en las señales con menor visibilidad, cambiando la bombilla tradicional por un sistema de Leds y asegurando el mantenimiento en las restantes.
3. Revisar el Reglamento de Circulación y los protocolos de seguridad (si los hubiere) relacionados con este, sobre todo en lo referente a la protección de trenes y actuaciones en caso de alcance y choque.
4. Comprobar el buen funcionamiento de los sistemas siguientes: B.A., F.A.P., A.T.P. y tren- tierra así como el C.T.C.
5. Prevenir las situaciones de riesgo para la semana de fallas por el notable aumento de viajeros y circulaciones, teniendo en cuenta cual es la capacidad máxima de viajeros que admite cada unidad (Conforme a la certificación de la U.N.E., 4 viajeros metro cuadrado).
6. Mayor iluminación de andenes para garantizar la correcta subida y bajada de viajeros.
7. Implantar un sistema de seguridad para Tranvía, que garantice esta sobre todo a su paso por bifurcaciones y túneles.
8. Solucionar el Conflicto del Colectivo del servicio de Señalización, ya que son quienes

Página 1 del Documento con las Conclusiones de los maquinistas en su Asamblea de fecha 20-sep-05



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Dos meses más tarde, el 30-nov-05, según consta en el acta n° 6/05 del Comité de Seguridad de la Circulación se pone de manifiesto que hay numerosas acciones acordadas por el Comité y que sin embargo, no se han ejecutado, así como la necesidad de revisar la situación del sistema de seguridad FAP.

**REF. 38-02.-** Información sobre F.A.P: el Sr. Orts indica que existen dos actuaciones, conocidas del Comité, en fase de realización, que son las actuaciones puntuales concretas en cuanto a balizas y la modificación del software del sistema. Ambas deberá concluir en febrero de 2006.

El Sr. Machado indica que faltan por realizarse muchas actuaciones solicitadas en el Comité y que está pendiente de realizarse una nueva reunión extraordinaria en la que revisar monográficamente la situación respecto al FAP.

Página 2 del Acta n° 6/05 Comité Seg. Circ.

Y en la misma reunión, el Sr. Golf hizo entrega de un listado en el cual se identificaban los puntos más peligrosos en las líneas de metro. Una de las mejoras demandadas era precisamente la necesidad de proteger las señales permanente de limitación de velocidad mediante los sistemas FAP o ATP.

- que la dirección debería potenciar la seguridad de los agentes.
- G) Igualmente el Sr. Golf hace entrega al Sr. Presidente de un listado con una serie de "puntos negros" detectados por él.
- H) El Sr. Borreguero traslada al Comité la preocupación manifestada por algunos Reguladores en cuanto a la falta de solicitud de autorización de las unidades que dan la vuelta en Pont de Fusta para incorporarse. El Sr. Trinidad señala que esto ha sido establecido expresamente por la Jefatura y afecta, a lo sumo, a la regularidad, pero no a la seguridad. Informa que la Jefatura está preparando una norma en la que fijará qué tipo de comunicaciones deben establecerse entre maquinistas y reguladores, para no saturar y dejar exclusivamente las verdaderamente importantes.

Siendo las 14,50 h. del día de la fecha se da por concluida la presente reunión.

Vº Bº  
EL PRESIDENTE,



EL SECRETARIO,





**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

19- No existe **Señal de anuncio de limitación de velocidad** a 40 km/h de **Jesús**, sentido Valencia

20- La señal de indicación de dirección sita en la señal de salida de **Jesús** no indica realmente la dirección a seguir; sería recomendable que si se va a circular a la recta, por ejemplo, la flecha apunte a la recta y no a la derecha.

21-La **señal de limitación de velocidad** a 40 km/h en **Plaza España** no es reglamentaria, presenta una extraña orla de color rojo. Además la cifra está en un tamaño muy reducido.

Página 3 del documento "Seguridad Circulación Puntos Negros"

5- **Falta de visibilidad en numerosos pasos a nivel**, por obstáculos tales como setos, árboles, armarios de relés etc. Ejemplos: Foyos sentido Rafelbuñol, Paiporta sentido Valencia etc.

6-Señales de limitación de velocidad permanentes: con carácter general, las limitaciones de velocidad permanentes deben estar protegidas no sólo por las señales correspondientes, sino también por los sistemas de seguridad FAP o ATP.

7-**Falta de vehículos ferroviarios auxiliares**, la red de FGV va a ser notablemente ampliada en un futuro próximo y, aunque se prevé la adquisición de unidades tren o tranvía para hacer frente a dicha ampliación, no se prevé la adquisición de vehículos auxiliares para incidencias o trabajos especializados. Los automotores Billard de socorro están realmente para el retiro, el tractor Naval ya es antiguo hoy (por lo que en un futuro próximo no ofrece garantías de operatividad) etc.

Página 5 del documento "Seguridad Circulación Puntos Negros"

De las medidas seguridad planteadas como consecuencia del accidente de Picanya de 2005 y acordadas en el seno del Comité de Seguridad, así como demandadas repetidamente por los Sindicatos también se dio cuenta en la Comisión Parlamentaria en el voto particular de la formación ENTESA.

<p>— L'accident de Picanya 2005</p> <p>Fa menys d'un any, tan poc de temps que encara no hem pogut discutir-ho en aquestes Corts, que va tenir lloc un accident que, vist en aquests moments, té un cert caràcter premonitori: l'accident de Picanya del 9 de setembre de 2005. Un xoc entre tres trens que va provocar molts ferits i que va estar motivat per ultrapassar un senyal de forma irregular. <u>Ja en aquest accident quedava clar que si al costat del senyal no respectat (que, per cert, havia estat canviat de lloc de forma almenys dubtosa en passar d'una recta amb perfecta visibilitat a un revolt de visibilitat escassa) s'haguera instal·lat una balisa, s'haguera evitat l'accident.</u></p> <p>— Les demandes sindicals de seguretat</p> <p>L'accident de Picanya va provocar un conjunt de demandes en seguretat per part sindical que no van ser ateses per part de l'empresa, almenys amb la celeritat adequada. Així, el darrer 7 de juliol, ja passat l'accident, entrava en funcionament el telèfon tren-terra destinat a reforçar la seguretat de la línia 1 en algunes zones d'ombra segons fons sindicals. L'11 de novembre del 2005 el delegat del CSC per part del Sindicat Independent Ferroviari, el senyor Javier Golf Sánchez, va lliurar un llistat de punts negres amb propostes de millora de la seguretat, en què, en un dels punts del llistat, se sol·licita la instal·lació de balises als senyals de limitació de velocitat, com és el cas del senyal de l'entrada del revolt de l'accident. En la reunió del CSC del 30 de novembre del 2005 en l'apartat de diversos, punt G, el mateix representant lliura el document esmentat de punts negres.</p> <p>— La professionalitat</p> <p>Sens dubte, una de les claus de la seguretat ferroviària és la professionalitat dels seus treballadors, especialment la dels conductors de les unitats mòbils. Hem d'afirmar que les condicions de preparació, formació, treball i controls no ajuden precisament en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana que es gaudeix d'una professionalitat adequada. <u>La preparació dels maquinistes és en FGV molt menor que en altres trens autonòmics com ara, per exemple, Metro Madrid, on fan el doble de pràctiques que els de FGV.</u></p> <p>Des de fa temps hi ha manca de personal, especialment personal qualificat com ara maquinistes en FGV. La conflictivitat</p>	<p>— El accidente de Picanya 2005</p> <p>Hace menos de un año, tan poco tiempo que aún no hemos podido discutirlo en estas Cortes, que tuvo lugar un accidente que, visto en estos momentos, tiene un cierto carácter premonitorio: el accidente de Picanya del 9 de septiembre de 2005. Un choque entre tres trenes que provocó muchos heridos y que estuvo motivado por rebasar una señal de forma irregular. <u>Ya en este accidente quedaba claro que si junto a la señal no respetada (que, por cierto, había sido cambiada de lugar de forma al menos dudosa al pasar de una recta con perfecta visibilidad a una curva de visibilidad escasa) se hubiera instalado una baliza, se hubiera evitado el accidente.</u></p> <p>— Las demandas sindicales de seguridad</p> <p>El accidente de Picanya provocó un conjunto de demandas en seguridad por parte sindical que no fueron atendidas por parte de la empresa, al menos con la celeridad adecuada. Así, el pasado 7 de julio, ya pasado el accidente, entraba en funcionamiento el teléfono tren-tierra adscrito a reforzar la seguridad de la línea 1 en algunas zonas de sombra según fondo sindical. <u>El 11 de noviembre de 2005 el delegado del CSC por parte del Sindicato Independiente Ferroviario, D. Javier Golf Sánchez, entregó un listado de puntos negros con propuestas de mejora de la seguridad, en el que, en uno de los puntos del listado, se solicita la instalación de balizas en las señales de limitación de velocidad, como es el caso de la señal de la entrada de la curva del accidente.</u></p> <p>En la reunión del CSC del 30 de noviembre de 2005 en el apartado de varios, punto G, el mismo representante entrega el mencionado documento de puntos negros.</p> <p>— La profesionalidad</p> <p>Sin duda, una de las claves de la seguridad ferroviaria es la profesionalidad de sus trabajadores, especialmente la de los conductores de las unidades móviles. Debemos afirmar que las condiciones de preparación, formación, trabajo y controles no ayudan precisamente en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana a que se disfrute de una profesionalidad adecuada. <u>La preparación de los maquinistas es en FGV muy menor que en otros trenes autonómicos como, por ejemplo, Metro Madrid, donde hacen el doble de prácticas que los de FGV.</u></p> <p>Desde hace tiempo hay falta de personal, especialmente personal calificado como maquinistas en FGV. La conflictivitat</p>
---	--



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Como conclusión: una medida exigida y demandada con anterioridad por los Sindicatos y acordada por el Comité de Seguridad no fue instalada, y como consecuencia, se produjo un accidente que costó la vida a 43 personas y causó 47 heridos.

**EL ACCIDENTE ERA PREVISIBLE.**

**EL ACCIDENTE ERA EVITABLE.**



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

### ANEXO III: CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS EN LA COMISIÓN PARLAMENTARIA.

La Comisión Parlamentaria, si bien no investigó verazmente las causas del accidente ni tuvo en ningún momento como intención depurar responsabilidades, al menos sirvió para acordar una serie de compromisos que tenían como objeto regular y vigilar la seguridad en los servicios públicos de transporte valencianos:

titució d'esta Comissió i tot el seu desenvolupament una prova més d'això. Sens dubte, els ciutadans necessiten unes respostes clares i contundents sobre les causes de l'accident i per això en esta Comissió s'han realitzat nombroses compareixences i s'ha aportat abundant documentació i informes a fi d'aclarir els fets.

12) De totes les investigacions realitzades cal concloure que allò que ha ocorregut ha sigut un accident que no era ni previsible ni evitable, però que sens dubte ha de servir per a continuar potenciant i desenrotllant sistemes de seguretat i noves mesures amb què es continue millorant i avançant en la qualitat i seguretat del transport ferroviari.

13) En la línia del que es conclou en l'apartat anterior, Les Corts acorden que el Consell elabore un projecte de Llei autonòmica que regule entre altres matèries la gestió i explotació, infraestructura, superestructura, coordinació de modes, material mòbil, formació de maquinistes, plans de seguretat, avanços tecnològics i finançament aplicables a les línies de ferrocarrils competència de La Generalitat.

14) Les Corts sol·liciten al Consell l'elaboració i presentació d'un Projecte de Proposició de Llei de les Corts Valencianes a tramitar davant del Congrés dels Diputats per mitjà del que es regule els criteris de seguretat en els ferrocarrils de competència estatal.

15) Les Corts acorden que el Consell cree per Llei una agència de seguretat de tots els modes del transport, amb funcions de vigilància, control dels sistemes de seguretat, entre altres

una prueba más de ello. Sin duda, los ciudadanos necesitan unas respuestas claras y contundentes sobre las causas del accidente y por ello en esta comisión han realizado numerosas comparecencias y se ha aportado abundante documentación e informes con el fin de aclarar los hechos.

12) De todas las investigaciones realizadas hay que concluir que lo ocurrido ha sido un accidente que no era ni previsible ni evitable, pero que sin duda ha de servir para continuar potenciando y desarrollando sistemas de seguridad y nuevas medidas con las que se continúe mejorando y avanzando en la calidad y la seguridad del transporte ferroviario.

13) En la línea de lo que se concluye en el apartado anterior, las Cortes acuerdan que el Consell elabore un proyecto de ley autonómica que regule entre otras materias la gestión y explotación, infraestructura, superestructura, coordinación de medios, material móvil, formación de maquinistas, planes de seguridad, avances tecnológicos y financiación aplicables a las líneas de ferrocarrils competència de la Generalitat.

14) Las Cortes solicitan al Consell la elaboración y la presentación de un proyecto de proposición de ley de las Cortes Valencianas a tramitar ante el Congreso de los Diputados por medio del cual se regulen los criterios de seguridad en los ferrocarrils de competencia estatal.

15) Las Cortes acuerdan que el Consell cree por ley una agencia de seguridad de todos los medios de transporte, con funciones de vigilancia, control de los sistemas de seguridad, entre otros.

Página 33.966 del DOGV Número 218 de fecha 9.8.2006



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Lamentablemente, cinco años después del accidente, ni la ley autonómica de ferrocarriles ni la agencia de seguridad han visto la luz.

Con anterioridad al accidente, ya existía la necesidad de establecer un marco regulador técnico legislativo hasta el momento inexistente en la Comunitat en materia de seguridad ferroviaria.

La legislación europea, de obligado cumplimiento en la red ferroviaria de interés general, apunta a que es imprescindible una norma reguladora en la materia, pero también la creación de un ente independiente que garantice y certifique la seguridad. En este sentido se han creado diferentes normativas para que los Estados miembros desarrollen la regulación en dicha materia:

- Directiva 2004/49/CE sobre seguridad en los ferrocarriles y sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias
- Reglamento (CE) 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la creación de la Agencia Ferroviaria Europea.

Debido a la tendencia de la liberación del mercado ferroviario europeo, que también se está dando en nuestra Comunidad, se han ido produciendo cambios estructurales y de gestión separando la “operación” de la red (FGV) de la administración de la infraestructura (GTP). Sin embargo, este proceso no ha ido acompañado de las aportaciones jurídicas necesarias: ni una ley del sector ferroviario ni una agencia homogeneizadora de los criterios de seguridad ferroviaria.

Es muy llamativo el vacío legal que existe en la CV, sobre todo si se compara con la normativa estatal y europea en la materia, y con la trágica experiencia en el accidente de Metro de Valencia, dada su importancia en cuanto a magnitud, y cual fue la gestión del mismo.



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

En Abril de 2011, Les Corts Valencianes aprobaron una Ley de Movilidad con la que se pretendía sustituir la prometida Ley de Ferrocarrils. Sin embargo, el marco de la Ley de la Movilidad es muy amplio abarcando tanto el transporte por carretera como a los ferrocarriles y la gestión privada como pública, obviando que la seguridad ferroviaria es un asunto de primer orden y que debe ser tratado en una legislación y marco regulador exhaustivos y no de carácter genérico.

A continuación se enumeran alguna de las razones por las que una Ley de Ferrocarriles y una Agencia de Seguridad en el Transporte siguen siendo necesarias, esgrimidas en su día por el Foro de la Movilidad de la Comunidad Valenciana al cual se adhirió la AVM3J:

- La seguridad ferroviaria no puede ser delegada. Su supervisión, desarrollo y control no puede llevarse a cabo por las propias empresas operadoras ni por agencias de carácter genérico. El ente gestor de la seguridad debe de garantizar la independencia, tanto de las operadoras como de la Administración.
- La complejidad y el volumen de la red ferroviaria precisan tanto una legislación propia como la dedicación exclusiva de un organismo que opere con independencia, autonomía y neutralidad y que regule licencias, integración tanto entre los diferentes transportes como entre las diferentes operadoras, entre otros aspectos.
- El accidente de 3 de julio de 2006 debería servir, al menos, para que se replantee los objetivos de seguridad ferroviaria en la Comunitat Valenciana. Se hace necesario la creación de un organismo especializado que realice un trabajo técnico destinado a fijar unos objetivos de seguridad, su mantenimiento, control, supervisión y desarrollo.
- La ley actual no contempla ni un asunto tan vital e importante como la Seguridad Ferroviaria (definición de objetivos, métodos, e indicadores), ni otros aspectos más técnicos también necesarios (homologación del material rodante, sistemas de habilitación del personal y licencias de las operadoras).

Y por supuesto, la ley de movilidad no cumple ninguno de los propósitos planteados para la ley de ferrocarriles en la Comisión Parlamentaria.

La gestión posterior al accidente de metro del 3 de julio de 2006 es un claro ejemplo de la imperiosidad necesidad tanto de la ley como de la agencia de seguridad.

La juez instructora no pudo juzgar la falta de medidas de seguridad, pese a reconocer que la existencia de una simple baliza hubiera evitado el accidente, debido a que no existía una norma reguladora que definiera la necesidad de dichas medidas de seguridad.

omisión empenadas, siempre previsibles, prevenibles y evitables.

3º.- Factor normativo o externo, representado por la infracción del deber de cuidado traducido en normas convivenciales y experienciales tácitamente aconsejadas y observadas en la vida social en evitación de perjuicios a terceros o en normas específicas reguladoras y de buen gobierno de determinadas actividades que han merecido una normativa reglamentaria o de otra índole, en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro dimanante de las dedicaciones referidas, hallándose en la violación de tales principios o normas socioculturales o legales, la raíz del elemento antijurídico al provocarse la violación de las susodichas normas.

4º.- Originación de un daño temido, evento mutatorio o alterador de las situaciones preexistentes.

5º.- Adecuada relación de causalidad entre el proceder descuidado e inobservante, desatador del riesgo y el damnum o mal sobrevenido.

6º.- Relevancia jurídico penal de la relación causal o acción típicamente antijurídica, no bastando la mera relación causal, sino que se precisa dentro ya de la relación de antijuridicidad que el resultado hubiese podido evitarse con una conducta cuidadosa o al menos no se hubiera incrementado el riesgo preexistente, y que además la norma infringida se encontrara orientada a impedir el resultado.

Así pues la imprudencia viene integrada por un elemento psicológico (consistente en el poder y facultad humana de previsión y que se traduce en la posibilidad de conocer y evitar el elemento dañoso) y un elemento normativo (representado por la infracción del deber de cuidado). La relación de causalidad ha de ser directa, completa e inmediata, sin interferencias.

5



PAPEL DE OFICIO



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Por último, en la investigación de las causas del accidente también ha quedado demostrado que un ente independiente y neutral es necesario no solo para la definición de la seguridad, sino también para su vigilancia y control.

Durante la instrucción del accidente de jul-06, no sólo se confirió la custodia de las pruebas (cajas registradoras de eventos, unidad siniestrada,...) a FGV, sino que también fue juez y parte al proporcionar gran parte de la información en la que se apoyaba toda la instrucción judicial.

En la información que FGV proporcionó al perito judicial se afirmaba que la unidad siniestrada UTA 3736 no había descarrilado con anterioridad, tal y como se puede leer en el acta de ratificación del informe pericial donde se puede leer “Sobre histórico servicio unidad descarrilada que no ha tenido descarrilamientos anteriores, porque así le han contestado en Ferrocarriles a esta pregunta”.

Sin embargo, tanto en publicaciones en medios de prensa escrita como en los informes internos de FGV se demuestra que la UTA 3736 descarriló, al menos, en dos ocasiones antes del jul-06. La primera cerca de Massarrojos el 5 de noviembre de 1994, y otra segunda vez el 30 de junio de 2003 cerca de Picassent.

pruebas que se repite que los testigos, también  
 no los han podido comprobar si se ha bien el mo-  
mento de frenado.

Sobre que no haya funcionado correctamente  
 el frenado de urgencia. Cabe la que freno en servi-  
 cio es o lo que se refiere la Policía judicial y no el  
 de urgencia. Que si me gustaría un estudio a aplicación  
 freno de servicio, y si un freno urgencia. Policía  
 se refiere a freno servicio.

Sobre histórico servicio unidad de descomida  
que no ha tenido descomida en los últimos por  
oní lo han contestado a los servicios a esta  
pregunta

PAPEL DE OFICIO



Página 6 del Acta de Ratificación del Informe Pericial de fecha 12-mar-07



MANUEL BOLLINES

**DESCARRILAMIENTO.** La UTA 3736, cerca de Picassent.

### La UTA 3736 sufrió otros accidentes

La tristemente célebre UTA 3736 había descarrilado «varias veces», según algunos maquinistas que trabajan en la Línea 1 consultados por este diario, aunque lo cierto es que ninguno recuerda con exactitud ni fechas ni lugares. Un conductor habla de «tres veces» mientras otro sostiene que dos: una entre Torrent y Picassent y otra en Moncada. Para un mecánico, la 3736, al igual que la 3740 eran «unidades famosas», con frecuentes entradas al taller. No obstante, en el archivo fotográfico de Levante-EMV existe una prueba que evidencia al menos uno de los problemas sufridos por la 3736 antes del trágico accidente del pasado lunes. Se trata del descarrilamiento registrado en un por un problema de bandeja en una de las ruedas el 30 de junio de 2003 en las pro-

ximidades de Picassent.

Al margen de hemerotecas, a los archivos de FGV les han salido duros competidores entre los aficionados a los trenes de toda España conectados a través de internet.

El algunas de estas páginas se hace un seguimiento detallado de cada una de las unidades en servicio en FGV, con descripción exacta de en que situación se encuentra, si ha sido reparada recientemente e incluso si cambia de color o sale a la vía con una numeración diferente a la original. Así es posible saber el destino de las unidades que el pasado 9 de septiembre chocaron en Picanya: la 3729A, la 3730A— ahora fundidas en una única unidad— y como la 3733 ya está de nuevo en servicio mientras la 3739 sigue en reparación.

Noticia publicada en el diario LEVANTE, el 6-jul-06

**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

DIRECCIÓN DE OPERACIONES

**REGISTRO DE ACCIDENTES OCURRIDOS DURANTE EL AÑO 2003**

Nº	Fecha	Hora	Tren	Composición	Línea	n.k.	Lugar	Clasif. (1)	Mater. afect.	Heridos (2)	Imputación	Observaciones
1	08.01.03	15:44			4		Cruce en Avda. Constitución	CT			Ajeno	Un camión grúa, a su paso por el cruce con la plataforma tranviaria, enfancho la catenaria de ambas vías produciendo su descolgamiento.
2	10.01.03	12:00			1	56/060	Paso a nivel C-9 (Carlet)	CT			Ajeno	Desprendimiento de la catenaria, probablemente causado al paso de un camión por el citado paso a nivel.
3	23.01.03	20:50	1173	3738-3702	1	67/263	Paso a nivel ALQ-12 (Alberique)	A		1 M.	Ajeno	Una mujer cruzó el paso a nivel (barreras bajadas) siendo golpeada por el tren.
4	06.02.03	12:18	Tranvia	3814-3817	4		Entre Benicapl y Garbí, inicio de la Calle Florista	A		1 L.	Ajeno	Al pasar el tranvia por la curva existente al inicio de la calle Florista, un hombre intentó cruzar la vía, retrocede al ver el tranvia, éste frena y el hombre vuelve a intentar cruzar, siendo golpeado por la unidad.
5	06.02.03	14:49	Tranvia	3821	4		Entre P. Reig y P.Fusta, paso peatonal existente en la confluencia de la calle Molinell con la rotonda de Almàsora	A		1 L.	Ajeno	El accidente se produce, según el Maquinista, cuando la peatón no respeta el paso peatonal, resultando arrollada.
6	12.02.03	12:15	Tranvia	3810	4		Aguja A-2 del enclavamiento de Empalme	D	3810	10 L.	Ferrvº	El Maquinista no se aperció de que no se encontraba establecido su itinerario y, al circular por la aguja en la posición a desviada a una velocidad de 30 Kms/h., se produjo el descarrilo.
7	15.02.03	20:50	1092	3714-3730	1	65/400	Entre las estaciones de Alberic y Masalavés, plena vía	A		1 M.	Ajeno	Al salir de la curva del río Verde, el Maquinista observó un bulto en la vía que no pudo evitar golpear pese al uso de los frenos.
8	22.02.03	17:22	3128	3914	3	7/725	Paso a nivel ME-1, entre Meliana y Almàsora	A		1 L.	Ajeno	Al acercarse el tren al paso a nivel, que estaba con las semibarreras bajadas, tres personas de avanzada edad estaban cruzando, pasando dos de ellas y siendo golpeada la tercera, pese a que el Maquinista accionó el freno de emergencia.
9	05.04.03	16:57	3138	3908	3	5/167	Paso a nivel ALB-3, entre Museros y Albalat	C	3908	1 L.	Ajeno	El vehículo realizó la maniobra en "S" esquivando las semibarreras del paso a nivel que se encontraban cerrando el paso a la carretera.
10	25.04.03	13:00			4		Cruce de la calle Almàsora con Platero Suárez	CT			Ajeno	Un camión grúa enganchó la catenaria de ambas vías en el cruce con la plataforma tranviaria, produciendo la rotura de la misma y la interceptación de la vía en ambos sentidos.
11	13.05.03	9:25	Tranvia	3814 3801	4		Entre las paradas de La Marina y La Cadena	C	3814 3801	6 L.	Ferrvº	El tranvia 3814, que se disponía a retirarse de material a Talleres desde Dr. Lluich, alcanzó al tranvia de viajeros del turno 2 DL-TV 9:22 (3801) que se encontraba detenido en el semáforo anterior al cruce de vías después de la parada de La Marina.
12	26.05.03	20:30	1140	3709 3733	1	57/600	Entre Benimodo y L. Aleudia (plena vía).	A		1 M.	Ajeno	Una mujer se arrojó a la vía al paso del tren. El Maquinista, pese al accionamiento de los frenos, no pudo evitar el arrollamiento.
13	28.05.03	19:46	1147	3714 3736	1	13/173	En la estación de Burjassot-Godella	A		1 MG.	Ajeno	Una mujer cruzó de izq. a derecha por el paso peatonal, siendo golpeada por el tren que se encontraba muy próximo.
14	14.06.03	11:29	3055	3914	3	6/293	Paso a nivel F-1, a la entrada de Foios	A		1 M.	Ajeno	El Maquinista, pese a hacer uso del silbato y freno de emergencia, no pudo evitar arrollar a una persona que cruzaba por el paso a nivel estando éste cerrado a carretera y peatones.
15	30.06.03	14:44	1092	3721-3736	1	33/095	A la entrada de Realón	D	3736		Ferrvº	Descarrilo a la entrada de Realón por rotura de bandaje de un eje del bogie trasero de la unidad 3736.
16	1.07.03	9:55	2044	3609	1	22/245	A la entrada de Canterreria	A		1 M.	Ajeno	Cuando el tren estaba próximo a la estación el Maquinista observó a una persona cruzar por el paso peatonal, no pudiendo evitar el arrollamiento pese a accionar la seta de emergencia.

Registro de Accidentes Ocurridos durante el año 2003, Dirección de Operaciones de FGV

D	3736	Ferrvº	Descarrilo a la entrada de Realón por rotura de bandaje de un eje del bogie trasero de la unidad 3736.
---	------	--------	--

Y desde luego, jamás puede defenderse la decisión de no crear una agencia de seguridad en

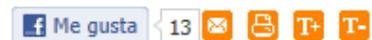


## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

Ferrocarriles por una cuestión presupuestaria:

### La agencia de seguridad ferroviaria no se creará porque 'genera gasto'

El ente fue una exigencia de la comisión de investigación de las Corts sobre el accidente del metro



#### LAURA BALLESTER VALENCIA

La Agencia de Seguridad del Transporte que las Corts exigieron al Consell que creara, tras el accidente del metro del 3 de julio de 2006 en el que murieron 43 personas, no verá la luz "porque genera gasto crear un nuevo ente", según admitió ayer el conseller de Infraestructuras, Mario Flores, en la Comisión de Obras Públicas celebrada ayer en las Corts. El nuevo organismo debía crearse para velar por la seguridad de "todos los medios de transporte, con funciones de vigilancia y control de los sistemas de seguridad, entre otros", según establecía el último punto del Dictamen de la Comisión de Investigación del accidente del metro. El conseller admitió que se han realizado estudios y valoraciones sobre la creación de esta agencia. De hecho, el PP aseguró en junio y noviembre de 2009 que las normas de la futura Agencia de Seguridad y de la Ley Ferroviaria (otra de las exigencias de la comisión tras el siniestro) "ya se encontraban en la dirección general de presupuestos y estarán aprobadas a finales de 2009". Pero tras valorar el coste de crear la nueva agencia de seguridad, "se ha descartado y se ha decidido asignar sus funciones a la Agencia Valenciana de Movilidad". Pero este debate "ha retrasado la redacción de la Ley Ferroviaria por lo que lamento que tenga que aprobarse en la próxima legislatura", admitió el conseller, en respuesta a la primera de las preguntas que le formuló el diputado del PSPV, Francesc Signes, sobre la legislación pendiente de aprobar en Infraestructuras (que prometió tres leyes y dos entes). Flores intentó sacar pecho y justificó que sólo la Ley Ferroviaria se quedará sin aprobar porque la Ley de Accesibilidad ya está en vigor (aunque sin desarrollarse por falta de reglamentos) y la Ley de Movilidad se tramita de urgencia en las Corts. De hecho, esta última "dedica el Título III al ferrocarril", argumentó el conseller, y de los dos entes prometidos hemos creado la Agencia de Movilidad". El portavoz socialista de Infraestructuras, Francesc Signes, también pidió al conseller que valorara el informe de la Sindicatura de Comptes de 2009 que desvela, a su juicio, "la práctica bancarota en la que se encuentra FGV", por lo que defendió que se active "un plan de ajuste" para mejorar la situación de la mercantil ferroviaria que "se encuentra con respiración asistida" (ver los datos facilitados por Signes en el apoyo adjunto), aunque esta situación no afecta a los "18 miembros de alta dirección que cobran más que todo el Gobierno de Zapatero". Flores replicó al diputado socialista que "si debemos dinero es porque hemos invertido". Y recordó que para la Línea 1 de Metrovalencia se compraron 31 nuevos trenes de la Serie 4300 y otros 15 para las Líneas 3 y 5. También desveló que ha encargado una auditoria laboral en FGV. Respecto al GTP, el conseller admitió que la Sindicatura aconseja "medidas correctoras y recomendaciones" que "vamos a tener en cuenta".

Noticia publicada por EL LEVANTE el 11-feb-11



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

**ANEXO IV: AUDITORIA ECONÓMICA Y DE SEGURIDAD EN FGV.**

Datos publicados por los medios de comunicación a raíz del accidente hacen patentes la falta de transparencia en la gestión de FGV.

El informe del Síndic de Comptes de 2004, en el apartado dedicado a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana hace referencia al incumplimiento por parte del Gobierno Valenciano del contrato-programa que conlleva a la pérdida de dicha ayuda destinada a FGV, por un importe, durante el primer año de 34 millones de euros, y la consiguiente penalización a no seguir recibiendo la ayuda durante los años posteriores.

De esta manera, se hace especial mención al hecho de que las cantidades económicas que recibe FGV son claramente inferiores a sus necesidades financieras para hacer frente a las inversiones. Lo cual se ve agravado por el hecho de que FGV estaba haciendo frente a inversiones en el trazado, las cuales no deberían ir a cuenta de FGV sino de la Generalitat Valenciana, mermando todavía más la capacidad de invertir en Seguridad de la empresa FGV:

acrecedora , que se detana en el apartado 4.2.8.

- d) Finalmente, y en relación con el adecuado cumplimiento del Contrato-Programa por parte de la Generalitat Valenciana, la IGAE concluye que si bien el objetivo fundamental de éste es el saneamiento financiero de FGV, la consecución de este objetivo se ha visto dificultada por el hecho de que la GV no entregue a FGV las aportaciones recibidas del Estado, por un importe equivalente a 23.768.527 euros, obligando de esta forma a la Entidad a cubrir sus necesidades de tesorería mediante nuevos préstamos a muy largo plazo, previo informe favorable del Instituto Valenciano de Finanzas. Esta circunstancia constituye, a juicio de la IGAE, una vulneración del Contrato-Programa por cuanto que los fondos concedidos no se aplican a la finalidad para la que fueron concedidos e insta, en su Informe, a que a la mayor brevedad posible la GV abone estos importes a FGV o los reintegre a la AGE.

El saldo neto deudor de la Generalitat Valenciana resultante de la liquidación del Contrato-Programa, por importe de 34.112.446 euros, no nos consta que haya sido formalmente reconocido por la Generalitat, ni que se haya contabilizado con cargo a sus Presupuestos, existiendo, por tanto, una incertidumbre en cuanto a sus probabilidades de recuperación.

Página 253 del Informe del Síndic de Comptes de 2004



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO

### 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

el BEI el 19 de diciembre de 2003, por importe de 45.000.000 euros, habiéndose dispuesto en su totalidad en el ejercicio 2004.

Adicionalmente, en 2004 se ha firmado otro contrato de préstamo con el Banco Europeo de Inversiones por importe de 100.000.000 euros, para la financiación de los estudios técnicos, la construcción y puesta en funcionamiento del tranvía de Alicante. En el mes de julio se efectuó un primer desembolso de 15.000.000 euros.

Respecto a estas operaciones cabe reiterar las siguientes consideraciones puestas de manifiesto en Informes de Fiscalización de ejercicios anteriores:

- Las inversiones realizadas por FGV en infraestructura y superestructura no son obras propias de FGV sino que son obras de la Generalitat Valenciana, por lo que su financiación deberá ir directamente a cargo de la misma. De la misma forma se pronuncia el citado Contrato-Programa 1999-2001, que establece en su cláusula séptima que en ningún caso serán objeto de financiación las inversiones de esta naturaleza realizadas por FGV, que lo serán por cuenta de la Generalitat.
- En caso de que estas obras sean ejecutadas por FGV, entendemos que se realizan por delegación tácita de la Generalitat Valenciana (apartado 5), quien deberá aportar los recursos financieros necesarios.
- Si bien FGV es el titular del endeudamiento bancario, es la Generalitat Valenciana quien asume la carga financiera de esta deuda en virtud de lo previsto en las Leyes anuales de Presupuestos desde el ejercicio 1995.

Página 259 del Informe del Síndic de Comptes de 2004



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Asimismo, el informe también menciona el incremento salarial por encima de presupuesto, y cómo muchas de las contrataciones se realizan por contratación directa y sin cumplir con la legalidad vigente.

elaboración y aprobación.

Respecto a las contrataciones efectuadas en el ejercicio cabe señalar los siguientes aspectos:

- a) FGV no se ha atendido a la limitación presupuestaria prevista en el artículo 28.5 de la LPGV04 al haber realizado contrataciones en el ejercicio de tal forma que los gastos de personal, por importe 48.928.293 euros, han superado la dotación que para estos gastos figuraba en sus presupuestos por importe de 43.336.600 euros.
- b) Las contrataciones temporales realizadas en el ejercicio deberían haberse limitado a necesidades urgentes e inaplazables y haber sido previamente informadas por la Conselleria de Economía, Hacienda y Empleo, tal como establece el artículo 30.2 de la LPGV04.
- c) Con la finalidad de verificar el cumplimiento de los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad en la selección del personal, hemos revisado el proceso de contratación de 10 trabajadores que han accedido a FGV o han modificado su contrato anterior, durante el ejercicio 2004. Como resultado de la revisión efectuada se ha comprobado que la incorporación de 5 trabajadores, contratados por tiempo indefinido, se ha realizado mediante contratación directa, sin que en el expediente conste el desarrollo de un proceso selectivo objetivo y respetuoso con los citados principios.

Página 264 del Informe del Síndic de Comptes de 2004



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

**ANEXO V: INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD ACTUAL EN EL METRO DE VALENCIA**

De la misma manera que el accidente acaecido en Picanya en 2005 no sirvió para adoptar las medidas de seguridad que pudieron evitar el accidente de 2006, tampoco las 43 muertes y 47 heridos y heridas de éste último parecen haber servido para que la seguridad pase a ser una prioridad en FGV.

El Informe Final de Auditoria del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales en FGV, emitido el 30-abr-07 por una consultoría externa, revela, entre otras muchas deficiencias, que FGV no contaba con una política de prevención de riesgos laborales adecuada.

✓ **COMENTARIO EQUIPO AUDITOR:**

El equipo auditor no tiene constancia de la existencia de una política de prevención de riesgos laborales que establezca los principios y compromisos en esta materia que afecten a toda la organización y la consecuente declaración de intenciones por parte de la dirección.

Tampoco han sido definidas las funciones y responsabilidades de toda la organización en materia de prevención de riesgos laborales ni se han establecido objetivos y metas dirigidos a elevar el nivel de protección de la seguridad y salud de los trabajadores.

Por todo ello y según las pruebas practicadas se considera que la integración de la prevención en el sistema general de gestión de la empresa no comprende al conjunto de actividades, ni a todos sus niveles jerárquicos, a través de la implantación y aplicación del plan de prevención

Pág. 24 del Informe Final de Auditoria del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales con fecha 30-abr-07,  
Nº Expediente: 0138-EP-06/05



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

El mismo informe también denuncia que el Servicio de Prevención tampoco estaba investigando todos los accidentes de trabajo.

<b>AUDITORÍA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES</b>	
<b>Informe de No Adecuación</b>	<b>NA012</b>
<b>Empresa: FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA</b>	<b>INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES/INCIDENTES</b>
<b>Descripción de la No Adecuación:</b> <u>No se han investigado por parte del Servicio de Prevención todos los accidentes de trabajo con y sin baja ocurridos en la empresa.</u> En algunas ocasiones los accidentes son investigados por el responsable de sección e incluso por el propio trabajador, sin embargo todos deben ser investigados por un técnico del Servicio de Prevención Propio.	
<b>Referencia Normativa Incumplida:</b> Art. 16.3 Ley 31/95	
<b>Debe ser incorporada a la opinión como:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Mayor <input type="checkbox"/> Menor	<b>Tipificación:</b> <input type="checkbox"/> Muy Grave <input checked="" type="checkbox"/> Grave <input type="checkbox"/> Leve <b>En base al Art.: 12.3</b> <input checked="" type="checkbox"/> RD. 5/2000 <input type="checkbox"/> LOPD

Pág. 57 del Informe Final de Auditoria del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales con fecha 30-abr-07,  
Nº Expediente: 0138-EP-06/05

**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Durante todo el tiempo que ha transcurrido después del accidente, la seguridad ha estado cuestionada en los medios de comunicación continuamente, poniéndose así de manifiesto la poca importancia que FGV parece conceder a la seguridad en sus instalaciones, y en sus unidades de metro:

20 | **Tragedia en Valencia** → Los sindicatos han denunciado varias veces deficiencias de seguridad

La línea 1 de Ferrocarriles de la Generalitat (FGV) acumula ya un buen número de accidentes que han ido engrosando una estadística nada favorable a la compañía pública, que figura como la de mayor tasa de percances entre las redes ferroviarias autonómicas, según datos recopilados por el Ministerio de Fomento. Sin embargo, el número de siniestros en la parte subterránea ha sido hasta ahora muy escaso.

ANTECEDENTES

**Una línea abonada a los accidentes**

En septiembre, tres convoyes chocaron, provocando heridas a 35 personas

Lesona-FGV. Valencia. Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana anunció en su línea 1, la primera en construirse con un trazado subterráneo, el mayor número de accidentes de la compañía, que a su vez se sitúa como la de mayor accidentalidad de los de su país autonómico.

Sin embargo, hasta ahora no habían trascendido al público accidentes de importancia en las líneas de esta línea, pese a la deficiencia de seguridad a lo largo de estos años por las incidencias.

Además de su antigüedad, la primera en construirse y algunas deficiencias de gran calado como la inexistencia de niveles de evacuación, la línea 1 lleva bajo el suelo subterráneo entre las estaciones de Plaza España y Juncal las curvas más cerradas de todo el trazado de FGV.

Las irregularidades son consecuencia de que, con un presupuesto muy limitado, se decidió alocar una cantidad que tampoco es de calidad generalista, lo que ha provocado las críticas de los profesionales, muy realistas por lo que cada línea es una inversión en medidas de seguridad.

Un sindicato valenciano a Lesona-FGV que con el tiempo debe ser capaz de registrar el número de accidentes de la producción en condiciones de desconfianza de las placas del FGV, al menos en algunas de las líneas de esta línea.

Los sindicatos habían exigido un calendario firme de inversiones en seguridad



PARA DE LA VÍA. Desencuentro de un convoy de FGV en la línea 1, en Pajaric.

**Un informe demoledor**

Un informe realizado por el Ministerio de Fomento con datos de 2001-2003 situó a Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana como la compañía con mayor tasa de accidentes con víctimas de las redes ferroviarias autonómicas, con una notable diferencia respecto a las demás.

En esa línea, FGV, del que forma parte Metrovalencia, acumuló 51 del total de 27 accidentes registrados en este tipo de líneas en los que se incluyen los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Renfe, Serenitas

Ferrocarriles de Mallorca y la propia FGV. La estadística destacaba también que entre los siniestros por número de accidentes FGV tenía el estatus de la red de las unidades con víctimas mortales. FGV comparó estos informes que el elevado número de siniestros existentes de sus líneas -276 frente a los 130 de Renfe y 199 de FGV- ya que gran parte de estas unidades se usan como consecuencia de la falta de seguridad y no por tales de seguridad en la circulación.

como el abandono de la línea. Según asegura entonces en una de las compañías autonómicas de ferrocarriles, la línea 1 de Valencia es una línea de seguridad en la que se creó un sistema de seguridad en el momento de su creación.

En concreto, el director del área de Explotación, Vicent Casanova, subrayó que entonces que la línea 1, que usa Utría y Balneario Vilanova de Castellón, dispone del sistema de Ferrocarril Valenciano (FV) que históricamente puede probarse la parte automática de un convoy si se sobra un sistema o supera una determinada velocidad.

En las explicaciones no solo fueron referencias al sistema de Ferrocarril Valenciano, que históricamente viene desde San Agustín, Pío Baroja y Pío Baroja.

Según este sistema, la presencia de balizas del sistema FV no es en sí misma una garantía de nada si no se dispone de un sistema informático que avise al FGV del estado de la línea.

De hecho, en el accidente de Pío Baroja registrado el pasado mes de septiembre, dos de las tres unidades que chocaron se salieron de los carriles en un momento que ya se había producido el choque.

A raíz de este incidente, que se atribuyó a las curvas y al carrilamiento acumulado por la línea 1 en la parte de su trazado que coincide con los niveles de superficie y Villanova de Castellón y Liria, los sindicatos se plantearon al respecto al FGV un listado de los cambios de inversión para mejorar la circulación y la seguridad en esta línea.

Un contrato de conductores, negociado por la línea 1, con la que la compañía de viajeros se la responsabilidad de realizar los trabajos que se producen en la línea, al menos en el caso de los trabajos de mantenimiento, para cuando el tiempo convenga, según explicó entonces el presidente del sindicato ferroviario José Fernando Sola.

**El de ayer es el siniestro más grave del metro en España**

Desde 1976 sólo habían fallecido seis personas en accidentes del subterráneo en Madrid y Barcelona

Agencia, Madrid. El accidente de metro ocurrido ayer en Valencia de las curvas de la línea 1 de la Generalitat de España, alcanzó la muerte al menos a 41 personas y herido a más de 40 personas.

Hasta ayer, el balance de fallecidos en los accidentes del metro de Barcelona, Madrid y Valencia, Barcelona y Madrid era de seis solo seis personas.

El Metro de Madrid ha sufrido desde 1976 diez accidentes en sus instalaciones, en los que se han producido 11 muertos y 100 heridos. En los últimos diez años se han producido 10 accidentes, con un total de 10 muertos y 100 heridos.

Los datos de fallecidos en los accidentes del metro de Barcelona, Madrid y Valencia, Barcelona y Madrid son de seis solo seis personas.

En el 1976, el 24 de marzo, un trabajador del Metro murió al ser golpeado por una máquina de limpieza cuando trabajaba en un túnel de la línea 1, entre las estaciones de Arco y Moscardes Pío Baroja. Este trabajador fue arrojado por una máquina de limpieza en los trabajos de limpieza de las instalaciones del metro.

El 23 de febrero de 2006, un tra-



Ten choques chocaron el pasado mes de septiembre en Pajaric.

hedor de los obreros de agricultura de la línea 1 de Metro falló por el accidente de una plataforma móvil sobre la que realizaba los trabajos de mantenimiento para a otros trabajos. Los obreros se encontraban trabajando en el túnel de mantenimiento de la línea 1 de Madrid y Barcelona.

El 22 de abril de 2005, dos personas murieron y otros dos resultaron heridos al chocar dos vagones de mantenimiento entre las estaciones de Llacuna y Puerta del Ángel de la línea 6. La jefa de este túnel era, un joven de 30 años, cuando fue arrojado por un convoy del Metro, en la línea 6. El trabajador chocó al ir bajando un vagón de mantenimiento de la línea 6 por la noche, cuando el vagón iba en un túnel y el propio trabajador.

Noticia publicada por el diario LEVANTE el 4-jul-06

# Levante

1 EURO

http://www.levante.es/cont

**EL MERCANTIL VALENCIANO**

MIÉRCOLES, 12 DE JULIO DE 2006 PERIÓDICO 107 EDITORIAL PRENSA VALENCIANA, S. A. DIRECTOR: PEDRO MUELAS TRÁNSITO: 7 - 46100 VALENCIA TELÉFONO 060000000

## FGV se comprometió a poner balizas de frenado en las curvas del metro hace 9 meses

• FGV se comprometió en septiembre de 2005 a instalar balizas de frenado automático en las señales situadas en curvas del metro a petición de los maquinistas aunque la compañía entiende que el compromiso sólo afectaba a los semáforos y no a «todas las señales». El Consell se aferró ayer, en las Cortes, al fallo humano como causa del accidente y añadió las responsabilidades políticas pedidas por la oposición.

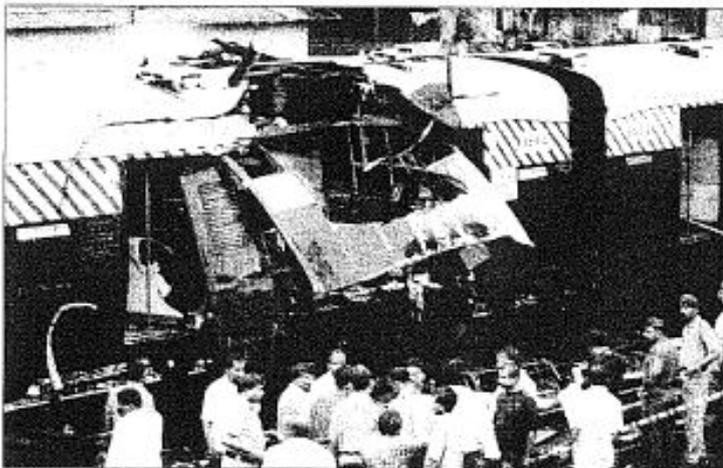
INTERNAL y PÁGINA 9 e 13



SOLIDARIDAD. Socio Antón recibe el apoyo de Compro.

El Consell se aferra al fallo humano en el accidente y elude responsabilidades políticas

García Antón alega el mal estado de la Línea 1 cuando la recibió de los socialistas en 1985



DESTRUCCIÓN. Miembro de los cuerpos de seguridad contempla los daños causados por una de las explosiones en el túnel.

CADENA DE ATENTADOS EN INDIA

**ADemás**

**VATICANO**  
 El Papa relea a Navarro Valls tras sus críticas a Zapatero por no ir a la misa de Valencia  
 PÁGINA 18

**VIVIENDA**  
 Benicaja lanza un crédito hipotecario a 40 años para clientes menores de 35  
 PÁGINA 25



PLAZA DEL  
 Venecia alucinada, ayer

**VALENCIA**  
 El descalabro del puerto de la avenida de Cataluña provoca colas de 18 kilómetros  
 PÁGINA 25

7 años  
 dejar de fumar  
**ELIMINAMOS LA ANSIEDAD**

Noticia publicada por el diario LEVANTE el 4-jul-06



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

# Las averías en el metro se duplicaron el año pasado

De los 5.000 altercados detectados el año pasado, 225 fueron averías. En 2005 se registraron 100. El resto de incidentes  **fueron por actos vandálicos**.

Los usuarios de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) sufrieron las consecuencias de algún tipo de avería en 225 ocasiones durante el año pasado (unas 18 al mes).

Según datos de la empresa, de las 5.000 incidencias en las que intervinieron los servicios de vigilancia de FGV, un 4,5% (225) fue a causa de algún incidente en circulación y en colaboración con los técnicos de averías. En 2005, también con unas 5.000 incidencias, el 2% de ellas fueron averías (100).

Aun así, fuentes de FGV puntualizaron que dentro de esa cifra están registrado cualquier tipo de averías y que no significa que en todos los casos se haya tenido que quedar un tren parado. El resto de las 5.000 incidencias tuvieron que ver con vandalismo y mal comportamiento en las instalaciones.

La mayoría de las averías se produjeron en los trenes de la Línea 1, donde, tan sólo 24 días después del fatídico accidente del 3 de julio en Jesús, un maquinista se vio obligado a desalojar al pasaje en un tramo del túnel.

Para atajar la inquietud tras la tragedia del 3 de julio, FGV decidió incorporar personal en todos los vagones de esta línea para dar información en caso de anomalía. Además, incrementaron los turnos en los talleres, añadiendo uno nocturno que se sumó a los de mañana y tarde.

Noticia publicada en el diario 20 MINUTOS el 2-may-07

ACCIDENTE EN BENIMÀMET

## Descarrila un tren de la Línea 1 por las obras de soterramiento sin causar heridos

Fuentes de FGV achacan el incidente a un defecto en la junta de las vías nuevas



I. Cabanes, Valencia

Un tren de la Línea 1 de Metrovalencia descarriló ayer a su paso por la estación de Canterería, en la pedanía de Benimàmet. Aunque no hubo que lamentar heridos, los cerca de 100 pasajeros que iban en el convoy vivieron en sus carnes un susto que jamás olvidarán, con la tragedia del accidente de metro todavía reciente en sus memorias.

Según fuentes de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), el siniestro se debió a un "defecto en la junta de las vías", en el trazado que está en obras con motivo del soterramiento de las vías a su paso por Benimàmet. Según explicaron estas mismas fuentes, el convoy, que hacia el recorrido Paterna-Torrent Avinguda, se salió de la vía en el punto en que se une el tramo viejo con las nuevas vías.

"Se ha salido el penúltimo eje, por lo que sólo el último carro ha descarrilado", explica un operario de FGV en el lugar del siniestro. "Ha sido una suerte que ninguno de los viajeros resultara herido", apuntó un trabajador, testigo de los hechos.

Eran aproximadamente las 9.30 horas de las mañana de ayer cuando el convoy formado por dos vagones dobles, de los más antiguos de Metrovalencia, descarrilaba a su entrada en la estación de Canterería, sentido Valencia.

El brusco encontronazo con el andén levantó de su asiento a muchos de los ocupantes del tren, pero por fortuna ninguno de ellos resultó herido. Los servicios sanitarios desplazados al lugar tan sólo tuvieron que atender a una mujer que presentaba una crisis de ansiedad.



Tren descarrilado. El último vagón se salió de la vía en el paso de nivel que hay justo antes de la estación de Canterería, en Benimàmet.  
 ferran montenegro

### NOTICIAS RELACIONADAS

\* Una vía fue utilizada para los dos sentidos durante 12 horas. Comunitat Valenciana

Noticia publicada en el diario LEVANTE el 30-jul-08



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

### La segunda rotura de catenaria en quince días deja sin metro l'Horta Nord durante 4 horas

Metrovalencia tuvo que habilitar un servicio alternativo de buses pero se olvidó de la Poble de Farnals



#### L. B. B. VALENCIA ?

La segunda rotura de catenaria que se produce en las instalaciones de Metrovalencia en quince días dejó ayer sin servicio ferroviario a l'Horta Nord durante al menos casi cuatro horas, según aseguraron a Levante-EMV trabajadores de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV).

Si el pasado 3 de octubre la avería se registró en Fuente del Jarro, en esta ocasión la incidencia se registró en Meliana. Al parecer se soltó "una fuente de alimentación eléctrica" y la catenaria (la línea aérea que alimenta de energía eléctrica al tren) se quedó "colgando" y se enganchaba con el pantógrafo (un elemento situado en el techo de las unidades por donde los trenes reciben la corriente eléctrica y que sube o baja según la altura de la catenaria).

El problema de este tipo de averías es que sólo se pueden solucionar desplazando una dresina (un tren de mantenimiento que funciona a diesel), reparar toda el tramo donde se cree que está la avería (si no es visible) y repararla. Cuatro horas se tardó ayer en realizar todas estas operaciones. Por ello, FGV se vio obligada a ofrecer un servicio alternativo de autobuses entre Rafelbunyol, Museros y Albalat de Sorells (las cinco últimas estaciones de la Línea 3, en pleno corazón de l'Horta Nord).

No obstante, la mismas fuentes aseguraron que el transporte alternativo "olvidó" dar servicio a los posibles usuarios de la Poble de Farnals, que estuvo sin metro durante todo este tiempo.

Fuentes sindicales de FGV achacaron ambas averías, concentradas en apenas quince días, a "la falta de mantenimiento de la catenaria que no se repasa desde hace cuatro o cinco meses" porque las contratadas de señalización "tienen preferencia para usar las dresinas", lo que impide a los operarios de FGV realizar el mantenimiento de la catenaria.

Este periódico intento recabar ayer la versión de FGV, sin éxito. La empresa no informó del corte del servicio de metro ni en su página web.

Noticia publicada en el diario LEVANTE el 20-oct-09

# Algunos metros se vuelven invisibles en València Sud por fallos en la señalización

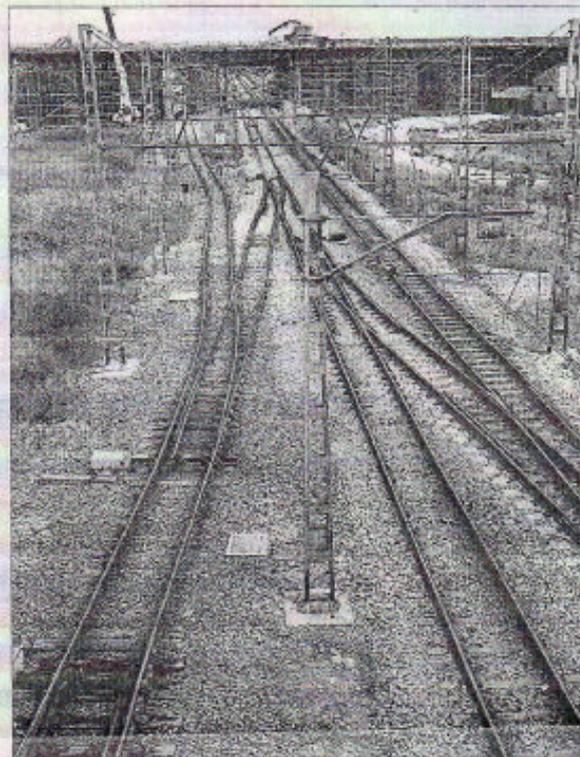
► El SIF advierte de conatos de colisiones y FGV dice que la estación tiene la máxima seguridad

LAURA BALLESTER VALENCIA

■ La estación de Valencia Sud, de la Línea 1 de Metrovalencia, sufre «desde hace tiempo» problemas en el enclavamiento (los dispositivos de señalización y movimientos de vía y señales), según ha denunciado el Sindicato Independiente Ferroviario (SIF) de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV). Estos fallos del enclavamiento «provocan desde hace tiempo que se puedan producir colisiones por dar la posibilidad de enviar trenes de viajeros contra trenes que están estacionados en la vía, sin que se detecte esta situación por el cuadro de mandos correspondiente», según explican desde el SIF tras tratar el asunto en la última junta ejecutiva del sindicato.

El 9 de noviembre se produjo una de estos fallos, según confirmaron fuentes de FGV. Al parecer, el problema se produjo porque la presencia de una UTA no quedaba reflejada en el circuito de vía (que detecta el tren y automáticamente marca el cantón como ocupado para evitar que otro tren entre en ese mismo espacio de vía). Un tren de Línea 5 de la serie 3900 que circulaba detrás pudo frenar pero sólo cuando avistó el tren detenido en la parada de Valencia Sud ya que, al parecer, el semáforo estaba en verde y se le permitía el paso (cuando debería haber estado en rojo), según explicaron fuentes de FGV. El 20 de noviembre «de nuevo se repitió la desaparición de otro tren en el enclavamiento de Valencia Sud».

Esta misma situación se ha producido incluso yendo hacia Sant Isidre algún maquinista ha visto como de repente «un disco se ponía en rojo sin motivo alguno» por algún problema en Valencia Sud.



Tramo de vías que sale de Valencia Sud a Sant Isidre. M. A. MONTESINOS

**La empresa ferroviaria asegura que la señalización del tramo entre Sant Isidre y Paiporta es de «nivel 4», el máximo**

Desde FGV negaron ayer la mayor. «Es falso que el enclavamiento de Valencia Sud haya registrado fallos continuados. Este enclavamiento tiene un nivel de seguridad

SIL («Security Integrity Level») 4: el más alto utilizado por los operadores españoles». A pesar de este alto grado de seguridad, el conato de colisión se produjo. Según FGV, «no fue propiciado por un fallo en el enclavamiento sino por una avería en el tren afectado, que ya ha sido retirado de la circulación». Una avería que el SIL 4 del enclavamiento no detectó. Respecto a la «supuesta repetición del hecho», FGV alega

## LOCALIZACIÓN



## El SIF pide un laboratorio de pruebas de sistemas de seguridad

► El SIF considera «imprescindible que se pongan en marcha sistemas de gestión de la seguridad y que se implementen mecanismos para que esto no ocurra». El SIF asegura «no entender» por qué «FGV no cuenta con un laboratorio de pruebas de los sistemas de seguridad, como ocurre en otras empresas del sector en España, para que la dirección de FGV compruebe y certifique el funcionamiento de los enclavamientos (paneles de control de circulación y sistemas de señalización) antes de instalarlos, y así no se arriesgue a los viajeros y trabajadores a posibles accidentes». Desde FGV responden que «son las empresas proveedoras y no las operadoras las que disponen de laboratorios de pruebas». Los técnicos de FGV verifican los enclavamientos.

que «se produjo en vías de talleres como consecuencia del proceso de prueba de mantenimiento del tren, ajeno y sin riesgo a la circulación ferroviaria». De hecho, achacaron al tren retirado la anomalía. «El tren no ocupaba el circuito de vía por una avería de arena» (los trenes expulsan arena con cuarzo en las ruedas para no patinar y conseguir más adherencia).

Noticia publicada en el diario LEVANTE el 24-nov-09



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

Ferrocarrils de la Generalitat

### FGV ignora tres años una petición para proteger dos señales con balizas

El SIF ha solicitado en tres ocasiones la instalación de medidas de seguridad en una curva

Los responsables de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana vuelven a hacer oídos sordos a las demandas sindicales, realizadas por escrito, presentadas ante el comité de seguridad en la circulación para que se protejan con balizas dos señales de limitación de velocidad en la Línea 1, según denuncian fuentes del Sindicato Independiente Ferroviario (SIF).

Se trata de dos señales de precaución, para que los maquinistas aminoren la velocidad, ubicadas a la salida de la estación de Empalme en dirección a Burjassot. La que está en sentido ascendente limita a 50 kilómetros por hora la circulación y la de sentido descendente obliga a circular a 40. Las señales sólo informan de la prohibición de circular a velocidades superiores a las que se señalan en las placas pero, en el caso de que suceda algún imprevisto, no frenan los trenes.

Es una situación calcada a la que se vivió en el accidente del 3 de julio de 2006. En el túnel donde se produjo el accidente con el resultado de 43 muertos y 47 heridos existía una señal de precaución de 40 kilómetros por hora antes de superar la cerrada curva que da paso a la estación de Jesús. La señal no estaba protegida con una baliza (placas instaladas en el suelo y en los trenes que debe estar programadas para frenar al convoy en el caso de que circule a mayor velocidad de la permitida) y el tren que conducía Joaquín Pardo Tejedor cogió la fatídica curva a más del doble de la velocidad permitida sin que ningún sistema de seguridad pudiera frenarlo. Tras el siniestro, el más grave de un metro en la historia de España, se decidió que las señales de precaución temporales que se convirtieran en fijas debían protegerse con balizas de frenado a los 6 meses.

Y así ha sucedido con las señales de precaución instaladas entre Empalme y Burjassot. Se instalaron unos meses después del accidente del metro. Han pasado tres años. Desde el SIF se ha solicitado en tres ocasiones, por escrito, que se instalen las balizas. Sin éxito. FGV admitió ayer la mayor, pero justificó que las precauciones no se hayan balizado porque "ha variado la velocidad que limitaban y la ubicación". Además, la zona se soterrará en un futuro. No obstante, recordaron, que todas las curvas de la Línea 1 están protegidas con balizas, así como los puntos negros detectados tras el accidente.

Noticia publicada en el diario LEVANTE el 8-dic-09



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

DÉNIA

### Un trabajador de FGV es sancionado por advertir fallos



A. P. F. E?l sindicato Comisiones Obreras denunció ayer que un trabajador de la estación de Dénia ha sido expedientado y sancionado con nueve días de suspensión de empleo y sueldo por denunciar ante la Dirección de FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) y la Jefatura de Transportes que no se fiaba "de una reparación con pinta de chapuza" en el sistema eléctrico de la mencionada estación.

El trabajador detectó en octubre que saltaba un magnetotérmico de un cuadro eléctrico. Avisó de la avería, que se arregló de inmediato. Sin embargo, la reparación consistió en hacer un puente y se alertó al trabajador de que no manipulase el magnetotérmico cuando lloviera, ya que podría sufrir una descarga eléctrica.

Según informaron a este diario fuentes del sindicato Comisiones Obreras en relación a estos hechos, fue entonces cuando este empleado puso en conocimiento de la empresa la falta de seguridad en la instalación eléctrica. CC OO también denunció las deficiencias que se habían detectado.

Sin embargo, la respuesta de FGV, según aseguró ayer el sindicato, no fue nada diplomática. Abrió expediente laboral disciplinario al trabajador, al que acusó de falsedad y malos modos.

Este sindicato aseguró que la sanción impuesta al trabajador que denunció los fallos fue de nueve días de suspensión de empleo y sueldo.

Ladillo

El sindicato CC OO lamentó ayer la "actitud sectaria" de la dirección de FGV en Alicante. "Es incomprensible que un trabajador denuncie una negligencia que puede afectar gravemente a su seguridad y la del resto de trabajadores y FGV, en lugar de subsanar estas deficiencias, sancione al trabajador", indicaron fuentes del sindicato, que también criticaron que el responsable de seguridad todavía no ha acudido a comprobar los fallos en la instalación eléctrica.

Noticia publicada en el diario LEVANTE el 20-ene-10



## ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO 43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES

TRANSPORTE

### El comité de empresa de FGV dice que 15 unidades no podrán circular por no tener incorporado el ATO

Denuncian que la puesta en servicio el pasado sábado del ATO ha provocado «multitud de incidentes, frenazos y arranques bruscos, así como esperas y retrasos continuos»

28.03.11 - 19:02 - EUROPA PRESS | VALENCIA

Noticia publicada en el diario LAS PROVINCIAS el 28-mar-11

VALENCIA

### Los sindicatos alertan de fallos en la conducción automática del metro

29.03.11 - 00:15 - P. M. | VALENCIA.

El comité de empresa de Ferrocarrils criticó ayer la «precipitación» en la puesta en servicio del sistema ATO de conducción automática en las líneas de metro de Valencia, al destacar que ha causado en los primeros días «multitud de incidentes, frenazos y arranques bruscos, así como esperas y retrasos continuos en los andenes». En un comunicado añaden que 15 de las unidades de mayor capacidad, con cinco vagones cada una, «no pueden circular al no tener incorporado este sistema, lo que supondrá para los usuarios ir con mayores apreturas que de costumbre, que ya son bastantes».

Por su parte, un portavoz de la empresa autonómica replicó que la «explotación de Metrovalencia cuenta ahora con 58 trenes con el sistema ATO implantado, con los que se cubren sin ningún tipo de dificultad las necesidades diarias del servicio de las líneas 1, 3 y 5».

Acerca de los que no disponen todavía de este sistema, las mismas fuentes hablaron de ocho unidades y no de quince como aseguran los sindicatos. «Las últimas ocho en recibirse son para necesidades futuras del servicio y serán adaptadas progresivamente».

Este dispositivo permite el control de la velocidad máxima de los trenes y protege a estos de forma segura y automática de alcances y velocidades excesivas, además de conseguir un ahorro energético del 20% y posibilitar la mejora de frecuencias de paso, entre otras características del ATO.

Noticia publicada en el diario LAS PROVINCIAS el 29-mar-11

# El riesgo de descarrilamiento en la Línea 1 persiste a los 5 años del accidente de Jesús

► La humedad ha oxidado las traviesas entre Jesús y Patraix y ha separado las vías 23 milímetros

LEONOR BALLESTER VALDERRAMA

La abundante presencia de agua en el subsuelo del túnel de la Línea 1 del metro entre las estaciones de Jesús y Patraix ha oxidado y corrotido las sujeciones de las traviesas de las vías. La elevada humedad y la falta de mantenimiento han provocado que las vías de ancho métrico se hayan ensanchado 23 milímetros (sin presencia de trenes, que podrían aumentarla) según un informe del Comité de Seguridad en la Circulación de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), al que ha tenido acceso Levante-EMV. La inspección se ha realizado a petición de los delegados sindicales del Sindicato Independiente Ferroviario (SIF) en el Comité de Seguridad en la Circulación, aunque representantes del sindicato declinan hacer declaraciones.

El principal riesgo por el estado «crítico» en el que se encuentra la vía es que podría producirse un descarrilamiento, sobre todo en el caso de que un tren fuera sobrecargado de viajeros. Por ahora, la única actuación de FGV ha sido cambiar las traviesas más afectadas por otras de madera y encargar un informe geotécnico para determinar el deterioro del hormigón sobre el que se sustentan las vías y las traviesas y que debe determinar si se separan estas graves deficiencias o se debe construir una nueva plataforma, lo que obligaría a cortar este tramo de la vía.

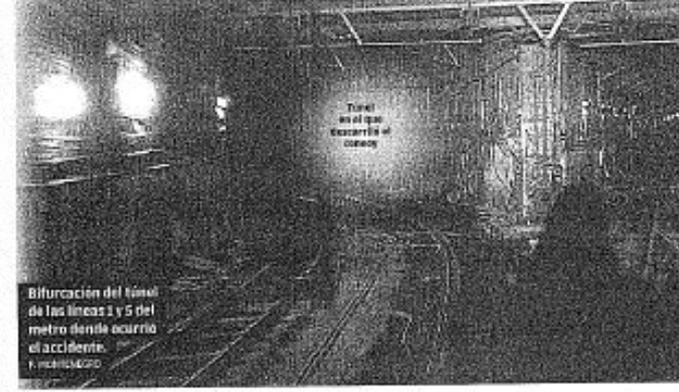
El pésimo estado de la plataforma también ha causado muchos problemas a los técnicos responsables de la instalación del ATO (Automatic Train Operation), el sistema de conducción automática que, casi obvia reconocerlo, precisa de una vía con elevados niveles de calidad para garantizar un buen funcionamiento.

Las imágenes del estado de la vía confirman las denuncias de la Asociación de Víctimas del Metro del 3 de Julio, quienes denuncian la falta de inversión y de garantías para la seguridad en la circulación desde que ahora hace cinco años un accidente según la vida de 43 familiares y dejó heridos a otras 47 personas. Con motivo del quinto aniversario del desgarrador siniestro, algunas familias quieren insistir en las lagunas de la investigación sobre el fiscal descarrilamiento que dirigió la estación casti-

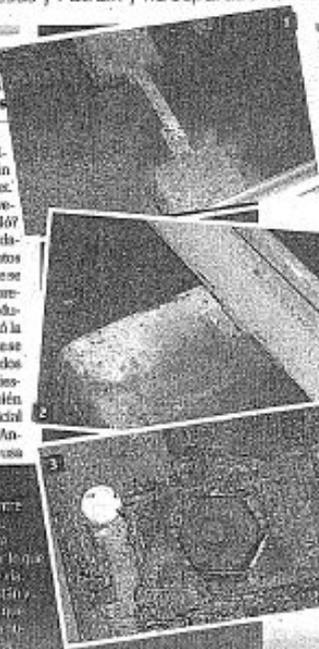
Las víctimas del metro lamentan que la inseguridad continúa cinco años después del accidente con 43 muertos

lamiento que dirigió la estación casti- lar del Juzgado de Instrucción número 21, Nieves Molina Gasset. «Por qué se perdió el libro de avisos de la UTA 3796 que descarriló? ¿Por qué no se pudo acceder a los datos de la caja registradora de eventos de la UTA 5716 y nos cuentan que se borran al intentar leerlos?, se preguntan Miguel Ángel y Santiago Muñoz, hijos de Hipólito, que perdió la vida aquel fatídico 3 de julio, y que se han dejado los ojos leyendo todos los informes técnicos sobre el siniestro que han recopilado. También planean «peros» al informe pericial elaborado por el experto de Adif, Andrés Combarista. «¿Por qué sólo usa-

UN TRAMO EN ESTADO RUMOSO por la humedad entre la estación de Jesús y Patraix. Las sujeciones de las vías y las traviesas se han corroído por lo que ya no mantienen el ancho de vía. Algunas sujeciones no están y simplemente han desaparecido. La plataforma ha crecido todo lo que permitían los cálculos».



Bifurcación del túnel de las líneas 1 y 5 del metro donde ocurrió el accidente. F. MARCOS/EMV



una UTA en la simulación si es realidad iban dos? ¿Por qué agorero datos sin imágenes de error y no recoge datos anteriores como que otra UTA pasó por la misma curva a 60 km/h y no descarriló? La investigación judicial y la comisión de los Courts están llenas de agujeros negros», se lamentan los dos hermanos. Para Enric Chualón, que perdió a su mujer en la estación de Jesús, «la actuación de la juez y de la fiscal (Asunción Calvo) que asumió todas las tesis de FGV y el peso atrás de los sindicatos para personarse en la instrucción provocaron que la investigación judicial se cerrara en 9 meses» (se realizó pero se volvió a archivar) frente al accidente de Sponair en 2008 que sigue investigándose tres años después.

REACCIONES EN EL 5.º ANIVERSARIO

FRANCESC SIGNES PORTAVOZ PSPV INFRAESTRUCTURAS «Las Cortes deben reabrir la comisión de investigación»

► «Se debe reabrir la comisión de investigación en las Cortes porque la de 2006 fue la más corta de la historia y se han incumplido sus recomendaciones. También debe auditarse la seguridad en Metrovalencia.»

PILAR SORIANO CONCEJALA DE COMERCIALS EN VALENCIA «El Plan de Seguridad de 2010 no se ha ejecutado del todo»

► «Compromiso presentará una moción para que el Ayuntamiento de Valencia solicite a la Generalitat el cumplimiento del plan de mejoras de seguridad previsto en este medio de transporte que debía estar finalizado en 2010 pero que todavía está pendiente de ejecución en buena parte.»

MARISA GRACIA GERENTE DE FGV «Cambiar de nombre la estación mejora la información»

► «El cambio de nombre de la estación de Jesús se debe a la proximidad de ésta con la estación de AVE Joaquín Sorolla. Esta asociación hace que los viajeros la identifiquen fácilmente, lo que se traduce en una mejor información.»



Noticia publicada en el diario LEVANTE el 3-jul-11



**ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS DEL METRO DEL 3 DE JULIO**  
**43 MUERTOS + 47 HERIDOS = 0 RESPONSABLES**

Ante estos datos, consideramos del todo legítimo que se informe tanto a los miembros de nuestra Asociación como a la totalidad de la ciudadanía valenciana de las medidas de seguridad implantadas después del accidente de 2006, de los mecanismos de control de la seguridad que ha establecido FGV.

Los ciudadanos valencianos tenemos derecho a saber, si subir al metro hoy en día es, por fin, seguro.